

METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 17)

door **Ferdinand GEVAERT**

Het “arsenaal” van het Zeewezen (later Regie voor Maritiem Transport) op de oosteroever van de haven (deel 3).

Na het einde van W.O.2 werd van zodra mogelijk werk gemaakt van het bruikbaar maken van het Zeewezendok en veilige ligplaatsen te voorzien voor de schepen van het Zeewezen die terug in dienst werden gesteld na het gebruik door de Royal Navy.

Het eerste schip, de t.s. “London-Istanbul”, werd op 1 juli 1945 overgemaakt aan het Zeewezen en lag toen gemeerd in de haven van Terneuzen (Zeeuws-Vlaanderen/NL), alwaar het gediend had als depotschip voor de mijnvegers die bepaalde vaarroutes op de Schelde mijnvrij hadden gemaakt.

Na onderhoud- en aanpassingswerken op 22 november 1945 werd de eerste reis in burgerlijk verband door het Zeewezen uitgevoerd tussen Oostende en Folkestone. Op 13 maart 1946 kwam de “Prinses Josephine Charlotte” als eerste reguliere pakketboot de Zeewezenvloot te Oostende vervoegen, na omvorming tot de normale pakketbotenconfiguratie (1) op de Cockerillwerven te Hoboken (Antwerpen). Als laatste pakketboot, werd op 11 juli 1948 de “Prinses Astrid” afgeleverd te Oostende (2).

Ondertussen had men - naast het centraal magazijn - de paswerkerij en smederij hersteld en in gebruik genomen, alhoewel het gereedschapmachinepark zich nog steeds in Engeland bevond(3) (4).

Diverse houten keten werden gebouwd waarin een kantoor en werkplaatsen werden ingericht. Sommige van deze bleven nog jaren in gebruik. Na een brand in het houten kantoor werd een “voorlopig” ruimer stenen kantoor opgericht, met eigen middelen. Het “voorlopig” gebouw bleef echter benut door administratieve diensten (Directie Financiën) tot ha het opdoeken van de R.M.T.

Aan het Bestuur der gebouwen (Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw) werd de opdracht gegeven nieuwe werkhuizen en de noodzakelijke infrastructuur, in samenspraak met het Zeewezen, te ontwerpen, de definitieve plannen en lastenkohieren op te stellen. Om na ministeriële goedkeuring, de bouw en het uitrusten openbaar aan te besteden, na goedkeuring door de geëigende overheden, te bestellen en te laten bouwen onder hun toezicht.

Op volgende data werden de plannen en lastenkohieren door de Minister goedgekeurd voor uitvoering:

- werkhuis schilders en werkhuis meubelmakers- polierders, 10 oktober 1947.
- scheepstimmerij: 05 november 1947.
- houtmagazijn: 05 november 1947.
- werkhuis electriciens, elektrische centrale en centraal stookhuis: 10 november 1949.
- refters (eetzalen) en keuken (sociaal gebouw): 10 november 1949.
- ketelmakerij en koperslagerij: 1950.

In 1951 kon men volgende staat van wederopbouw voorleggen:

- herstel zeewezendoksluis en ingebruikname Zeewezendok.
- afsluiten doorsteek in de oosteroever.
- herstel westelijke kaaimuur Zeewezendok.

- herstel paswerkerij, smederij en centraal magazijn.
- bouw werkhuis schilders, meubelmakerij, scheepstimmerij, houtmagazijn.
- bouw werkhuis electriciens met elektrische centrale en centrale stokerij (5).
- bouw van de refters en keuken van het sociaal gebouw.

Eind 1954 waren de ketelmakerij en de koperslagerij gebouwd en in gebruik genomen. Ondertussen waren de machines terug uit Engeland en opgesteld in de diverse werkhuisen. Veel van deze machines bleven in gebruik tot bij het opdoeken van de R.M.T.

In hetzelfde jaar werd een begin gemaakt van de opruiming van de resten van de snelbotenbunker in het Zeewezendok en de kaaimuren op de westelijke oever van het dok.

In de tweede helft van de jaren '50 werd op de oosteroever een 40 tons torenkraan (bouwer TITAN) geïnstalleerd en een loods voor de Oostendse reddingsboot (6).

