

EEN DRIJVENDE STOOMPOMP VOOR DE HAVEN

De gevolgen van de ramp met de Mont Louis zijn weliswaar van de frontpagina's verdwenen, maar in ministriële en ingenieurskringen blijven ze vragen oproepen. Niet om wie nu toch zal mogen opdraaien, maar of wij technisch dergelijke inconveniënten aankunnen.

Ook in de 19e eeuw liep wel eens een schip averij op, zodat de vaargeul naar de Oostendse haven versperd bleef. Operationeel liep niet alles van een leien dakje. Een brief die een Luiks constructeur, J. BÉDUSSÉ, richtte tot de Belgische staat (29 januari 1878), wijst dit uit.

Daarin speelt hij met het idee voor de aankoop van een drijvende stoompomp die in geval van redding, reparatie of brand vlug zou kunnen optreden. Na het ongeval met een steamer, de Glannibanta, - voldoende, om de kranten te halen - hadden de reders een beroep gedaan in Duinkerke op deze uitvinding waarna haveninstanties aanstuurden om Oostende te voorzien van dit reddingstuig.

Spelbrekers waren de ingenieurs van Openbare Werken die een hele reeks negatieve argumenten naar voren brachten.

Op 2 ongelukken na, de stranding van de Glannibanta en het verlies van de Cap Horn, beweerden zij, was er in de voorbije jaren niets gebeurd. Waarom dan zo'n investering? Om niet te spreken van het onderhoud. Verder vergeleken ze Oostende met het veel belangrijker Antwerpen waar zelfs geen enkele openbare instantie over dergelijke tuigen beschikte. In geval van nood moet de reder zelf de klus klaren of richt hij zich naar specialisten in het vak. Uitzonderlijk leent de stad brandstoompompen om een schip weer vlot te krijgen.

Het enige wat Antwerpen heeft, is een duikersuitrusting die door 2 sluismeesters wordt bediend om aan sluisdeuren te werken. Partikulieren kunnen hiervan gebruik maken voor een prijs van 25 ₣ per dag en een vergoeding van 25 ₣ telkenmale de duiker afdaalt.

Gezien de maritieme beweging in Oostende veel minder is dan Antwerpen, is de aankoop totaal onverantwoord, zeker ten laste van de Staat, die al heel wat verbeteringen om te toegang in optimale omstandigheden mogelijk te maken, heeft aangebracht. Trouwens de exploitatie van de haven komt financieel de stad ten goede: het loodswezen, de vuurtorens, en de sleepdiensten zijn aanzienlijke compensaties. Oostende mag zeker niet klagen wanneer het de dokrechten inkasseert, niet alleen voor de dokken zelf, maar op alle schepen die in de voorhaven blijven. De boten van de General Steam Navigation Company bijvoorbeeld, die de dienst uitmaken tussen Oostende en Londen, en die aanleggen aan de oude kade voor de stoomschepen, betalen handelsrechten eveneens aan de stad.

Het lijkt dan ook logisch, besluiten de wetenschappers, dat, wil Oostende zijn hulp aan schepen in nood verbeteren, ze zelf die aankoop moet bekostigen.

Ivan VAN HYFTE