

Compagnie des Installations Maritimes
de Bruges

Société Anonyme

(BRUGSCHE ZEEVAARTINRICHTINGEN)

N. V.



VERORDENING

**HAVEN VAN ZEEBRUGGE, HET ZEE-
KANAAL EN DE DOKKEN VAN BRUGGE**

(Tekst goedgekeurd bij Koninkl. Besl. van 28 Januari 1937.)

VERORDENING

VOOR DE

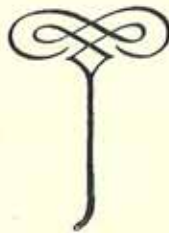
**HAVEN VAN ZEEBRUGGE, HET ZEEKANAAL
EN DE DOKKEN VAN BRUGGE**

Compagnie des Installations Maritimes
de Bruges

Société Anonyme

(BRUGSCHE ZEEVAARTINRICHTINGEN)

N. V.



VERORDENING

**HAVEN VAN ZEEBRUGGE, HET ZEE-
KANAAL EN DE DOKKEN VAN BRUGGE**

(Tekst goedgekeurd bij Koninkl. Besl. van 28 Januari 1937.)

Compagnie des Installations Maritimes de Bruges

Naamlooze Vennootschap

VERORDENING

VOOR DE

HAVEN VAN ZEEBRUGGE, HET ZEEKANAAL EN DE DOKKEN VAN BRUGGE

Tekst goedgekeurd
bij Koninklijk Besluit van 28 Januari 1937.

De Beheerraad van de « Compagnie des Installations
Maritimes de Bruges » :

Gezien artikel 9, paragr. 5, der overeenkomst-wet van
1 Juni 1894-11 September 1895 ;

Gezien artikel 17 der standregelen door de wet van
11 September 1895 goedgekeurd ;

Bepaalt volgende verordening voor de uitbating van
de havens van Zeebrugge-Brugge en voor het bevaren
van het zeekanaal, ter vervanging der verordening
goedgekeurd in zitting van 1 December 1909.

ALGEMEENE BEPALING

De voorschriften van de Koninklijke Besluiten van
22 Januari 1929, 10 September 1930 en 12 Januari 1935,
houdende politie van de scheepvaart in de wateren van
de Belgische Kust en van hare havens, zijn toepasselijk
op de haven van Zeebrugge, stroomafwaarts van de
zeesluis.

De voorschriften van het Algemeen Reglement der bevaarbare waterwegen onder beheer van den Staat, uitgevaardigd door Koninklijk Besluit van 15 October 1935 en de daaropvolgende wijzigings- en aanvullingsbesluiten, zijn toepasselijk op de achterhaven van Zeebrugge, op het zeekanaal en op de haven van Brugge, in zoverre er niet van afgeweken wordt door de hiernavolgende bepalingen.

Omschrijvingen

Bij het toepassen der onderhavige verordening dient aan de onderstaande woorden de volgende beteekenis te worden gehecht :

1^o) *Vaartuig* : Soortbenaming door dewelke zoowel een zeeschip, een binnenschip, een oorlogsvaartuig, als een houtvlot of eenig ander vlottend voorwerp bedoeld wordt.

2^o) *Zeeschip* : Alle vaartuig van ten minste 25 ton inhoud dat gewoonlijk gebruikt wordt of bestemd is tot het bevaren der zee, met het doel winsten te verwezenlijken. (Zie artikel I, Boek II, Titel I van het Handelswetboek.)

3^o) *Binnenschip* : a) alle vaartuig dat gewoonlijk gebruikt wordt of bestemd is tot het bevaren der territoriale of binnenwateren, met het doel winsten te verwezenlijken.

b) alle vaartuig van minder dan 25 ton inhoud dat gewoonlijk voor dergelijke verrichtingen ter zee gebruikt wordt. (Zie artikel 271, Boek II, Titel 10 van het Handelswetboek.)

4^o) *Oorlogsvaartuig* : alle oorlogs- of Staatsvaartuig met een openbare zending of met de politie belast.

5^o) *Kapitein* : alle officier, meester of schipper belast met het besturen van een vaartuig en die op hetzelfde het gezag voert.

TITEL I.

Bevaren van het Zeekanaal.

ARTIKEL EÉN. — In het kanaal zal de snelheid der vaartuigen niet méér dan 120 meter per minuut mogen bedragen.

ART. 2. — De kapiteins welke de havens van Brugge en Zeebrugge en het zeekanaal bevaren of aldaar met hun vaartuig bewegingen uitvoeren of verblijven, zijn aansprakelijk voor ieder ongeval, voor alle averij of schade veroorzaakt aan hun vaartuig, of door dit laatste aan alle andere vaartuigen, alsook aan de bouwwerken, inrichtingen en toerusting van de Maatschappij toegebracht.

ART. 3. — Geen binnen- of buitenlopend vaartuig mag zich in de nabijheid van de zeesluis, hetzij stroomopwaarts, hetzij stroomafwaarts ophouden.

Het is den vaartuigen, welke in de zeesluis wenschen toegelaten te worden, verboden de tot bedoelde sluis toegang verleerende geul in te varen, tenzij de seinen beduiden dat de sluis gereed is.

Bij het binnenvaren en het uitvaren van de zeesluis, en zolang zij met hun vaartuig in de sluis liggen, blijven de kapiteins aan het gezag van de havenofficiëren onderworpen en zijn zij gehouden tot het onmiddellijk opvolgen van de bevelen of voorschriften welke deze hun zouden geven.

Het is den vaartuigen verboden de sluis in te varen indien zij niet in staat zijn dezelve onmiddellijk te verlaten na het waterpas maken der sluis en zoodra zij daartoe bevel ontvangen.

De kapiteins der vaartuigen zijn aansprakelijk voor alle schade die aan derden zou kunnen berokkend worden tengevolge van het ongewettigd lange verblijf hunner vaartuigen in de sluis.

Bij ontstentenis van den in gebreke zijnden kapitein blijft de scheepsmakelaar voor deze schade aansprakelijk.

ART. 4. — OVERZET TE LISSEWEGE. — Om bij mistig weder aanvaringen te voorkomen aan den openbaren overzet te Lissewege, zullen de aangestelden van dezen dienst mistseinen geven door middel van eene klok, tijdens het overvaren van de overzetboot, en met eenen hoorn, tijdens het overvaren met het bootje.

Bij het naderen van den overzet (KM. 8) zullen de kapiteins genoemde mistseinen, door middel van de stoomfluit, klok of hoorn beantwoorden, de snelheid verminderen en traagzaam voorbijvaren.

Te allen tijde zullen de kapiteins, bij het doorvaren van den overzet, den gang van hun vaartuig moeten vertragen. Het is streng verboden ankers op genoemde plaats te laten slapen.

ART. 5. — DRAAIBRUG TE DUDZELE. — Bij het naderen der draaibrug te Dudzele, zullen de vaartuigen hunne vaart verminderen en de brugwachters, door middel van stoomfluit, klok of hoorn, van hunne aankomst verwittigen. Ingeval de brugwachter geen oorlof geeft tot doorvaren is het volledig stoppen, op 50 meter afstand van de brug, verplichtend.

In dergelijk geval zullen de kapiteins hunne vaartuigen vastleggen en zich derwijze schikken dat zij het voorbijvaren van de vaartuigen welke hen moeten kruisen, niet belemmeren.

Zij zullen overigens de aanwijzingen der aangestelden tot het brugdraaien in acht nemen en slechts met hunne toestemming verder varen.

De binnenschepen moeten steeds aan den kant gaan liggen en het vaarwater vrij laten voor de zeeschepen of oorlogsvaartuigen die komen aanvaren of bewegingen verrichten, en zullen wachten tot deze de brug doorgevaren zijn, om op hunne beurt door dezelve te stevenen.

Het is den binnenschepen verboden des nachts te

varen, tenzij zij gesleept of door middel van eenen motor voortbewogen worden.

De brug te Dudzele zal tusschen zonsondergang en zonsopgang niet geopend worden voor het doorvaren van binnenschepen.

Een binnenschip dat het kanaal bevaart en door de duisternis verrast wordt moet zoo dicht mogelijk onder den oostelijken oever gaan liggen, er vastgelegd worden en in den top van den mast een, minstens eene mijl ver zichtbaar, vast wit licht vertoonen.

Gesleepte lichters worden met de stoomschepen gelijk gesteld wat het doorvaren van de brug des daags betreft.