Eveneens werd de wegeninfrastructuur aangelegd met afwatering en rioleringsstelsel en verhard met asfalt (KW-bindmiddel).

In 1959 werd de uitrusting van het "arsenaal" vervolledigd door de ingebruikname van een 5000 tons drijvend droogdok dat afgemeerd werd in het Zeewezendok (7).

In 1965-68 greep er een regularisatie van het tijdelijk en contractueel personeel plaats, alsmede een algemene restructuratie en uitbreiding van het statutair benoemd personeelskader. Hierbij ging een reorganisatie van de werkhuisen gepaard. De indeling van de werkplaatsen werd herleid tot 5 nl.:

- werkhuis Mechaniek (WME).
- werkhuis Electriciteit (WEL).
- werkhuis Hout (WHO).
- werkhuis Schilders (WSC).
- werkhuis Plaat, Pijp en Smeden (WPPS)
- werkhuis Diensten (WKOER).

Aan het hoofd van de onderscheiden werkhuisen kwamen nu "atelierchefs" i.p.v. "meesterknechten".

In 1966 werd met eigen middelen een persluchtcentrale gebouwd en uitgerust met twee persluchtcompressoren (werkdruk 7 kg/cm²). Alle werkhuisen werden aangesloten op de centrale en voorzien van persluchtverdelingssysteem met de vereiste aftakpunten. De werkhuisen werden uitgerust met een vrij aanzienlijk arsenaal van persluchtgereedschap, aangepast aan de uitgeoefende disciplines.

Omstreeks die tijd werd een gevoelige uitbreiding van het centraal magazijn uitgevoerd.

Op 13 november 1967 werden de plannen en bestek voor de bouw van kantoorgebouw goedgekeurd. In 1969 werd het gebouw betrokken. Het omvatte de kantoren voor de scheepsbouw dienst met alle disciplines, een computerzaal, verpleegdienst, bureau WKOER, voertuigenstelplaats (garage) en voertuigenherstelwerkplaats.

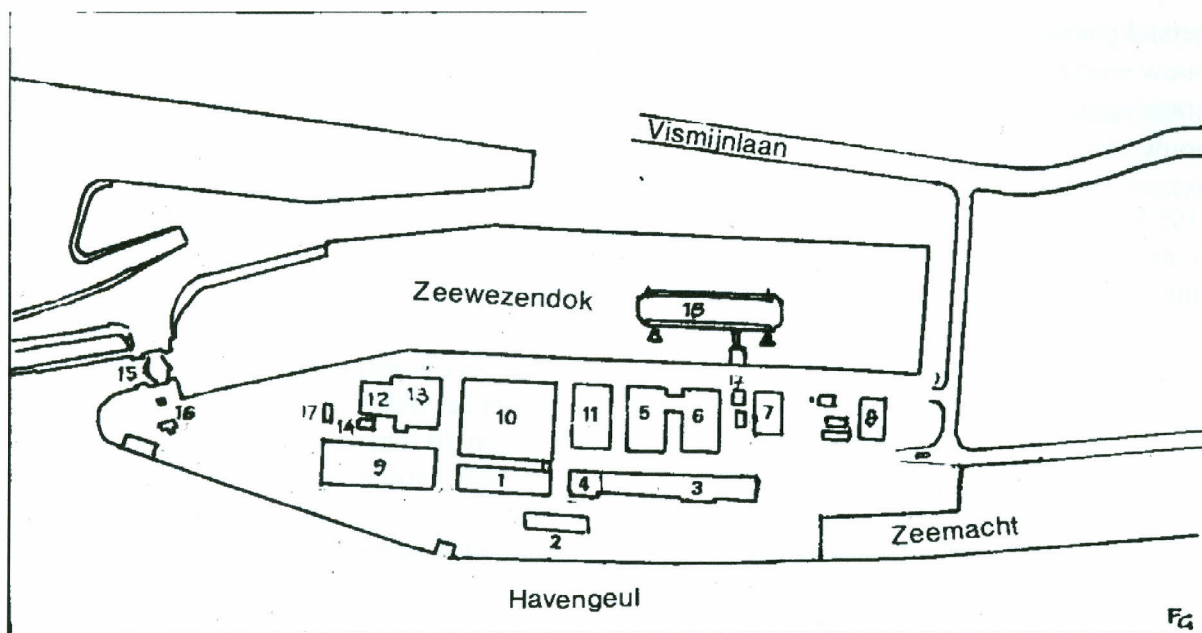


Fig. nr. 135

Haven Oostende, 1978, algemeen plan van de installaties van de Directie Materieel, Regie voor Maritiem Transport (vroeger Scheepsbouwdienst, Bestuur van het Zeewezen, tot 1971).

