

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 15).

door **Ferdinand GEVAERT**

### Het "arsenaal" van het Zeewezen (later Regie voor Maritiem Transport) op de oosteroever van de haven, (deel 1)

In deel 12 van deze reeks handelend over het Zeewezendok, hebben we reeds vermeld dat in 1850, vijf jaar na het instellen van de staatspakketbotenlijn tussen Oostende en Dover, (1845/1846), een eerste werkhuis voor het onderhoud van de pakketboten werd opgericht aan de Stoombotenkaai (1).

Aan deze kaai legden de pakketboten aan vooraleer in 1866/1870 een nieuwe pakketbotenkaai en zeestation werd gebouwd zuidelijk van de Visserskreek en ingang tot de zeesluis van de handelsdokken, de huidige inplanting.

Het eerste werkhuis, genaamd "smederij" ('t zal wel "forge" of "chaudronnerie" geweest zijn), mat 18 bij 9,75 m en huisvestte zes smidsevuren, twee draaibanken, een boormachine en enkele "werkbanken" met bankschroef. Niemand kon voorzien dat na zo een bescheiden begin de "Génie Maritime", zoals men het toen noemde, zou uitgroeien tot een waar "arsenaal". Een groot complex van kantoren, werkhuizen, magazijnen, stapelplaatsen, werfterreinen, afwerkings- en ophogingskaaien, een vlotdok met sluis (Zeewezendok) en uitgerust met een drijvend droogdok. Waar in bepaalde perioden van het jaar tot 700 personeelsleden instonden voor het onderhoud, instandhouding, eventueel herstel en bestendig moderniseren van de schepen en walinstallaties van het Zeewezen en de Regie voor Maritiem Transport. Dit laatste om de schepen en installaties te laten beantwoorden aan de jongste en courante eisen, reglementen, bepalingen, en trends van veiligheid, comfort en service aan boord van de zeegaande schepen. Waarbij de installaties van het bedrijf, de toegepaste technieken disciplines, bestendig aangepast en vervolledigd werden overeenkomstig de laatste "state of the art" (de stand van de techniek) en om het hoofd te bieden aan de steeds wijzigende eisen van de markt van de veerdiensten op het Kanaal tussen de Britse eilanden en het vasteland, deze met inbegrip van het verhandelen van reisgoed en behandelen van de reizigers, met inbegrip van de "catering" en het "shopping gebeuren".

Daarnaast werden diensten gecreëerd waar studies werden gemaakt voor nieuwe schepen en walinstallaties, het specificeren, de opvolging, inspectie en toezicht op nieuwbouw en herstellingen buitenshuis, de administratie en beheer van de voorraden en de bevoorrading in goederen en diensten en de technische administratie van het onderhoud van schepen en installaties.

Het eerste werkhuis werd in 1867 uitgebreid, doch reeds in 1868 werd het Zeewezen verzocht het werkhuis te slopen om ruimte te scheppen voor de bouw van een schuuldok voor de visserij, het huidige Montgomerydok. (1)

Het Zeewezen had in 1867 gronden toegewezen gekregen op de oosteroever van de havengeul die vrijgekomen waren na het opheffen van Oostende als vestingstad, (1865). Het kroonwerk aldaar werd ter beschikking gesteld en uiteindelijk helemaal geslecht. Vanaf 1869 werden de werkhuisen en hersteldok (Zeewezendok) op de oosteroever gebouwd.

In 1882 bestonden de installaties reeds uit, (zie fig. nr. 122):  
-een dok met enkelvoudige zeesluis,

- een kantoorgebouw,
- een sanitair blok,
- een centraal magazijn,
- een kleiner magazijn,
- een loods voor buiten gebruik gestelde materialen en materieel (Commissie van Herziening),
- een smidse,
- een paswerkerij,
- een ketelhuis, met stoomketel, stoommachine en elektrische dynamo,
- een sluiswachters woning,
- een huisbewaarderswoning,
- het geheel ommuurd met afsluitbare poorten.

Tussen 1882 en 1914 werd het aantal werkhuizen en gebouwen verder uitgebreid. Dit ten gevolge van de uitbreiding van de vloot te onderhouden schepen. Niet alleen de pakketboten moesten onderhouden en hersteld worden, doch ook de loodsboten (tot 1914 waren deze uitsluitend zeilschepen), de sleepboten, lichtscheperen, visserijwachtschepen, de hydrografische schepen, betonningsvaartuig, reddingsboten en andere vaartuigen van de Belgische Staat, zoals o.m. schoolschepen, stationair of niet. Daarnaast de vuurtorens en andere bakens, boeien en vele walinstallaties zoals Zeestation, loodswezengebouw met kantoren voor de Zeegroep der Kust, Waterschoutsambt, Zeevaartinspectie, Scheepsmeedienst, reddingsbootloodsen en uitkijkposten, tijseinposten, zeevaartscholen, diverse dienstwoningen en andere.