ART. 6. — SEINEN. — De beschrijving der nachtseinen welke den toegang tot de zeesluis voor de, uit de richting van het zeekanaal komende vaartuigen regelen, wordt voorgesteld op blz. I en II, bij onderhavige Verordening gevoegd.

De beschrijving der dag- en nachtseinen welke het doorvaren van de brug te Dudzele voor vaartuigen regelen, wordt voorgesteld op blz. III, IV, V en VI, bij onderhavige Verordening gevoegd.

Alvorens de dokken van Brugge in te varen, zullen de vaartuigen hun naderen aankondigen door middel van twee langgerekte stooten met de fluit, met de sirene of met den hoorn.

Een kwartier vóór hun vertrek zullen de vaartuigen welke de haven van Brugge verlaten vier langgerekte stooten met de fluit, met de sirene of met den hoorn geven, en zullen hetzelfde sein herhalen, gevolgd van een korte stoot, op het oogenblik van het vertrek.

Zee- en binnenschepen die aan den kaaimuur der fabrieken langs het zeekanaal gemeerd liggen zijn gehouden op de meest zichtbare plaats te vertoonen:

des daags: de letter B. van het internationaal seinboek;

des nachts: een rood licht vertoond op den verst van de kaai verwijderden scheepswand.

TITEL II.

Verordeningsbepalingen

KAPITTEL I.

Politie der Haveninrichtingen.

ART. 7. — Wanneer de seinen aanduiden dat de toegang tot de haven toegelaten is, zullen de vaartuigen de reede en de zeesluis binnenvaren in de volgorde hunner aankomst op de buitenreede, ten ware bijzondere voorschriften door den havenmeester of door den dienst van het Loodswezen zouden gegeven worden.

Uitvarende vaartuigen zullen de zeesluis of de kaaien van den havendam verlaten volgens de voorschriften van den havenmeester of van zijnen afgevaardigde.

Stoomvaartuigen mogen niet binnenloopen, varen noch verrichtingen uitvoeren, tenzij met trage vaart.

Alvorens tusschen de sluishoofden door te varen zullen de vaartuigen hunne vaart breken, volledig stoppen en hunne meertrossen op de sluishoofden aan beide zijden uitbrengen.

Binnen de grenzen van het havengebied is het den vaartuigen welke in de richting van de zeesluis of van de kaaien van den havendam varen (of zich van dezelfde verwijderen) streng verboden hunne snelheid te vermeerderen met het doel een ander vaartuig voorbij te varen, ten ware, in bijzondere gevallen, andersluidende voorschriften door den havenmeester zouden gegeven worden.

Het is streng verboden op eenige wijze te pogen de door den havenmeester voor het binnenvaren der sluisen, of de voor den toegang tot de kaaien bepaalde volgorde te wijzigen.

In de wateren der haven moet ieder stoomvaartuig zijn vaart verminderen, zoodat het in het voorbijvaren geen beweging in het water teweegbrengt waardoor aan derden schade kan veroorzaakt worden.

De seinen tot regeling van het binnen- en buitenvaren der vaartuigen, waarover in onderhavig artikel gehandeld wordt zijn de internationale seinen voorgeschreven door de Conferentie van Lissabon 1930. Zij worden aangegeven onder litt. a. b. c. d. op blz. VII.

De seinen betreffende het aanleggen aan den havendam, alsook den sleepdienst worden onder litt. e. f. g. h. op blz. VIII aangegeven.

De seinen betreffende het binnenvaren in de zeesluis worden op blz. IX, X en XI aangegeven.

ART. 8 — Het is den zeilschepen verboden op de reede, in de vaargeulen, op het kanaal en in de dokken te laveeren.

Vaartuigen welke niet over eigen propulsiemiddelen beschikken moeten zich laten sleepen.

ART. 9. — Geen zeilschip mag de zeesluis en de dokken binnenvaren noch aan de kaai gaan liggen zonder dat zijne ankers getopt en aan boord gehaald, de ra's aangebrast, de onderra's getopt en alle ander uitspringend takelwerk ingetrokken zijn.

ART. 10. — Bij het aankomen van een vaartuig in de haven van Zeebrugge moet de kapitein of zijn stuurman of de vertegenwoordiger van de reederij er dadelijk kennis van geven ten kantoore van de Maatschappij en schriftelijk de volgende aanduidingen geven :

- 1° Den naam van den kapitein en dien van het vaartuig ;
- 2° De haven waar het vaartuig thuis behoort ;
- 3° De netto Moorsom- of de metrieke tonnemaat, volgens het geval ;
- 4° Den aard der lading en de te lossen of te laden hoeveelheid in tonnen van 1.000 kilogram gerekend ;
- 5° De plaats van herkomst ;
- 6° Den naam van den makelaar en dien van den consignataris der lading ;
- 7° Den dag en het uur van aankomst.

Deze kennisgeving moet geschieden :

a) met betrekking tot de vaartuigen met bestemming voor den havendam : ten kantore van den havenmeester (Zeedijk).

b) met betrekking tot de vaartuigen met bestemming voor de achterhaven te Zeebrugge of het zeekanaal : ten kantore van de zeesluis.

Deze kennisgeving geschiedt door middel van daartoe bestemde formulieren die door het havenbestuur beschikbaar gesteld worden. Bedoelde verklaring wordt, bij aankomst en bij vertrek der vaartuigen die door de zeesluis varen, in het daarvoor bestemde register, dat bij den sluismeester berust, door den kapitein of door den stuurman onderteekend.

ART. 11. — De kapitein of stuurman der vaartuigen met bestemming voor de haven van Brugge of de vertegenwoordigers der reederijen zijn gehouden, onmiddellijk bij aankomst dezelfde inlichtingen te verstrekken, ten kantore van de zeesluis, en ten kantore van den havenmeester te Brugge.

ART. 12. — De kapiteins zijn gehouden, hetzij persoonlijk, hetzij door tusschenkomst van den makelaar of den agent hunner reederij, den havenmeester der haven voor dewelke zij bestemd zijn eene ligplaats aan te vragen voor het lossen of laden van hun vaartuig.

ART. 13. — Ook vóór hun vertrek zijn de kapiteins of hun stuurlieden gehouden, ten bevoegden kantore als in vorig artikel aangeduid, aangifte te doen betreffende de tonnemaat, den aard en het gewicht der lading, en de haven van bestemming.

Deze aangifte mag gedaan worden door de makelaars of agenten van de reederij.

ART. 14. — De vaartuigen moeten de plaats innemen welke hun door den havenmeester zal aangewezen worden ; bovendien moeten dezelve zich in alle omstandig-

heden verplaatsen volgens zijne bevelen en mogen zij zich niet verplaatsen zonder zijne toelating.

Bij overtreding der bepalingen van vorig lid is de havenmeester bevoegd van ambtswege de door hem bevolen orde te herstellen ; de daartoe vereischte verrichtingen zullen uitgevoerd worden voor rekening en gevaar van den kapitein van het in overtreding zijnde vaartuig. Dit vaartuig zal ambtshalve door den havenmeester aan den ketting gelegd worden, en zal de haven niet mogen verlaten, vooraleer de onkosten en in voorkomend geval, de schade betaald te hebben welke uit het overtreden der door hem ontvangen bevelen zouden zijn ontstaan.

ART. 15. — Ieder vaartuig zal steeds een genoegzaam getal vakkundige wachtlieden aan boord hebben om de door den havenmeester bevolen bewerkingen onmiddellijk uit te voeren en om dag en nacht voor de veiligheid in te staan.

ART. 16. — Het is verboden op gelijk welke wijze de kunstwerken, de inrichtingen en toerusting der havens te beschadigen.

Het is verboden met boothaken te stekken in het paalwerk, het metselwerk, de kantstukken of de steenen glooiingen van de dokken en van het kanaal.

ART. 17. — De kapiteins zullen op de kaaien geen kabels, kettingen noch andere voorwerpen mogen plaatsen welke van aard zijn het verkeer te beletten of te belemmeren.

ART. 18. — Alle vaartuigen welke zich in de haven bevinden zullen verplicht zijn, des Zondags en op de wettelijke feestdagen, hunne natievlag van zonsopgang tot zonsondergang te hijschen. Op Goeden Vrijdag zullen zij hunne vlag halftop hijschen.

Zij zullen de groote bevlagging hijschen wanneer zij daartoe door den havenmeester verzocht worden.

Bij het in- en uitvaren der haven zullen zij de vlag hunner natie hijschen.