Legende:

1: Kantoorgebouw, met garages. 2: "voorlopig kantoorgebouw", Directie Financiën RMT. 3: Sociaal gebouw (keuken, refters). 4: werkhuis Radio en Navigatieapparatuur en elektriciteitscentrale. 5: Scheepstimmerij. 6. Meubelmakerij en werkhuischilders. 7: Werkhuis elektriciens, vroeger smederij. 8: Commissie van herziening. 9: Werkhuis mechaniek. 10: Centraal magazijn. 11: Houtmagazijn. 12: Koperslagerij (deel van Werkhuis Plaat, Pijp en Smeden). 13: Ketelmakerij en smederij (deel van Werkhuis Plaat, Pijp en Smeden). 14: Persluchtcompressoren paviljoen. 15: Zeewezendoksluis. 16: Bediening sluis. 17: toiletten. 18: drijvend droogdok.

In 1971 werd de Regie voor Maritiem Transport ingesteld en ging het "arsenaal" als "Directie Materieel", samen met de Pakketbotendienst, over naar deze nieuwe organisatievorm. De pakketbotendienst werd de "Directie Productie".

Eind de jaren zeventig werd een nieuw werkhuis opgericht, het Werkhuis Radio- en Navigatieapparatuur (WRNA).

In de jaren zeventig werd met eigen middelen een gebouw voor de Commissie voor Herziening gebouwd waar o.m. het verwezen materiaal en materieel opgeslagen werd tot het openbaar verkocht werd.

In 1979 werd het drijvend droogdok én vergroot én aangemeerd in de havengeul. Dit omdat de nieuwe generaties carferries wegens hun afmetingen niet meer in het Zeewezendok konden binnenvaren en aanmeren.

Daar de capaciteit van het drijvend droogdok te gering was voor de toen actuele vloot carferries van de R.M.T. werd het dok in juli 1990 verkocht aan een bedrijf uit Singapore. Het dok werd in januari 1991 verscheept naar het Verre Oosten.