De pakketboten werden groter en de inrichtingen aan boord werden steeds groter, luxueuzer en complexer en vergden meer en gespecialiseerder onderhoud en gebeurlijk herstel. Niet alleen voor het onderhoud en herstel van voortstuwingsinstallaties en scheepsrompen en stalen en houten bovenbouw, maar ook voor de met stoom aangedreven mechanische dekwerktuigen (meer- en ankertuig), stoomverwarming, hygiënische sanitaire voorzieningen, elektrische verlichting, uitgebreide keukens en spijzalen, luxueuze en ruimere passagiersruimten.

Ten gevolge kwamen er op de "Génie Maritime" naast smeden, ketelmakers, paswerkers en sloopstimmerlui, meubelmakers, polijsters, schilders, elektriciens, zeilmakers en andere disciplines, zoals o.m. fijn-mechanici voor de lichten en vuren (bebakening, toen met gasinstallaties), uurwerken en instrumenten zoals sloopstelegrafen.

Tijdens W.O.I (1914-1918) werd de "Génie Maritime" overgenomen door de Duitse Kaiserliche Kriegsmarine en vervolgens ingericht en gebruikt als "Marine-Bauwerft" voor het onderhoud en herstel van de duikboten en torpedoboten van het Marinekorps Flandern, dat nogal wat operaties uitvoerde tussen Vlaamse banken, het Nauw van Kales, het Kanaal en de wateren van de Engelse oostkust (2).

Hiervoor werden bijkomende gespecialiseerde werkhuizen en installaties gebouwd en het Zeewezendok werd aanzienlijk uitgebreid (3). In het dok werd een drijvend droogdok gemeerd en op de oostelijke oever van het dok werden twee droogdokken gebouwd ten behoeve van het herstel en onderhoud van duikboten (4).

Tijdens de oorlog werden door de geallieerden meerdere beschietingen en luchtaanvallen uitgevoerd op de installaties van "Marine-Bauwerft". Alle werkhuizen, magazijnen en andere gebouwen werden beschadigd, zo niet vernield (2).

Na W.O. 1 werden de werkhuizen, van wat men later ingevolge de taalwetten van 1930 en de daaropvolgende uitvoeringswetten en -besluiten de "Scheepsbouwdienst" zou gaan noemen, heropgebouwd en heringericht met o.m. een aantal nieuw werkhuizen en gebouwen en werd de infrastructuur voor het inwendig transport geoptimaliseerd door de aanleg van een smalspoornetwerk met dito wagonnetjes voortgestuwd door mankracht ('t kwam op geen "manoeuvre" - "handlanger"). De nieuwe inplanting en structuur werd ontworpen en aangepast aan de nieuwe noodwendigheden die zich al een tijd opdrongen. Dit in hoofdzaak door de introductie van nieuwe technieken en middelen aan boord van de nieuwe schepen die in lijn gebracht waren en werden.

De raderschepen (paddleschepen), waarvan de laatste tot in 1928 in de vaart bleef (S.S. Princesse Clémentine), werden vanaf 1905 vervangen door turbineschepen (t.s. Princesse Elisabeth) die aangedreven werden door stoomturbines en uitgerust waren met gesofistikeerde stoomketels met grote stoomproductie en hoge stoomdrukken.

Het onderhoud en herstel vergden een hogere technische kennis, vakbekwaamheid en nauwgezetheid (precisie) van het personeel en middelen die ingezet werden bij onderhoud en herstel. Het werd een bestendig aanpassen van de structuren, personeel en middelen.

Vanaf 1929 werden de toen nieuwe turbineschepen gebouwd met een stookinrichting die werkte op gasolie (mazout) in plaats van de tot dan toegepaste kolenstook (briketten) wat ook gevolgen had op de haveninfrastructuur (geen verhalen meer naar de bevoorradingsposten op de oosteroever van de voorhaven). De "koolbranders" werden één na één uit de vaart genomen of omgevormd.

Zo verdwenen een aantal specifieke "jobs" op de oosteroever. Ketelreinigers, rooster- en vuurhaardreinigers, assendragers (ontschepen assen afkomstig uit ketels, vandaar: "hij werkt in den asschen", d.w.z.: hij werkte op de oosteroever bij het ontschepen van assen en inschepen van briketten - bunkereren). Het laatste schip met kolenverbranding, de "Ville de Liège" (omgevormde tot carferry en omgedoopt tot "t.s. London-Istanbul"), werd bij de ombouw in 1936 omgevormd tot gasoliestook.