ART. 19. — Het is verboden aan de zijden der aan de kaai gemeerde vaartuigen, vlotten te leggen of aan den romp eenige kalfatering, breeuwing of dergelijke bewerking te verrichten. Deze bewerkingen zullen op eene werf of op de door den havenmeester aan te wijzen plaats uitgevoerd worden.

ART. 20. — Het is slechts toegelaten vuur aan boord te maken mits de voorschriften van den havenmeester na te komen.

ART. 21. — Tusschen zonsondergang en zonsopgang kan het verboden worden aan boord vuur te maken.

ART. 22. — Het is ten allen tijde streng verboden pek, teer, hars, olie, vernis of soortgelijke stof te heeten, of deze stof door middel van vuur te bereiden, op de kaai of aan boord, zoolang de vaartuigen in de dokken verblijven.

Deze bewerkingen, alsook het verdelgen, door verstikking, van ratten, muizen, ongedierte, enz., mogen alleen geschieden op de plaats en op de wijze door den havenmeester aangewezen.

ART. 23. — Het is verboden te rooken binnen de omheining van de haven, overal waar dit verbod aangeplakt is.

ART. 24. — Het is verboden alle licht te gebruiken ter uitzondering van het electricisch licht, in de deelen der haven alwaar dit laatste geplaatst is.

ART. 25. — Vaartuigen welke ontplofbare stoffen aan boord hebben moeten de desbetreffende bijzondere verordening opvolgen.

ART. 26. — Wanneer brand aan boord van een vaartuig ontstaat moet hetzelfde spoedig van alle andere vaartuigen verwijderd en desnoods door zijnen kapitein of door de wachtlieden van de kaaien verwijderd worden.

Deze moeten onmiddellijk den havenmeester verwtigten.

ART. 27. — Het is verboden in de havens ballast te lossen of te laden, tenzij op de plaatsen door den havenmeester aangewezen. De noodige en doeltreffende voorzorgen zullen moeten genomen worden om het storten van ballast in de haven of langs de kaaien te voorkomen.

ART. 28. — Gedurende het laden, lossen, op kaai brengen of verwerken der koopwaren of voorwerpen welke mogelijk ongevallen zouden kunnen veroorzaken, moeten de kapiteins of andere personen met deze bewerkingen belast, de kaaipalen en de meerpalen met planken bedekken ten einde er alle beschadiging of schending van te beletten.

ART. 29. — Het vlotten van hout mag alleen mits bijzonder verlof en volgens de aanduidingen van den havenmeester geschieden.

Alle voorzorgen moeten genomen worden om te voorkomen dat het hout zou wegdrijven of de scheepvaart hinderen.

ART. 30. — De havenmeester is bevoegd het vlotten van hout onmiddellijk te doen staken, indien hij oordeelt dat de te water gelaten hoeveelheid hout te groot is.

Het hout dat weg zou drijven, moet onmiddellijk uit het water gehaald worden.

ART. 31. — De eigenaars en de consignatarissen zijn aansprakelijk voor alle schade die aan de bouwwerken, aan het materieel, aan de werktuigen en aan de kunstwerken, alsmede aan derden toebehoorende voorwerpen zou veroorzaakt worden door de aanwezigheid van, of botsingen met weggedreven hout.

Wanneer weggedreven hout de scheepvaart zou verhinderen of belemmeren, zullen de eigenaar en de consignataris van het hout gehouden zijn de onkosten

te betalen welke de ambtshalve, door de Maatschappij, ten behoeve van het spoedig herstellen van den normalen toestand genomen maatregelen zouden veroorzaken.

ART. 32. — Het is verboden, binnen de havens en binnen de grenzen van de inrichtingen der Maatschappij, sterke dranken of eetwaren te verkoopen en hiermede te leuren.

KAPITTEL II.

Over de reinheid der wegenis en der haveninrichtingen.

ART. 33. — Het is verboden :

1° Wat ook te werpen in de wateren van het kanaal en der dokken ;

2° Zich te baden in de dokken of in het zeekanaal, of er te visschen zonder schriftelijk verlof van de Maatschappij ;

3° Linnen, kleederen, vellen, zakken, inpakking, stoffen of andere voorwerpen van welken aard ook, te waschen of te spoelen in de dokken of in het zeekanaal ;

4° Asch, afval, veegsel of vuiligheden van de vaartuigen voortkomend, elders te leggen dan op de plaatsen daartoe aangeduid ;

De meester-timmerlieden zullen, bij het herstellen en kalfateren hunner vaartuigen, ervoor zorgen dat de afval niet in het water valle, maar verzameld en op de aangeduide plaatsen aan wal gebracht worde.

ART. 34. — Alle voorwerp dat in het kanaal of in de dokken gevallen of geworpen is en al wat op de dijken of kaaien werd gelegd, zal op het eerste bevel van den havenmeester of van zijne plaatsvervangers moeten weggenomen worden. In geval van weigering of

van vertraging in het wegnemen zal door de zorgen van laatstgenoemde, ambtshalve, tot dit wegnemen overgegaan worden, op kosten van den overtreder.

ART. 35. — Ten minste één maal daags en ook na iedere lossing of lading, zijn de kapiteins gehouden de kaai vóór hun vaartuig te doen vegen.

Vuilnis, overblijfselen en afval moeten in gesloten bakken bewaard worden, om gestort te worden in de karren van den openbaren reinigingsdienst.

ART. 36. — Asch, sintels, veegsel en ander afval die aan boord van de in de haven verblijvende vaartuigen werden bewaard, zullen, bij bijzonder aan te vragen verlof op de daarvoor door den havenmeester aan te wijzen plaats mogen gestort worden.

Indien dit verlof niet wordt gegeven, zullen bedoelde stoffen aan boord bewaard worden tot het vaartuig de territoriale wateren zal verlaten hebben.

Vóór het spoelen van het dek moet dit laatste geveegd worden en het veegsel zal verzameld en bewaard worden overeenkomstig het bepaalde in lid 2 van bovenstaand artikel 35, dit om te voorkomen dat hetzelfde met het water over boord zou vloeien.

ART. 37. — Vaartuigen met mazoutolie, benzine, petroleum of andere vetstoffen geladen, mogen in geen geval of onder eenig voorwendsel, de stoffen en afval voortkomende van het reinigen hunner tanks in de wateren der haven storten.

ART. 38. — Stoom of heet water voortkomende van lieren (winches), ankerspillen en andere stoomtuigen mogen slechts afgevoerd worden door middel van rechtstaande, minstens 2 m. 50 hooge pijpen.

ART. 39. — De balasttanks zullen zoodanig geledigd worden dat het water niet op de kaaien of op de langs zijde gemeerde vaartuigen gestort worde.

ART. 40. — De voor de uitloop van de W.C. bestemde openingen zullen zoo noodig door middel van eene plaat afgesloten worden om te beletten dat de vuilnis op de kaaïen of op de naastliggende vaartuigen zou vallen.

De overtreders is aansprakelijk voor de schade en onkosten die uit het verwaarloozen van dit artikel en van de vier voorafgaande artikels zouden voortvloeien.

KAPITTEL III.

Aanleggen der vaartuigen.

ART. 41. — De vaartuigen mogen alleenlijk aan de daarvoor bestemde ringen of palen vastgemeerd worden.

De kapiteins die aanleggen door middel van ketens, zijn verplicht deze met touwwerk of ander geschikt hulsel te omwinden, ten einde het steenen kroonwerk der kaaïen, de schutpalen en meerpalen tegen alle beschadiging te vrijwaren.

ART. 42 ←

Aan de langs het zeekanaal gebouwde kaaïen van de fabrieken mogen alleen kleinere lichters (600 ton) in twee lijnen gemeerd worden.

De Maatschappij behoudt zich het recht voor van dezen regel te laten afwijken, wanneer een zeeschip of een binnenschip moet overladen op lichter, of inladen uit lichter.

Het meren der vaartuigen aan den kanaaldijk, recht over deze kaaïen gelegen, is verboden.

ART. 43. — De aan de staketsels of aan de kaaïen liggende vaartuigen en die langs andere vaartuigen gemeerd liggende, moeten de zijden langs dewelke zij aanliggen, behoorlijk beschut hebben.

De kapiteins zijn verplicht de boeglijnen en meertouwen of kabels van de andere vaartuigen te ontvangen en te vieren om de bewegingen der andere vaartuigen te vergemakkelijken.

ART. 44. — De vaartuigen welke langs de kaaïen van den havendam of van de binnenhavens gemeerd liggen en die door middel van eene loopbrug met den wal verbonden zijn, moeten des nachts deze loopbrug behoorlijk verlichten. De loopbrug zal voorzien zijn van eene dubbele borstwering en, wat de veiligheid betreft, aan alle eischen beantwoorden.

