

Citas S.A.

Événements pour les années de 1910 à 1927

1910 — La société céda l'achalandage de ses magasins et hôtels de Kinshasa à la Compagnie Commerciale et Agricole d'Alimentation du Bas Congo, contre 200 actions, avec la possibilité de profiter des immeubles pendant au moins 2 ans. (1914 T2/ 6)

1912 — Trois navires de chantier et trois remorqueurs furent ajoutés à sa flotte. (1914 T2/ 6)

1913 — Le matériel augmenta de 762.351,21 francs en raison de l'achat de deux vapeurs et de la construction de trois barges de 250 tonnes chacune. (1918 T1/ 667)

1914 — Les opérations commerciales furent perturbées pendant le deuxième semestre de l'exercice en raison de la guerre. (1918 T1/ 667)

1915 et 1916 — A la suite des événements, les comptes pour le 31 décembre 1915 et 1916 ne purent être établis. (1918 T1/ 667)

1921 — La crise économique qui toucha le Congo, tout comme dans le monde, contraignit les compagnies de navigation fluviale à réduire leurs tarifs. En accord avec les autres compagnies, les prix furent abaissés de 25% pour le transport des produits pauvres à la descente à partir du 1er avril 1921. Bien que le matériel fluvial, commandé après l'augmentation du capital, ne fut pas encore mis en service, les résultats connus de l'exercice en cours furent satisfaisants. Les deux premières barges de 300 tonnes et le vapeur Amblève entièrement restauré, commencèrent à être utilisés. Vers le milieu de 1922, les autres barges et le grand remorqueur Sternwheelers seront également en service. La capacité de transport augmentera alors. (1922 T1/ 1498)

1922 — Les résultats furent plutôt encourageants, malgré la crise commerciale. (1926 T1/ 788)

1923 — Pendant l'exercice précédent, la flottille augmenta de trois Sternwheelers de 300 tonnes et de six barges de 150 tonnes et trois barges plus petites. La première de ces unités commença à fonctionner à la fin du deuxième semestre de 1923. Les terminus des services directs sur plusieurs affluents reculèrent grâce à ces nouveaux bateaux, ce qui eut un impact positif sur les résultats d'exploitation et la satisfaction de la clientèle.

Alors que la flottille n'avait transporté que 26.000 tonnes en 1922, elle transporta 42.000 tonnes au total sur le haut fleuve en 1923. Le bilan de l'année permit de distribuer un dividende de 85,95 francs brut par action, dividendes récupérables aux actions n° 1 à 4.000. (1926 T1/ 788)

1924 — Au début de l'année, la flottille se constitua de six remorqueurs Sternwheelers de grande taille : Louis Goffin (500 t.), Escaut, Meuse, Micheline, Berwinne, Gileppe ; de trois navires plus petits : Sambre, Belgique, Citas ; de trois steamers à deux hélices sous voûtes : Semois, Amblève, Colonel Thys ; et de trois remorqueurs à une hélice. De plus, elle compta six barges de 300 tonnes, six barges de 250 tonnes, deux barges de 60 tonnes, une barge de 35 tonnes, deux barges de 15 tonnes et huit barges de 10 tonnes et moins.

Ce matériel eut une capacité de transport annuelle d'environ 45.000 tonnes en montée et en descente. Cependant, pour répondre aux besoins croissants de la colonisation, une augmentation du matériel fluvial fut toujours envisagée. (1926 T1/ 787)

1925 — Le 16 avril, une convention fut conclue entre la Colonie, l'Union Nationale des Transports Fluviaux « Unatra » et Citas. En vertu des résolutions de son assemblée générale du 2 avril 1925, Citas céda à l'Unatra son matériel fluvial et son chantier naval ainsi que ses approvisionnements. L'Unatra paya 7.600.000 francs et attribua 18.800 obligations de 500 francs, coupon d'intérêt de l'exercice 1925, échéant le 1er janvier 1926. Ces obligations rapportant 6 % d'intérêt net d'impôt au-delà de 2% et amortissables en 50 ans, la Colonie garantissant l'intérêt et l'amortissement. En plus de l'intérêt garanti de 6%, ces obligations permirent de participer aux bénéfices de l'Unatra. Les terrains de Kinshasa, les installations et l'existence de Citas Transit ne furent pas inclus dans la cession à Unatra.

Le Conseil se préoccupa par la nouvelle activité proposée à la Société. Le Conseil décida de construire un quai de 300 mètres de long, d'acheter des équipements de manutention modernes et de développer son activité commerciale. Le capital fut augmenté à cet effet. (1929 T1/ 1093)

1926 — Le coût croissant des salaires et des traitements eut un impact sur l'exercice 1926. Les résultats de 1927 furent favorablement influencés par l'augmentation des tarifs de transit et la montée du trafic. La construction du quai commença. (1929 T1/ 1093)

1927 — La construction du mur du quai progressa rapidement. Le 1er juin 1928, une superficie de 110 mètres de palplanches fut battue, dont 93 mètres avec une ancrage sur la rive. Pour la fin de l'année, la partie ancrée de 93 mètres sera terminée et équipée. Le futur port disposera alors : de 283 mètres de mur de quai en palplanches métalliques ; de quatre grues électriques pour le transbordement de cargos et de matériaux lourds, y compris deux grues de 1.500 kilos à 17 mètres de portée et une grue de 3.000 kilos à 20 mètres de portée ; une grue de 15.000 kilos à une portée de 6 mètres ; deux ponts roulants électriques d'une force de 1.500 kilos chacun destinés plus spécialement au transbordement des lingots de cuivre de l'Union Minière, dont la Société fut chargée d'assurer le transit par Kinshasa ; un réseau de voies ferrées qui reliera la nouvelle gare du chemin de fer du Congo sera complètement achevé pour la fin de l'année 1929. (1929 T1/ 1093)