Op hun beurt werden de stoomboten vervangen door schepen aangedreven door dieselmotoren. Niet alleen de pakketboten, doch ook de loodsboten, sleepboten, betonningvaartuig (diesel-electrische aandrijving) en andere. Wederom een aanpassing van de structuur, het personeel en middelen volgens de "noodwendigheden van de dienst".

Nog net vóór het uitbreken van W.O.2 (1939 (1940) - 1945) werd nog een nieuw werkhuis gebouwd, een smederij met aanpalend een kettingplein waar ankerkettingen gereinigd werden door het branden en het opnieuw interen met warme teer, (conserveren).

- 
- (1) R. Vancraeynest, De installaties van het Zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930, in: De Plate, jg. 29, blz. 2000-77/87, 2000-91/106, 2000-160/170.
  - (2) F. Gevaert en F. Hubrechtsen, Oostende 14-18 deel 2, De Klaproos, Koksijde, 1996, blz. 32-43.
  - (3) F. Gevaert, Metamorfose van de ..... deel 12, De Plate, jg. 36, 2007, blz. 2007-72, fig. nr. 78.
  - (4) idem.

(wordt vervolgd)

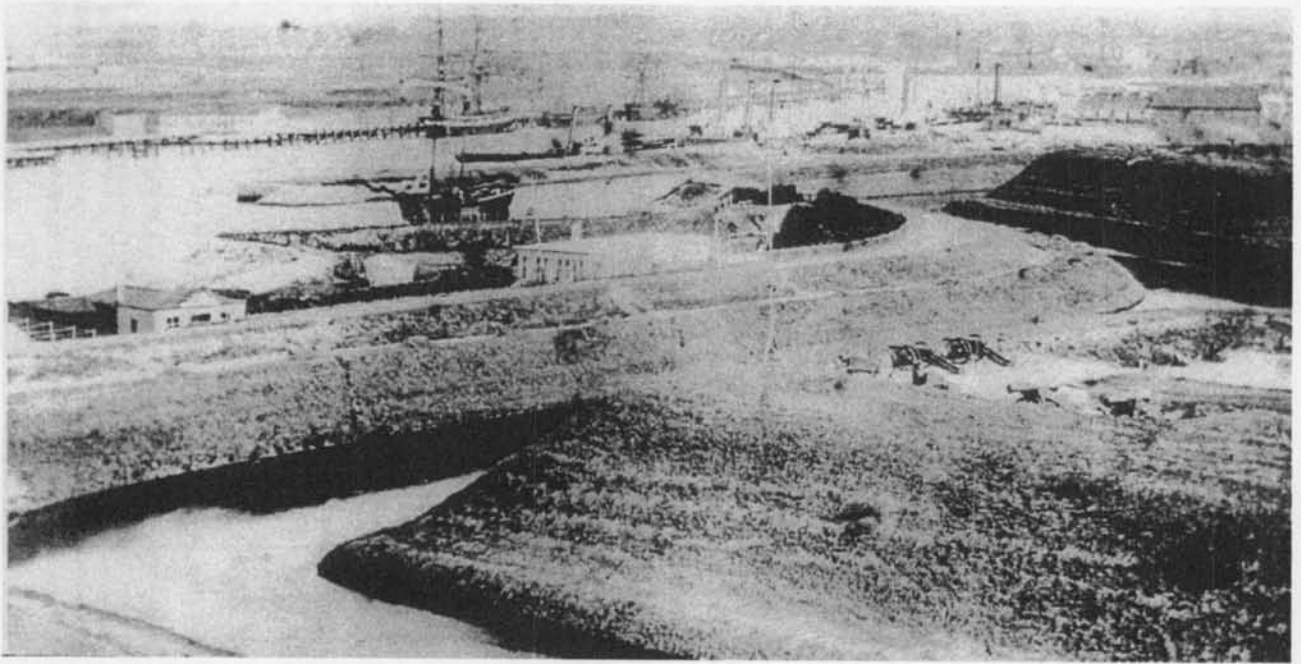


Fig. nr. 120. Haven Oostende, omstreeks 1863. Zicht op de havengeul en vestinggracht van de vestingstad Oostende. Links de oesterput van Musin, Rechts, kanonnen opgesteld op Bastion nr. III. In de achtergrond de havengeul en oosteroever met het kroonwerk aldaar gelegen. Midden, de Stoombotenkaai met een viertal aangemeerde pakketboten (Britse en Zeewezen vaartuigen). Helemaal rechts op de aanzet van de Stoombotenkaai (nu "Carferrykaai") het eerste werkhuis van het Zeewezen