ART. 45. — Alle vaartuig of vlottend voorwerp dat, uit welke oorzaak ook, in gevaar van zinken verkeert, moet aanstonds stilgelegd of verwijderd, en gemeerd worden ter plaats door den havenmeester aan te wijzen, derwijze dat de scheepvaart of de uitbating der kaaïen er niet door benadeeld worde.

Indien de kapitein van het in gevaar verkeerende vaartuig of zijn stuurman aan deze verordening tekort komt zal de havenmeester ambtshalve, en zonder uitstel, de noodige maatregelen nemen om de scheepvaart te verzekeren en de bedrijvigheid der haven te vrijwaren.

Deze maatregelen zullen genomen worden op kosten en gevaar van den eigenaar der vaartuigen.

ART. 46. — Indien in de passen, de vaargeulen, de reede, de sluizen, het kanaal en de dokken vaartuigen stranden of verzinken, zullen zij in den kortst mogelijken tijd moeten vlot gemaakt of vernietigd worden.

Het vlotmaken, vernietigen en verwijderen zal binnen de vier en twintig uren na het ongeval moeten begonnen worden door de zorgen van den kapitein van het verongelukte vaartuig. Bij in gebreke blijven, zal van ambtswege daartoe door de Maatschappij voor rekening en gevaar van de eigenaars der vaartuigen overgegaan worden, onverminderd desgevallend alle schadeloosstelling.

←

ART. 42. — De vaartuigen en vlottende voorwerpen mogen in niet meer dan drie lijnen gemeerd worden.

KAPITTEL IV.

Van de in de haven gebezigde werklieden.

ART. 47. — Het beluik der haven is iederen dag geopend van 7 tot 12 ure en van 13 tot 18 uur, met uitzondering der Zon- en wettelijke feestdagen, en behoudens de verlengingen door den havenmeester toegestaan.

ART. 48. — De haven is slechts toegankelijk voor de personen die er door hun ambt, hunne zaken of bezigheden geroepen zijn.

De werklieden binnen het beluik der haven gebezigd, zullen er slechts toegelaten worden, indien zij eene herkenningsplaat dragen, die afgeleverd wordt zooals hierna bepaald is.

ART. 49. — Personen die werklieden bezigen, 't zij voor eigen rekening, 't zij als stouwer, ploegbaas of natiebaas, kunnen van den havenmeester genummerde herkenningsplaten van de door hen aangeworven werklieden bekomen. Zij die zulke platen ontvingen, moeten ze alle drie maanden inleveren opdat ze zouden nagezien worden; zij zijn verantwoordelijk voor die platen alsook voor de beschadiging die er door hunne werklieden zou aan veroorzaakt zijn.

Deze platen kunnen hun te allen tijde ontnomen worden.

ART. 50. — Naam en adres van den houder en het nummer der afgeleverde platen zullen aangeteekend worden. Alwie eene plaat verliest, moet er de waarde van betalen, zooniet zal de toegang tot de haven hem ontzegd worden.

ART. 51. — De werklieden die binnen het beluik der haven toegelaten worden zullen op zichtbare wijze de

plaat dragen die hun afgeleverd werd en zijn gehouden dezelve, op het eerste verzoek, te vertoonen aan de be-dienden van de haven, evenals aan de agenten der openbare macht (rijkswacht, politie, tolbeambten).

ART. 52. — De werklieden die binnen het beluik der haven gebezigd worden, mogen er geen sterke dranken inbrengen noch verbruiken. Zij moeten zich voegen naar de bepaling van deze verordening.

Alle werkman die hieraan zou te kort komen, of die zich in staat van dronkenschap zou bevinden of die zich niet zou voegen naar de bevelen van den havenmeester zal, hetzij voor zekeren tijd, hetzij voor altijd, buiten het beluik der haven kunnen gesloten worden.

ART. 53. — Ieder scheepsmakelaar, consignataris of eigenaar der lading heeft steeds het recht, mits de bepalingen van het onderhavig kapittel op te volgen, de werklieden uit te kiezen welke hij wil bezigen voor het laden, lossen, aan kaai brengen of voor het verwerken der koopwaren.

KAPITTEL V.

Van het laden en lossen der koopwaren.

ART. 54. — Degenen welke in de haven koopwaren laden, lossen, nederleggen of vervoeren zijn verantwoordelijk voor alle persoonlijk ongeval en voor alle schade, aan de goederen, aan de instellingen of het tuig der haven veroorzaakt door hunne eigene schuld of die hunner onderhoorigen of nog door iets dat onder hun toezicht staat.

ART. 55. — Alle schade aan een of ander deel der instellingen, van het materieel of het tuig der haven toegebracht, zal onmiddellijk, door de zorgen der Maatschappij, op kosten van degene die verantwoordelijk is, hersteld worden.

ART. 56. — Zonder bijzondere toelating van den havenmeester is het streng verboden te laden of in de loodsen der haven te plaats en alle harsachtige of licht ontvlambare stoffen en, in het algemeen, alle koopwaren die nadeel of gevaar kunnen bijbrengen of kwalijk rieken.

Deze koopwaren mogen geladen of op de kaaien gelegd worden, doch mogen er niet verblijven.

In geval deze verordening niet opgevolgd wordt, is de havenmeester bevoegd de koopwaren ambtshalve te doen verwijderen op kosten en gevaar van hun eigenaar of hun consignataris.

ART. 57. — De plaats en de wijzen van stapelen der koopwaren worden door den havenmeester bepaald.

De stapelaars, consignatarissen of eigenaars der koopwaren zullen de bevelen en aanduidingen van den havenmeester moeten opvolgen.

ART. 58. — De plaatsen op de kaai bestemd voor de vrachtwagens en andere voertuigen worden door den havenmeester aangeduid. Het is verboden deze aldaar te laten vertoeven.

ART. 59. — Het is verboden koopwaren of andere voorwerpen op de rijwegen en spoorlijnen te leggen of te laten storten; dit verbod betreft eveneens eene strook van één meter vijftig breedte aan beide zijden van alle spoorlijnen.

ART. 60. — De Maatschappij erkent geen aansprakelijkheid voor averij, beschadiging, verlies, wegnemen of stelen der koopwaren op de kaaien of in de loodsen geplaatst; ook niet voor brand of voor de gevolgen van de middelen aangewend ter bestrijding daarvan.

KAPITTEL VI.

Van het tuig der Haven.

ART. 61. — De Maatschappij erkent geene aansprakelijkheid voor eenig ongeval, noch voor schade aan personen of aan vaartuigen, koopwaren, zaken of goederen, door de kranen en ander tuig der haven of het gebruiken ervan veroorzaakt.

ART. 62. — Zij die begeeren gebruik te maken van de kranen of het ander tuig der haven moeten een schriftelijk verzoek bij den havenmeester indienen.

In die vraag moet vermeld worden:

1° Het tuig dat moet gebruikt worden;

2° Het nummer van dit tuig;

3° Het gewicht en den aard der te behandelen koopwaren;

4° De dagen en uren op dewelke het werk moet verricht worden;

5° De naam van het vaartuig en de plaats in de haven waar het tuig moet benuttigd worden.

Deze vraag moet datum en handteekening dragen.

ART. 63. — De elektrische kranen moeten ten minste één uur, de stoomkranen ten minste drie uur op voorhand aangevraagd worden.

De kranen moeten ingeschreven worden ten kantore van den Havenmeester, tusschen 8 en 12 ure, alsook tusschen 14 en 16 ure. Geene inschrijving zal ontvangen worden buiten deze uren.

Kranen welke op Zon- of feestdagen moeten werken zullen daags te voren moeten ingeschreven worden.

ART. 64. — Iedere aanvraag wordt bij hare ontvangst in volgorde ingeschreven. Bij aanvaarding der aanvraag wordt een bewijsbriefje aan den machinist der kraan afgegeven. Laatstgenoemde mag het werk niet aanvangen vóór hij dit bewijsschrift ontvangen heeft.

ART. 65. — Het aangevraagde tuig moet op dag en uur als bepaald gebezigd worden en dit gedurende meer dan de helft van den tijd voor denwelken het werd gehuurd.

Wanneer het tuig niet gebruikt wordt, of indien het gebruik te gering is (minder dan de helft van den voorzienen tijd), zal de vastgetelde huurprijs volledig aangerekend worden; eene schadevergoeding berekend op de basis van 6 fr. 00 per uur (12 fr. 00 per uur op Zonen feestdagen) zal eveneens door de Maatschappij mogen gevorderd worden.