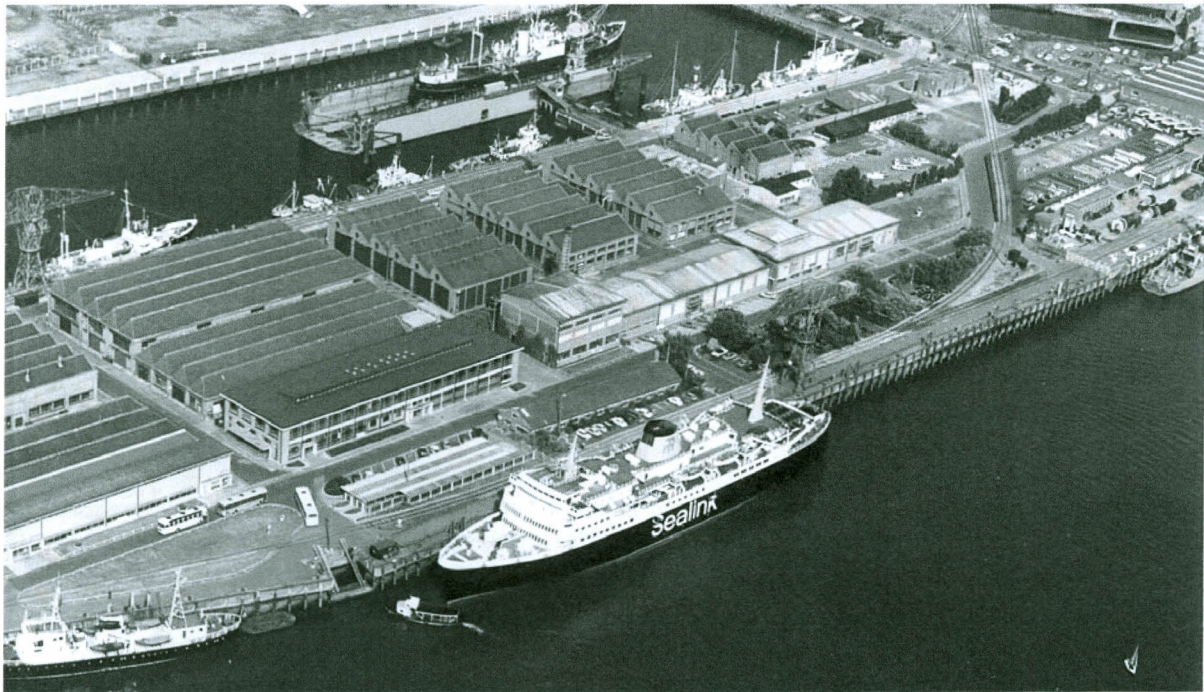


Fig.: 136.

Haven Oostende, 1973. Luchtfoto, algemeen zicht op de installaties van de Directie Materieel, Regie voor Maritiem Transport op de oosteroever van de haven.

Voor de determinatie van de gebouwen verwijzen wij naar figuur 135. De koperslagerij en persluchtcompressoren paviljoen en een deel van het werkhuis mechaniek ("paswerkerij") (ontbreken op de foto) (uiterst links) evenals de Zeewezendoksluis. Op de voorgrond het m.s. "Prins Philippe" (pas afgeleverd door de scheepswerf "Boelwerf").

Op 1 maart 1997 hield de R.M.T. op te bestaan. De inboedel van het "arsenaal" (gereedschap, werktuigmachines, voorraden, voertuigen, hefwerktuigen, meubilair en andere uitrusting) werd openbaar verkocht.

In 1999/2000 werden de werkhuisen en dienstgebouwen gesloopt om plaats te maken voor de nieuwe ro-ro terminal in het Zeewezendok. Het kantoorgebouw bleef onaangeroerd tot in 2006, toen de helft gesloopt werd.

In 2008 is er nog slechts de helft van het kantoorgebouw dat getuigt van wat ooit een multi-disciplinaire herstel- en constructie werkhuisencomplex was.

Met het ontbinden van het "arsenaal" ging een enorm potentieel aan technische mogelijkheden en capaciteit verloren, die sinds zowat 150 jaar ontwikkeld en uitgebouwd werd.

-
- (1) Door de Britten werden de pakketboten, met uitzondering van de "Princesse Marie José" en de "London-Istanbul" omgebouwd tot LSI (S) - d.i.: Landing Ship Infantry - (Small)/ Ontschepingsschip voor infanterie - (klein). Zie ook: tijdschrift "De Plate", jaargang 1996; blz. 143-152 en 172-183 en jg. '98, blz. 68, F. Gevaert, De schepen van de Oostende-Doverlijn tijdens W.O. II.
 - (2) Nog geen jaar later, op 21 juni 1949, liep het schip t.h.v. Duinkerke op een zeemijn en zonk, met het jammerlijk verlies van vijf leden van het machinepersoneel.
 - (3) Zie tijdschrift "De Plate", jg. 2008, blz. 234.
 - (4) Talrijke personeelsleden, zowel varenden als vakpersoneel (scheepsbouwdienst) die uitgeweken waren naar Groot-Brittannië in mei 1940, werden reeds vanaf half-mei 1945, dus een paar weken na het einde van de oorlog in Europa, samen met hun familieleden (echtenoten en kinderen) overgevlogen naar het thuisland (gerepatriëerd). Daartoe werd gebruik gemaakt van viermotorige bommenwerpers Avro Lancasters van de Royal Air Force en

Royal Canadian Air Force. Deze toestellen werden na de capitulatie van Duitsland door de Britten gebruikt om bevrijde Britse krijgsgevangenen terug te brengen naar Groot-Brittannië. Daar deze toestellen op de heenvlucht vanuit Engeland (Cambridgeshire) naar het militair vliegveld van Melsbroek (aangelegd door de Duitsers) nabij Brussel, ledig waren, werd van deze gelegenheid gebruik gemaakt om "Belgische vluchtelingen" (Belgian Refugees) vanuit Engeland te repatriëren, in hoofdzaak personeel van het Zeewezen. Per dag werden 24 vliegtuigen ingezet, die elk 10 personen met twintig kilo reisgoed vervoerden (het reisgoed werd opgehangen in netten in het bomruim). De "passagiers" moesten gewoon op de vlakke vloerdek van het vliegtuig zitten (op hun achterwerk).