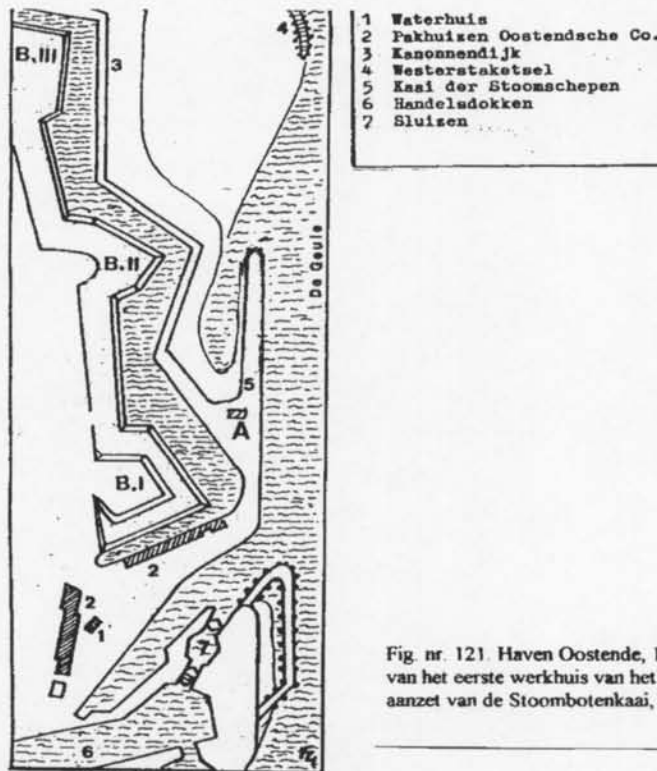


Fig. nr. 121. Haven Oostende, 1859. Inplanting van van het eerste werkhuis van het Zeewezen op de aanzet van de Stoombotenkaai, (zie "A").



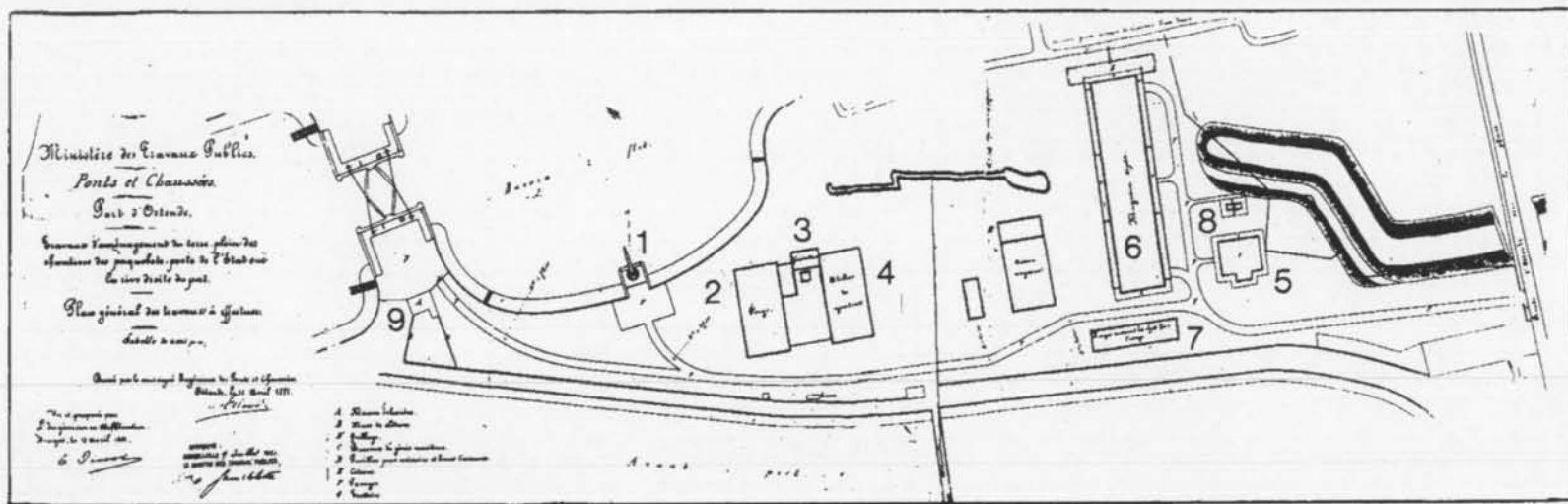


Fig. nr. 122. Haven Oostende, 1881. Algemeen plan van de installaties van de "Genie Maritime" op de oosteroever.

1. Hijskraan, 2. Smederij, 3. Ketelhuis, 4. Paswerkerij, 5. Kantoor, 6. Centraal Magazijn, 7. KvH, 8. Sanitaire blok, 9. Huisbewaarder Zeewezenhuis.