ART. 66. — Indien de werkzaamheden van eene kraan of van een havenwerktuig, anders dan ten gevolge van een onvoorziën geval of van overmacht onderbroken worden, zal de verhuring van rechtswege geschorst worden en de kraan of het havenwerktuig ter beschikking van den in het register van den havenmeester eerst volgenden ingeschrevene gesteld worden.

Indien hij wenscht eene andere kraan te bekomen, zal de opgezegde gebruiker opnieuw moeten inschrijven op de manier bij art. 62 bepaald.

ART. 67. — De kraanmannen staan, zoolang de verhuring der kranen duurt, in dienst van de stouwers en geenerlei verantwoordelijkheid mag ten laste van de Maatschappij gelegd worden, noch uit hoofde van de slechte uitvoering van het werk, noch wegens averij, overliggen of gelijk welke andere schade.

ART. 68. — Wanneer het aantal op eene kaai beschikbare kranen geringer is dan het aangevraagde, geschiedt de verdeling, mits in achtneming van de hiernavolgende grondregels, bij beslissing van den havenmeester:

1° Bij het verdeelen der kranen wordt de voorkeur gegeven aan de eerst aangekomen vaartuigen; evenwel zullen de zeeschepen steeds den voorrang hebben op de binnenschepen, zelfs indien het laden of lossen dezer laatste reeds begonnen ware.

Voor het bepalen der orde van aankomst, zal met de binnenschepen slechts rekening gehouden worden vanaf den werkdag volgende op den dag hunner aankomst in de haven.

2° De havenmeester zal rekening houden met de tonnemaat van ieder vaartuig en met het aantal ligdagen vermeld in het vrachtcontract.

3° De voorkeur zal steeds gegeven worden aan vaartuigen die het haventuig gebruiken voor de algeheelheid hunner ladings- of lossingsverrichtingen.

In alle bij deze verordening niet voorziene gevallen zal de havenmeester de kranen en havenwerktuigen verdeelen met inachtneming van de omstandigheden en met het doel zoowel het algemeen als het particulier belang op de best mogelijke manier te dienen.

De Maatschappij erkent geen de minste verantwoordelijkheid uit hoofde van de verdeling der kranen en der havenwerktuigen. Het is den cliënten verboden zich, op welken grond ook, op eenige wijze met deze verdeling in te laten.

ART. 69. — De Maatschappij zal geene vergoeding schuldig zijn wanneer uit hoofde der verdeling volgens de orde van inschrijving vertraging ontstaat; zij wijst alle verantwoordelijkheid af voor het stilvallen, het werken of den nuttigheidsgraad harer havenwerktuigen.

ART. 70. — De beweegbare tuigen zullen, door de zorg der Maatschappij, voor de luikgaten van het te laden of te lossen vaartuig geplaatst worden of op de plaats welke door den huurder in zijne aanvraag wordt aangeduid. Wanneer eene verplaatsing noodig geacht wordt, zal de huurder deze kunnen verkrijgen mits zich tot den havenmeester te wenden.

ART. 71. — De kranen en hijschtoestellen mogen alleen door de bedienden der Maatschappij of door de door haar goedgekeurde personen in werking gebracht worden.

ART. 72. — Het is streng verboden de kranen te overladen, d.i. hun grootere lasten te laten ophijschen dan diegene voor dewelke deze tuigen werden gebouwd.

Alvorens eenig voorwerp op te halen zal moeten nagegaan worden of het aan alle zijden vrij is, zoodat het door geen enkelen hinderpaal tegengehouden wordt, en het veroorloofde hefvermogen niet overschreden wordt.

Alle voorwerpen zullen loodrecht opgehaald of afgelaten worden. Het is verboden de keten of den hangkabel te gebruiken om aan die voorwerpen eene schuin-sche richting te geven.

ART. 73. — Het is verboden door middel van de hijschtoestellen spoorwegwagens voort te trekken of op eene draaischijf te laten zwenken, en de kranen en andere toestellen te overladen.

In geval eene of andere dezer verbodsbepalingen overtreden wordt, zal de verhuring onmiddellijk en van rechtswege verbroken worden.

ART. 74. — Het werk der kranen staat onder het toezicht van eenen door de Maatschappij aangestelden bediende. Dit toezicht geschiedt en de bevelen van dezen bediende worden gegeven buiten eenige aansprakelijkheid voor de Maatschappij.

Wanneer evenwel de met het toezicht belaste bediende oordeelt dat het voortzetten van het werk gevaar of zwaar ongemak kan opleveren, zal hij bevoegd zijn de werkzaamheden te doen onderbreken, totdat alles wederom terechtgebracht weze.

In geval van onderbreking van het werk, zelfs indien deze te wijten is aan den slechten toestand der werktuigen, zal de huurder geenszins het recht hebben schadevergoeding te eischen; echter zal de duur der onderbreking niet in aanmerking komen bij het vaststellen van den huurprijs.

ART. 75. — De havenmeester mag te allen tijde het werk der tuigen laten onderbreken of doen staken.

KAPITTEL VII.

Sleepdienst.

ART. 76. — Ten einde de veiligheid van de scheepvaart in de reede, in het kanaal en in de dokken te verzekeren en er de verplaatsing der vaartuigen te vergemakkelijken, stelt de Maatschappij sleepbooten te hunner beschikking tegen het van kracht zijnde tarief.

Deze sleepbooten verrichten ook de verplaatsingen van ambtswege.

ART. 77. — Het gesleepte vaartuig moet zelf den sleeptros leveren.

ART. 78. — De kapitein van het gesleepte vaartuig heeft het bevel over den sleep; de kapitein van de sleepboot staat uitsluitend onder zijne leiding en onder zijne bevelen; de gesleepte beveelt al de uit te voeren bewegingen.

Op mechanisch gedreven vaartuigen worden de bevelen overgegeven door middel van seinen met de stoomfluit of sirene, als volgt:

- één korte stoot: Trek stuurboord uit
- 2 korte stooten: Trek bakboord uit
- 3 korte stooten: Trek recht achteruit
- 1 lange stoot: Trek recht vooruit
- 2 korte stooten gevolgd door 1 lange stoot: Stop het trekken
- 4 lange stooten: Sleeptros lossen.

De hierboven gebezigde uitdrukkingen « stuurboord », « bakboord », « vooruit » en « achteruit » hebben betrekking op de richting van het gesleepte vaartuig.

De hierboven gebruikte woorden: « korte stoot » beteekenen een stoot van ongeveer 1 seconde. De woorden « lange stoot » beteekenen een stoot van ongeveer 5 seconden.

Zeilschepen en vaartuigen die over geene mechanische geluidseinen beschikken zenden hunne bevelen aan de tuiboot over bij middel van eene spreektrompet.

ART. 79. — De kapitein die gebruik maakt van een sleeper houdt de Maatschappij schadeloos voor alle de tijdens het sleepen aangerichte schade aan personen, aan de van den sleep deel uitmakende vaartuigen, aan de sleepboot zelf, aan andere vaartuigen, aan de scheepvaartinstellingen, of aan de kunstwerken en aan alle derden, zelfs als deze schade toe te schrijven is aan zichtbare of aan verborgen gebreken der sleepers, aan het springen van de sleeptrossen of aan de schuld van de bemanning van de sleepers, of van eenig ander agent of aangestelde van de Maatschappij, de schade moge al dan niet veroorzaakt zijn door de sleepers of de gesleepte vaartuigen.

De gesleepte moet de Maatschappij voor alle schade, aangericht aan hare havinstellingen en aan hare kunstwerken, vergoeden, zelfs indien de schade toegebracht of veroorzaakt werd door den sleeper. De gesleepte waarborgt de Maatschappij tegen alle verhaal van derden, uit welken hoofde ook, en ziet af van alle rechtsvordering tegen de bemanning van de sleepboot of tegen eenig ander agent of beambte in dienst van de Maatschappij.

ART. 80. — Indien verscheidene vaartuigen terzelfdertijd gesleept worden, zijn zij solidair jegens de Maatschappij verantwoordelijk voor alle schade waarover in het voorafgaand artikel gehandeld wordt, en verplicht haar daarvoor schadeloos te stellen.

ART. 81. — De sleepers mogen terzelfdertijd zooveel vaartuigen sleepen als de kracht hunner machines het hun toelaat.