Terug in het land werden ze opgevangen in het "repatriëringscentrum" in de muziekschool van Schaarbeek. De reis vanuit Melsbroek tot Schaarbeek werd uitgevoerd met Britse legervrachtwagens. Na overnachting en enkele administratieve formaliteiten moesten ze op eigen kracht naar Oostende afreizen om aldaar "hun haardstede te vervoegen" en onmiddellijk hun betrekking in de schoot van het Zeewezen terug op te nemen.

- (5) De werkhuizen en magazijnen, refters en keuken, werden verwarmd door middel van stoomradiatoren. De stoom werd opgewekt in een centraal stookhuis uitgerust met twee stoomketels. De stoom werd verdeeld naar de werkhuizen via een ondergronds buizenstelsel die gelegd werden in
- (6) WATSON reddingsboot opgehangen in davits in reddingsloods. De WATSON-boot werd ontworpen voor de Britse Zeereddingsdienst "Royal National Life-boat Intitution" en gebouwd te Cowes in Groot-Brittannië. Deze boten waren onzinkbaar en zelfrichtend bij kapseizen. Drie van deze boten werden in 1948 besteld door het Zeewezen en bleven in dienst tot 1979 voor wat de Oostendse reddingsboot (Reddingsboot 3), tot 1985, wat de Zeebrugse (nr 1) en Nieuwpoortse (nr. 2) reddingsboten betreft.
- (7) Zie tijdschrift De Plate, jg. 2006, blz. 114-115, blz. 121 en blz. 171.

Addendum en Erratum:

We ontvingen vanwege de Heer I.G. Camerlinck, kapitein bij de John Cockerill Line (de Tilbury boten), informatie over het zinken van de "Emeraude" van hierboven vermelde scheepsvaartlijn. Het schip zonk niet op 30 juni 1945 zoals opgegeven op blz. 2006-172 van "De Plate", maar wel op 2 juli 1945, na aanvaring met het wrak van de "Empire Faith", in positie 51°22'N-2°51'E.

Dit is in NNW-richting vanuit de haven van Oostende op ongeveer 8 zeemijl afstand.

De Positie van het wrak van de "Emeraude" wordt vermeld in het "Bericht aan Zeevarenden" van de Hydrografische Dienst der Kust, nr. BaZ 1953/39.

Naar onze zegsman, De Plate-lid kpt. Camerlinck, zonk het schip "in het zicht van Oostende"

(wordt vervolgd)

OPROEP – GILLIS DER ZEE

In 1955 schonken dhr. en mevr. H. St Martin-De Schepper een kostuum van de Gillis der zee aan ons museum. Tot voor kort werd het er bestendig tentoongesteld. Verleden jaar schonk Lucy Loes, de laatste secretaresse van deze folkloegroep, alle overblijvende kostuums aan onze Kring.

Deze werden grondig nagezien en de meer dan 50 prachtige hoofddeksels, ooit ontworpen door Emiel De Schepper, gerestaureerd door mevr. Liliane Vandembroucke.

Het is de bedoeling deze volledige collectie te presenteren als zomertentoonstelling.

In ons eigen archief bezitten we heel wat documentatie over deze groep. en in 1995 verscheen er, van de hand van J.B. Dreesen, zelfs een artikel in ons tijdschrift, gewijd aan deze vereniging. Ook de tekst van het lijflied werd in het tijdschrift afgedrukt.

Toch doen we een oproep naar alle leden van onze kring om nog meer te weten te komen over één van de mooiste folkloegroepen van Oostende. Was je zelf een Gillis, misschien als kind? Of ken je iemand die het was? Of bezit je nog foto's van uitstappen naar binnen- en buitenland?

Laat het weten via e-mail: valprinzie@skynet.be, of telefoon 059708184 of op het adres Valère Prinzie, Euphr. Beernaertstraat 48/3, Oostende.

Wij scannen de foto's in en bezorgen ze onmiddellijk terug.