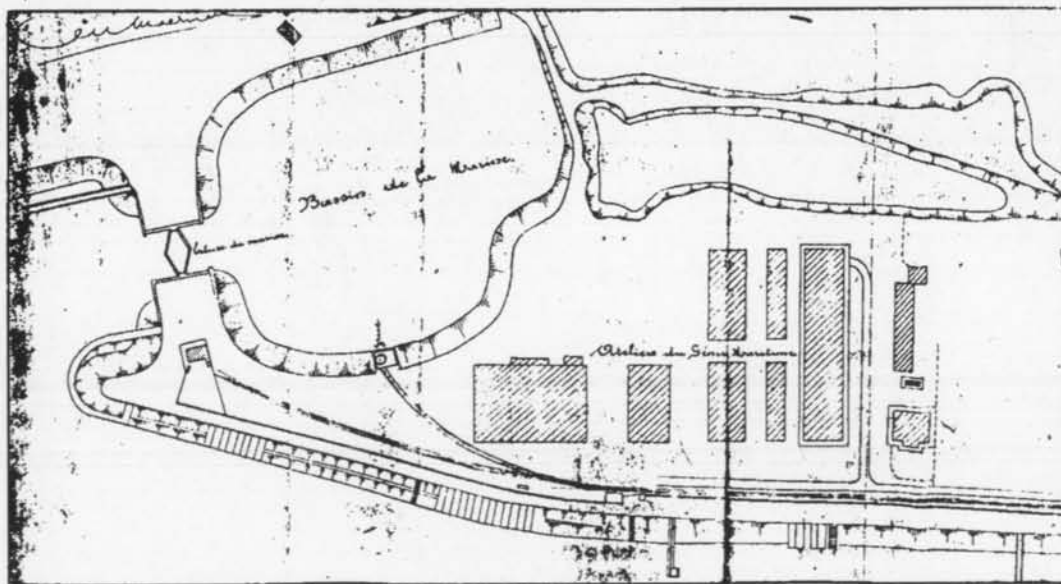


Fig. nr. 123. Haven Oostende, 1914. Algemeen plan van de installaties van de "Genie Maritime".