De gesleepten hebben het bevel over den sleep: ze zullen zich verstaan over de keus van dengene onder hen die het bevel zal voeren. Wanneer zij het hierover niet eens kunnen worden, zal het bevel over den sleep

worden gevoerd door den schipper van het vaartuig dat de grootste tonnemaat bezit dat zich het dichtst bij den sleeper bevindt.

ART. 82. — De sleepers staan gedurende dag en nacht ter beschikking der vaartuigen.

Wanneer er evenwel gesleept wordt tusschen 18 uur en 6 uur ofwel op Zon- en feestdagen, wordt het gewone tarief met 25 % verhoogd.

Behoudens gevallen van hoogdringendheid of noodzaak moeten de sleepers door middel van de daarvoor bestemde formulieren schriftelijk aangevraagd worden. Deze formulieren dienen op het kantoor van den havenmeester of van den sluismeester tusschen 8 en 16 uur afgegeven te worden.

ART. 83. — De kapiteins der te sleepen vaartuigen zullen alle schikkingen van het onderhavig reglement opvolgen. Voor het verplaatsen van ieder vaartuig, zelfs indien dit van ambtswege door den havenmeester bevolen wordt, is eene vergoeding van Fr. 50,00 verschuldigd.

Wanneer een aangevraagde sleeper moet wachten of niet gebruikt wordt, zal voor ieder uur wachten Fr. 50,00 aangerekend worden, met dien verstande dat alle begonnen uur voor een vol uur geldt.

ART. 84. — Het gesleepte vaartuig mag de dokken, de sluizen of de reede slechts verlaten na betaling, tegen ontvangstbewijs, der sleepkosten.

ART. 85. — De Maatschappij wijst alle verantwoordelijkheid af wegens de uitvoering van het onderhavig reglement en eveneens in geval van onderbreking of verhindering van den sleepdienst, welke er ook de oorzaken van zijn mogen.

ART. 86. — Daar de sleepdienst de veiligheid en de politie van de scheepvaart ten doel heeft, zal geen sleeper, toebehoorende aan particulieren of aan andere

maatschappijen en besturen, sleepdiensten mogen ver-
richten op de wateren deel uitmakende van de ver-
gunning van de Maatschappij zonder uitdrukkelijk ver-
lof van een der havenmeesters.

Wegens iedere overtreding van dit verbod zal het
gesleepte vaartuig gehouden zijn aan de Maatschappij
een vergoeding te betalen, gelijk aan de som welke het
vaartuig, moest het gesleept geworden zijn, zou betaald
hebben voor het gebruik van een sleeper van de Maat-
schappij.

ART. 87. — De kapitein of schipper van het gesleepte
vaartuig zal over de veiligheid van de onder zijn bevel
gestelde sleepbooten waken en is er aansprakelijk voor.

Het is hem namelijk verboden de schroef van zijn
vaartuig te laten werken indien deze verrichting gevaar
opleveren zou voor de sleepers. Hij zal in elk geval de
sleepers hiervan vooraf moeten kennis geven.

ART. 88. — Voor iedere sleeper ten dienste gesteld
van een vaartuig en waarvan geen gebruik wordt ge-
maakt, vordert de Maatschappij eene vergoeding gelijk
aan het bedrag eener gewone verplaatsing, als bepaald
bij bovenstaand art. 83, onverminderd de toepassing van
lid 2 van bedoeld artikel. Dezelfde schikking is van toe-
passing wanneer de sleeper gedurende meer dan 1/4 uur
werkeloos bij een vaartuig wordt gehouden.

ART. 89. — Geene afwijking van onderhavige veror-
dening zal toegestaan worden, tenzij deze vooraf door
den Beheerraad van de Maatschappij goedgekeurd is.

KAPITTEL VIII.

Algemeene bepalingen.

ART. 90. — In het algemeen en in alle bij deze ver-
ordening niet voorziene gevallen zullen de kapiteins en
de personen, welke zich binnen het beluik der haven-

instellingen van de Maatschappij bevinden, zich naar
de bevelen en onderrichtingen van den havenmeester
gedragen.

ART. 91. — De Maatschappij wijst alle aansprake-
lijkheid af voor eenig ongeval, dat aan personen en
goederen binnen het beluik harer instellingen zou over-
komen.

Personen die zich om eenige reden binnen dit beluik
bevinden en verblijven of er zich verplaatsen, doen zulks
op eigen verantwoording.

ART. 92. — De diepten in de vaargeulen, in de pas-
sen, in het zeekanaal en in de dokken, alsmede langs de
kaaien, staketsels, enz. zijn niet gewaarborgd.

Nachtseinen voor het toelaten in de zee-
sluis van schepen komend uit de richting
van het kanaal

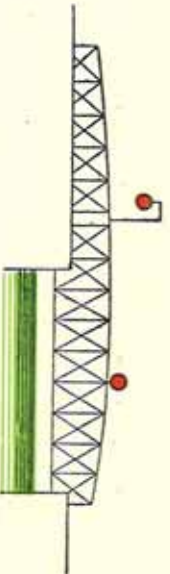
Signaux de nuit réglementant l'admission
dans l'écluse maritime de navires venant
de la direction du canal

Night signals regulating the entrance into
canal-lock of vessels proceeding seawards.

Spoorwegbrug over het Zuiderhoofd der zeesluis te
Zeebrugge.

Pont rail à la tête amont de l'écluse maritime de
Zee-Brugge.

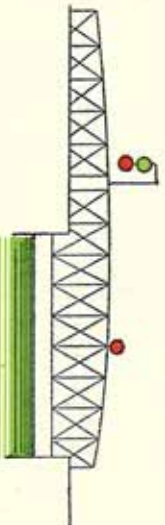
Railway-bridge on landward head of canal-lock at
Zeebrugge.



De sluis is gereed zeewaarts.

L'écluse est nivelée vers la mer.

Water in lock is levelled to seaward.



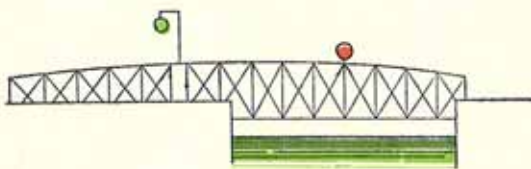
Maken de sluis gereed. — *Préparons l'écluse.*

We are getting lock ready.



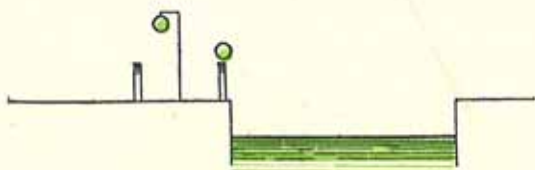
Maken de sluis gereed (een opvarend schip verlaat de sluis).

Préparons l'écluse (Un navire sort vers l'amont).
We are getting lock ready (an upwardbound vessel is leaving the lock).



De sluis is gereed (Brug dicht).

L'écluse est prête (Pont fermé).
Lock is levelled but railway-bridge is closed.



De sluis is gereed en de brug open. « Vaar binnen ».

L'écluse est prête: « Entrez » (Pont ouvert).
Lock is ready and bridge opened. « Come in ».

Signalen en vuren der brug van Dudzele
Signaux et feux au pont de Dudzeele
Signals and lights at Dudzeele swing-bridge.

MISTSIGNALLEN

- 1 lange stoot : De brug is dicht.
- 2 lange stooten : De doorgang is vrij.
- 3 id. Doorgang toegelaten aan vaartuig komende van 't Zuiden.
- 4 id. Doorgang toegelaten aan vaartuig komende van 't Noorden.

SIGNAUX DE BRUME

- 1 son long : Le pont est fermé.
- 2 sons longs : Le passage est libre.
- 3 id. Passage autorisé au navire venant du Sud.
- 4 id. Passage autorisé au navire venant du Nord.

FOG SIGNALS

- 1 long blast : Bridge is closed.
- 2 long blasts : Fairway is free.
- 3 long blasts : Vessel coming from southward is allowed to pass.
- 4 long blasts : Vessel coming from northward is allowed to pass.

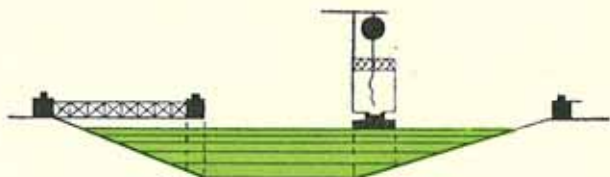
SIGNALLEN BIJ DAGE — SIGNAUX DU JOUR.
DAY SIGNALS.