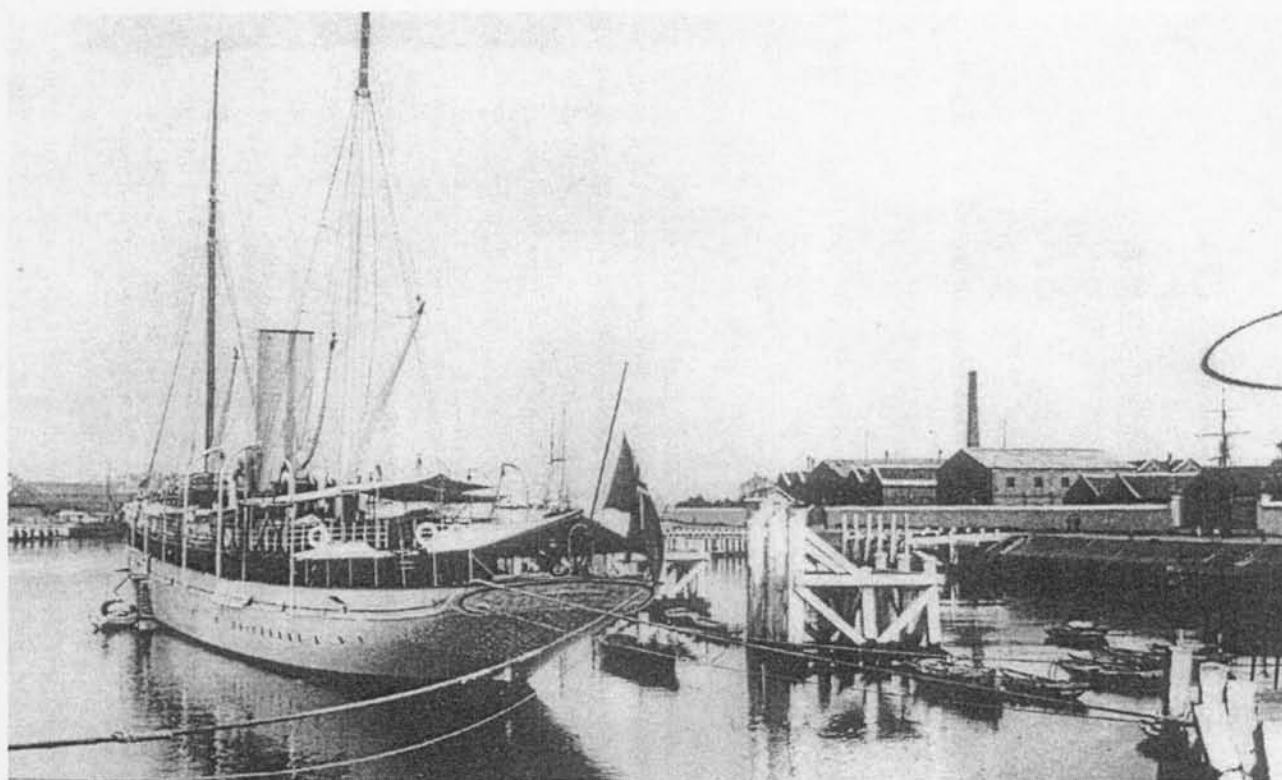


Fig. nr. 124. Haven Oostende, 1900. Zicht op de oosteroever vanaf de Militair sluis (achteraf gesloopt); Rechts de werkhuizen van het Zeewezen met de omheiningsmuur. Op het voorplan het jacht "Alberta" gecharterd door Z. M. Koning Leopold II.

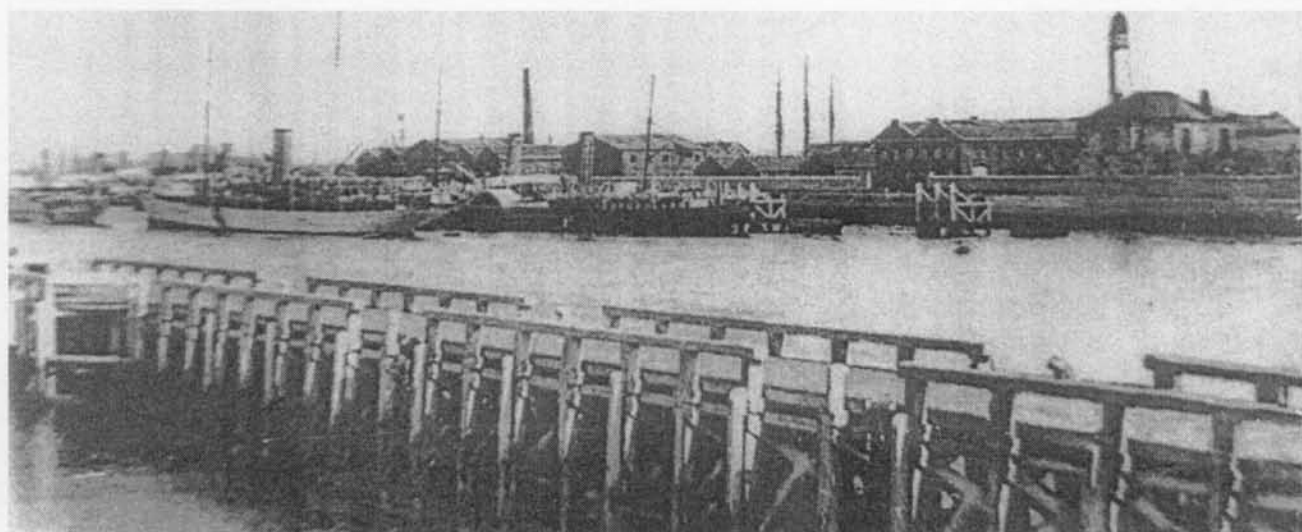


Fig. 125. Haven Oostende omstreeks 1906. Zicht op de oosteroever van de haven. Met globaal zicht op de werkhuizen van het Zeewezen. Uiterst links de paswerkerij en uiterst rechts het kantoorgebouw. Gemeerd aan de dukdalven van de oosteroever de paddelpakketboot "La Flandre". Gemeerd in de havengeul, het jacht "Alberta".

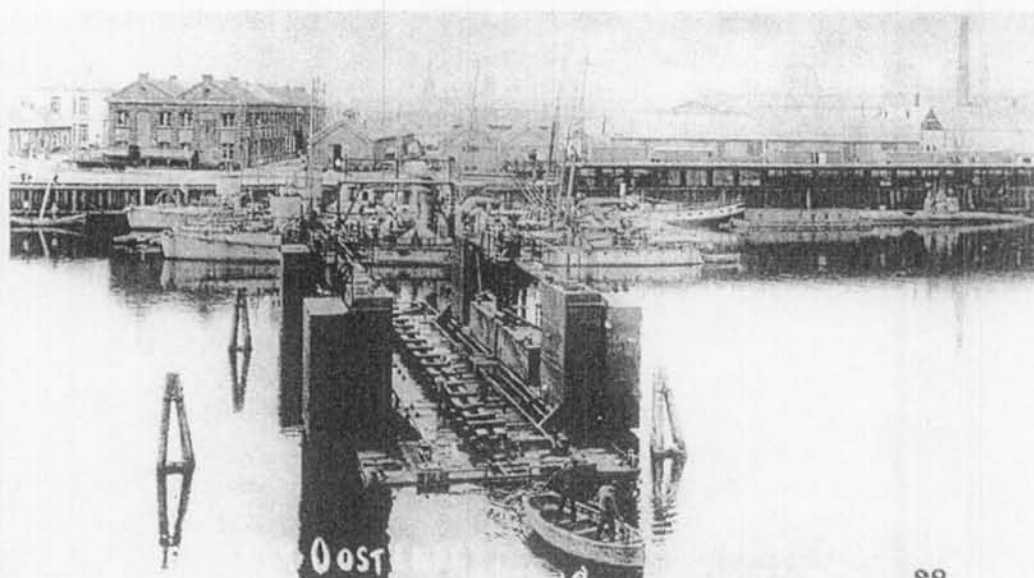


Fig. nr. 126. Haven Oostende, 1915 (1916). Zeewezendok. De achtergrond wordt gevormd door de werkhuizen van het Zeewezen, uitgebreid met nieuwbouw werkketen gebouwd door de "Marine Bauwerft" van de Kriegsmarine. Gemeerd in het dok een Duits drijvend droogdok. De kaaimuur waaraan de Duitse duikboten en torpedoboten gemeerd liggen, was gebouwd door de Kriegsmarine.

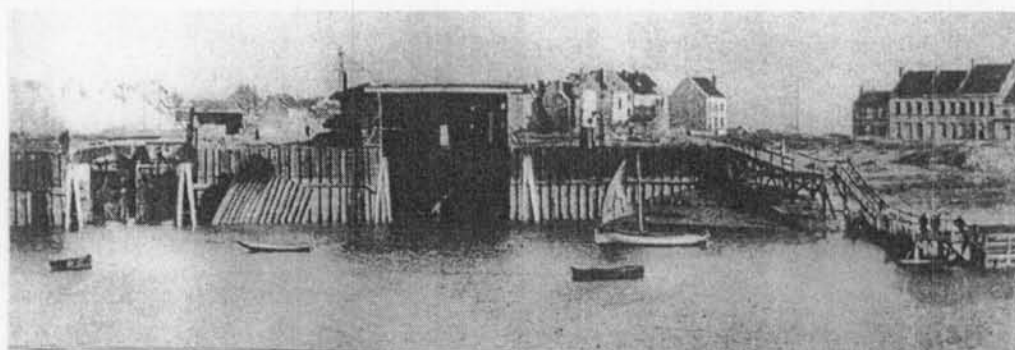


Fig. nr. 127. Haven Oostende. Foto genomen kort na het einde van W.O.I van het Zeewezendok met de twee Duitse gegraven droogdokken op de oostelijke oever. Rechts de verbunkerde en links het normaal droogdok.

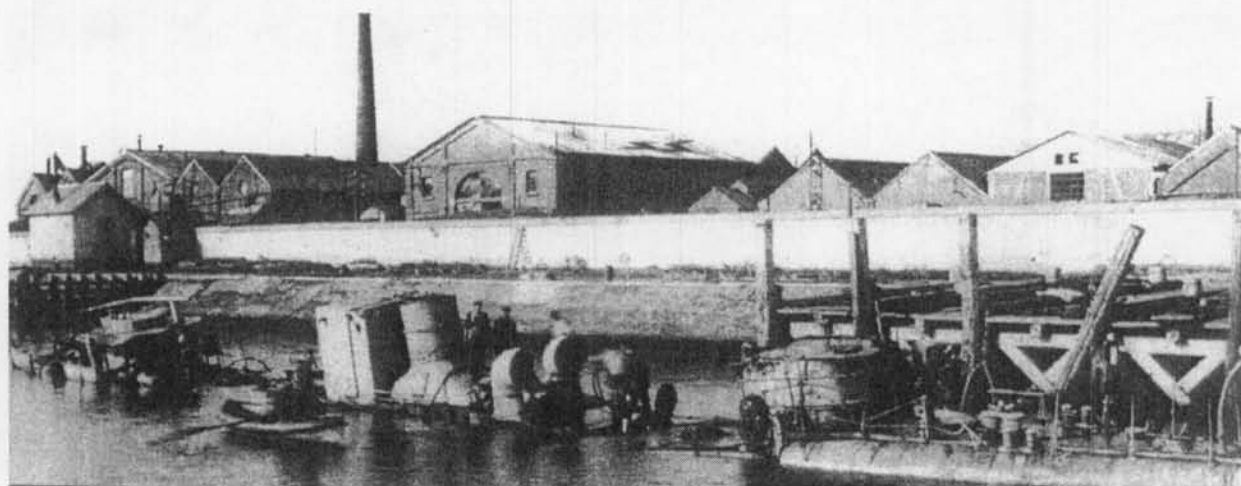


Fig. nr. 128. Haven Oostende, 1917. Een Duitse torpedoboot afgezonken op het kalfaatrooster van de werkhuizen van het Zeewezen in de havengeul. Links de smidse en paswerkerij.