Geen signaal : de brug is dicht.
Pas de signal : le pont est fermé.
No signal : Bridge is closed.



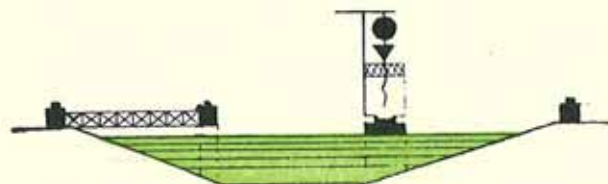
Een bol half mast : wij bereiden de brug.
Un ballon hissé à mi-mât : nous préparons le pont.
 A sphere half-mast : Getting bridge ready.



Een bol in top geheschen : kom vooruit, de doorgang
 is vrij
*Un ballon hissé en tête du mât : avancez, le passage
 est libre.*
 A sphere at mast-top : Come ahead, fairway is free.



Rechte kegel onder bol : vaartuig van het Zuiden
 komend moet zich mijden en doorgang verleen
 aan een schip van het Noorden komend.
*Cone droit sous ballon : navire venant du Sud doit
 se garer et livrer passage à celui venant du Nord.*
 Cone pointing upwards under sphere : vessel coming
 from southward draw aside and let pass vessel coming
 from northward.



Omgekeerde kegel onder bol : vaartuig van het
 Noorden komend moet zich mijden en doorgang
 verleen aan een schip van het Zuiden komend.
*Cone renversé sous ballon : navire venant du Nord
 doit se garer et livrer passage à celui venant du Sud.*
 Cone pointing downwards under sphere : vessel coming
 from northward draw aside and let pass vessel coming
 from southward.

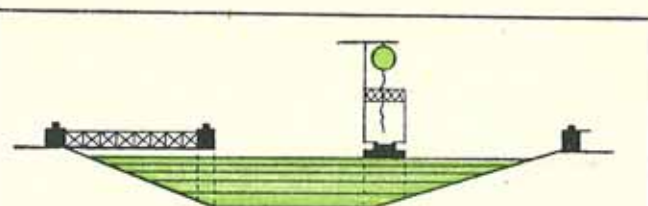
SIGNALLEN BIJ NACHTE — SIGNAUX DE NUIT
 NIGHT SIGNALS.



Een rood vuur : de brug is dicht.
Un feu rouge : le port est fermé.
 One red light : Bridge is closed.



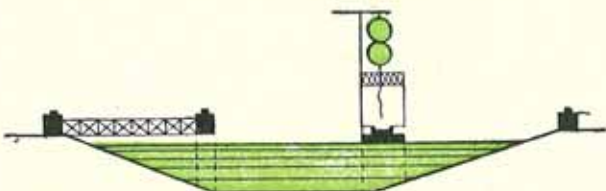
Een wit vuur onder het rood : wij bereiden de brug.
*Un feu blanc sous le feu rouge : nous préparons
 le pont.*
 White light under red : Getting bridge ready.



Een groen vuur: kom vooruit, de doorgang is vrij.

Un feu vert: avancez, le passage est libre.

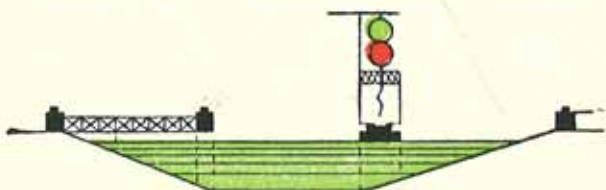
One green light: Come ahead, fairway is free.



Twee groene vuren boven elkander: vaartuig van het Zuiden komend moet zich mijden en doorgang verleenen aan een schip van het Noorden komend.

Deux feux verts superposés: navire venant du Sud doit se garer et livrer passage à celui venant du Nord.

Two green lights: Vessel coming from southward draw aside and let pass vessel coming from northward.



Een rood vuur onder het groen: vaartuig van het Noorden komend moet zich mijden en doorgang verleenen aan een schip van het Zuiden komend.

Un feu rouge sous le vert: navire venant du Nord doit se garer et livrer passage à celui venant du Sud.

A red light under green: Vessel coming from northward draw aside and let pass vessel coming from southward.

Seinen betrekkelijk de scheepsbewegingen bij de monding der haven

Signaux concernant les mouvements de navires à l'entrée du port

Signals regulating movements of shipping at harbour entrance.

	Bij dag de jour by day	Bij nacht de nuit by night
a) Formeel verbod van binnenvaren in geval van ernstige gebeurtenissen:	●●●	●●●
a) Interdiction absolue d'entrée en cas d'évènements graves:	●●●	●●●
a) Vessels on no account to enter because of serious impediment:		
b) Opgepast, een schip vaart naar buiten:	●▲	●○
b) Attention, un navire va sortir:	●▲	●○
b) Beware a vessel is about to leave harbour:		
c) Opgepast, een schip komt naar binnen:	▼▲	▼○
c) Attention, un navire va entrer:	▼▲	▼○
c) Beware a vessel is about to enter harbour:		
d) Formeel verbod van buitenvaren in geval van ernstige gebeurtenissen:	▼▲	▼○
d) Interdiction de sortie absolue en cas d'évènements graves:	▼▲	▼○
d) Vessel on no account to leave because of serious impediment.		

e) Toelating om aan den muur te komen voor schepen die komen bunkeren: ▼ ●

e) Autorisation d'accoster pour les bateaux qui viennent souter au môle: ▼ ●

e) Vessel bound for bunkering station may enter: ▼ ●

f) Verbod van binnenvaren voor schepen die komen bunkeren omdat er geen beschikbare plaats langs den muur is: ▼ ●

f) Interdiction d'entrée pour les bateaux qui viennent souter, parce qu'il n'y a pas d'emplacement disponible au môle: ▼ ●

f) Vessel bound for bunkering station must remain outside because no berth available: ▼ ●

g) Een sleepboot is beschikbaar: ● ●

g) Un remorqueur est disponible: ● ●

g) A tug-boat is available: ● ●

h) Er is geen sleepboot beschikbaar: ● ●

h) Il n'y a pas de remorqueur disponible: ● ●

h) No tug-boat is available: ● ●

Deze seinen worden getoond op een mast op het uiteinde van den muur.

Positie: 51° 20' 54" 4 N. 3° 12' 06" 8 E.

Ces signaux sont montrés sur un mât placé à l'extrémité du môle.

Position: 51° 20' 54" 4 N. 3° 12' 06" 8 E.

These signals are exhibited from a mast near the pierhead.

Position: 51° 20' 54" 4 N. 3° 12' 06" 8 E.

Dagseinen voor het binnenvaren in de zee-sluis van uit de zee komende schepen

Signaux de jour pour l'admission de la mer dans l'écluse maritime

Day signals regulating the entrance into canal-lock of vessels coming from sea.



Een zwarte bol: Wij maken het sas klaar.

Un ballon noir: Préparons l'écluse.

One black sphere: We are making lock ready.



Twee zwarte bollen: Het sas is klaar.

Deux ballons noirs: L'écluse est prête.

Two black spheres: Lock is ready.

Nachtseinen voor het binnenvaren in de
zeesluis van uit de zee komende schepen.

Signaux de nuit pour l'admission de la mer
dans l'écluse maritime.

Night signals regulating the entrance into
canal-lock of vessels coming from sea.



Een rood licht: Blijft
liggen.

*Un feu rouge: Mouil-
lez en attendant.*

One red light: Stop and
wait.



Een wit licht boven
een rood licht: het sas
is tijdelijk bezet.

*Un feu blanc au-dessus
d'un feu rouge: L'éclu-
se est temporairement
occupée.*

One white light under
red: Lock temporarily
occupied.



Een rood licht boven
een groen licht: Wij
maken het sas klaar.

*Un feu rouge au-dessus
d'un feu vert:
Préparons l'écluse.*

A green light under red:
Getting lock ready.



Een groen licht: Het
sas is klaar.

*Un feu vert: L'écluse
est prête.*

One green light: Lock
is ready.





