Fig. nr. 129. Haven Oostende, omstreeks 1929. Midden, de werkhuisen van de Scheepsbouwdienst van het Zeewezen. Rechts de bevoorradingsposten voor de pakketboten van de Oostende-Doverlijn op de oosteroever. Het Zeewezendok is reeds gedeeltelijk uitgebreid (de oostelijke betonnen kaaimuur is reeds gebouwd). Bemerkt dat de oude Vuurtorenwijk nog niet volledig gesloopt is.

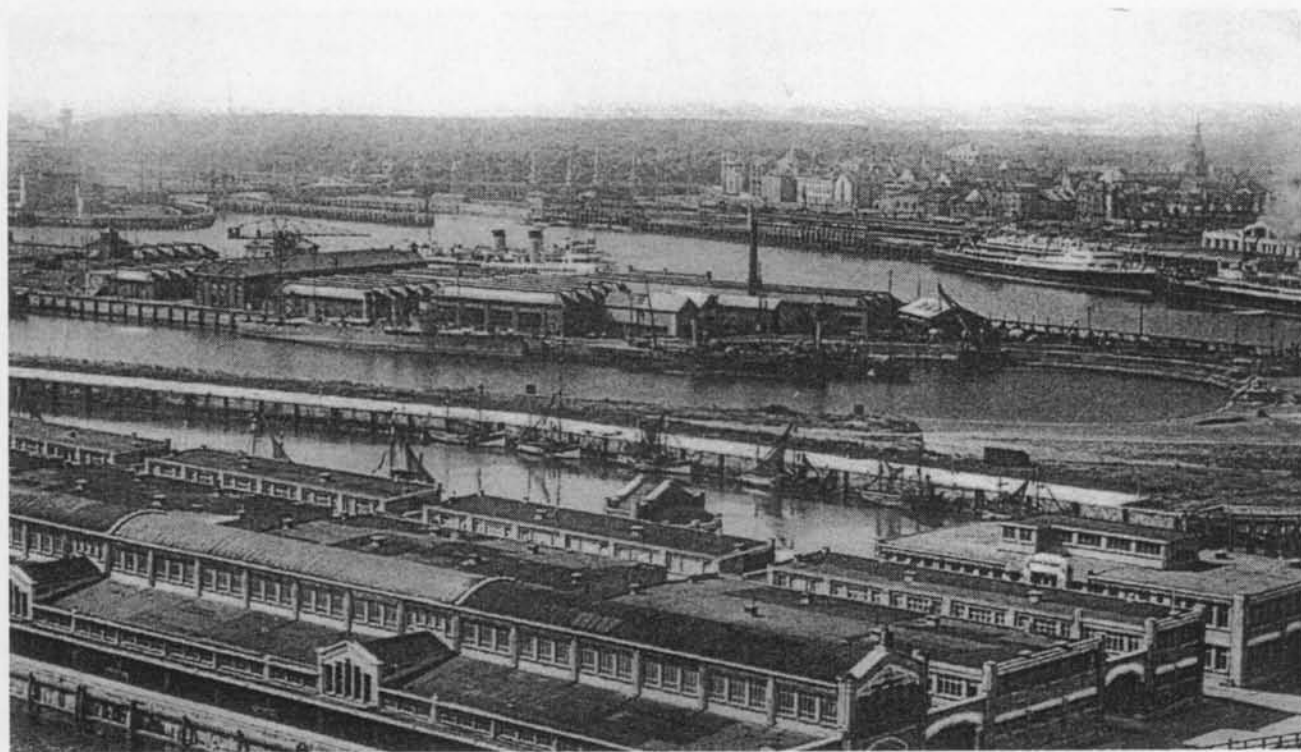


Fig. nr. 130. Haven Oostende, omstreeks 1936. Midden de werkhuisen van het Zeewezen. Op de voorgrond de toen nieuwe vismijn. Bemerkt aan de Pakketbotenkaai de toen nieuwe (eerste) dieselpakketboot m.s. "Prince Baudouin". Aan de kaai van de Scheepsbouwdienst een stoomturbinepakketboot van de "Prins"-klasse.