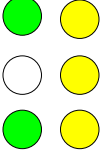
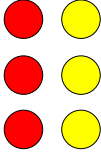
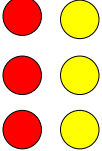
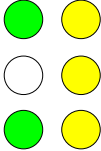
LICHTEN EN SEINEN

LIGHTS AND SIGNALS

LICHTSEINEN AAN DE STREK DAMMEN

LIGHT SIGNALS AT THE LARGE BREAKWATERS

Nr.	Zeezijde (O&W) <i>Seaside (E&W)</i>	Landzijde (W) <i>Landside (W)</i>	Betekenis <i>Significance</i>	
1.	 Oc  Oc  Oc	 Oc  Oc  Oc	Ernstig noodgeval. Alle schepen stoppen of afleiden volgens instructie. <i>Serious emergency. All vessels stop or divert according to instructions.</i>	HAVEN GESLOTEN- GROOT GEVAAR <i>HARBOUR CLOSED- SERIOUS DANGER</i>
2.	  	  	Invaren verboden. Uitvaren verboden. <i>Entering prohibited. Leaving prohibited.</i>	HAVEN GESLOTEN <i>HARBOUR CLOSED</i>
3.	  	  	Invaren verboden. Uitvaren toegelaten, éénrichtingsverkeer. <i>Entering prohibited. One way traffic outward allowed.</i>	UITVAREN <i>OUTGOING</i>
4.	  	  	Invaren toegelaten, één- richtingsverkeer. Uitvaren verboden. <i>One way traffic inward allowed. Leaving prohibited.</i>	INVAREN <i>INGOING</i>

5.			<p>Invaren en uitvaren toegelaten. Beide richtingen. <i>Vessels may proceed.</i> <i>Two way traffic.</i></p>	<p>VRIJ VERKEER <i>FREE PASSAGE</i></p>
6.			<p>Invaren mits uitdrukkelijke toelating. Uitvaren verboden. Schip bestemd voor LNG-terminal. <i>Entering allowed only with specific permission to do so.</i> <i>Leaving prohibited.</i> <i>Incoming vessel for LNG-terminal.</i></p>	<p>LNG-SCHIP IN <i>LNG-CARRIER IN</i></p>
7.			<p>Invaren verboden. Uitvaren mits uitdrukkelijke toelating. Schip vaart af van LNG-terminal. <i>Entering prohibited.</i> <i>Leaving allowed only with specific permission to do so.</i> <i>Vessel leaving the LNG-terminal.</i></p>	<p>LNG-SCHIP UIT <i>LNG-CARRIER OUT</i></p>

OPMERKINGEN *REMARKS*

De havenseinen (westelijke strekdam) bevinden zich op positie 51° 21' .8 N
03° 11' .2 O

*The harbour signals (western breakwater) are located at position 51° 21' .8 N
03° 11' .2 E*

Configuratie nr. 1 is oculerend van karakter:

5 seconden aan, 2 seconden uit.

Alle andere configuraties zijn vast.

Configuration nr. 1 has an occulting character:

5 seconds on, 2 seconds off.

All other configurations are fixed.

De vuurtorenlichten op de strekdammen oost en west werken synchroon:

5 seconden aan, 2 seconden uit.

The lighthouses on the breakwaters east and west are synchronised:

5 seconds on, 2 seconds off.

De lichtseinen op de oude Leopold II-dam blijven behouden;

zij werken volledig onafhankelijk en zijn ondergeschikt aan

de lichtseinen op de strekdammen.

The light signals on the old Leopold II-mole will remain in operation

but are subordinate to the light signals on the breakwaters.

MISTSEINEN AAN DE STREK DAMMEN *FOG SIGNALS AT THE BREAKWATERS*

- Op de kop van de westelijke strekdam: nautofoon, periodes van 30 seconden:
3s geluid, 5s stilte, 3s geluid, 5s stilte, 3s geluid, 11s stilte.
- *At seaward end of western breakwater: nautophone, 30 seconds periods:
3s sound, 5s silence, 3s sound, 5s silence, 3s sound, 11s silence.*
- Op de kop van de oostelijke strekdam: mistklok, 3 slagen om de 25 seconden.
- *At seaward end of eastern breakwater: fog bell, 3 strokes every 25 seconds.*

LICHTSEINEN AAN DE OUDE HAVENDAM

LIGHT SIGNALS AT THE OLD MOLE

Zeewaarts *Seaward side*

Havenwaarts *Landward side*

Een schip mag enkel invaren indien het daartoe de specifieke bevelen bekomen heeft.
A vessel can only enter after having received specific orders to do so.



Schepen mogen niet uitvaren.



Vessels cannot leave.

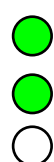
Schepen mogen niet invaren.
Vessels cannot enter.



Een schip mag enkel uitvaren indien het daartoe de specifieke bevelen bekomen heeft.
A vessel can only leave after having received specific orders to do so.



Schepen mogen invaren tweerichtingsverkeer.
Vessels can enter.
Two way traffic.



Schepen mogen uitvaren tweerichtingsverkeer.
Vessels can leave.
Two way traffic.



Schepen mogen niet invaren en wachten instructies af.
Vessels cannot enter and shall await instructions.



Schepen mogen niet uitvaren en wachten instructies af.
Vessels cannot leave and shall await instructions .



VUURTOREN AAN DE OUDE HAVENDAM *LIGHTHOUSE ON THE OLD MOLE*

Vast occulterend licht van 3de rang, geplaatst op het uiteinde van de havendam.

Ligging : 51° 20' .9 N
 03° 12' .2 O

Lichtpunt op (+26,43 m) boven het laagwaterpeil.

Wit licht zichtbaar op gans de horizon behalve van 145° tot 201° N, hetzij op een sectie van 56° waar het rood is.

Karakter: Sterkte 1500 W of 40 l/u acetyleen. Occultatie per perioden van 15 seconden met 12s licht en 3s verduistering.

Fixed occulting light of 3rd order situated at the extreme tip of the mole.

*Position : 51° 20' .9 N
 03° 12' .2 E*

Focal plan (+ 26.43 m) above the level of low water.

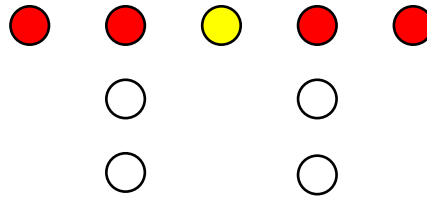
The colour of the light is white, it is visible on the whole horizon, except for a red section of 56°, visible between 145° and 201° N.

Characteristics : power 1500 W or 40 l/h of acetylene. Occultations per periods of 15 seconds with 12s of light and 3s of obscurity.

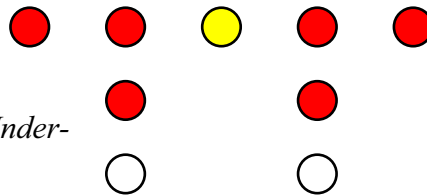
LICHTSEINEN AAN DE SPOORWEGBRUG IN DUDZELE *LIGHT SIGNALS AT THE RAILWAY BRIDGE AT DUDZELE*

<p>Doorvaart en onderdoorvaart verboden. <i>Passage and underpassage prohibited.</i></p>	
<p>Doorvaart en onderdoorvaart verboden. Brug wordt niet bediend. <i>Passage and underpassage prohibited. Bridge is not being operated.</i></p>	
<p>Doorvaart niet toegestaan, maar zal aanstands toegestaan worden. <i>Passage not allowed, but will presently be permitted.</i></p>	
<p>Onderdoorvaart verboden. <i>Underpassage prohibited.</i></p>	
<p>Doorvaart toegestaan. <i>Passage allowed.</i></p>	

Doorvaart verboden. Onderdoorvaart toegestaan
mits rekening houden met van kracht zijnde
beperkingen (doorvaarthoogte).
*Passage prohibited. Underpassage allowed, taking
into account the present limitations (air draft).*



Doorvaart verboden. De brug wordt niet bediend.
Onderdoorvaart toegestaan mits van kracht zijnde
beperkingen (doorvaarthoogte).
*Passage prohibited. Bridge is not being operated. Under-
passage allowed taking into account the present
limitations (air draft).*



Maximum hoogte voor onderdoorvaart: 8,50 m boven waterpeil (Z + 3,50).
Maximum air draft: 8.50 m above water level (Z + 3.50).

LICHTSEINEN AAN DE NIEUWE WEGBRUG IN DUDZELE

LIGHT SIGNALS AT THE NEW ROAD BRIDGE AT DUDZELE

Voor de passage van de brug te Dudzele dient eerst contact opgenomen te worden via CH 68.

Passage of the bridge at Dudzele requires previous contact on CH 68.

Doorvaart verboden.
Passage prohibited.



Doorvaart niet toegestaan, maar
zal aanstonds toegestaan worden.
*Passage not allowed, but will
presently be permitted.*



Doorvaart toegestaan
Passage allowed.



Geen onderdoorvaart mogelijk.
Passage under closed bridge is impossible.