

Het Eerste Oostends Vrachtvoerend Stoomschip: ss «Emma»

door Luc VAN COOLPUT

Het was op 29 juli 1816 dat Antwerpen voor het eerst een zeegaand stoomschip op bezoek kreeg.

In Oostende moest wel langer gewacht worden: op 26 mei 1822 verscheen een Brits stoomschip op de rede. Voor de Oostendenaars betekende het een ongelooflijke gebeurtenis. De krant « Journal d'Anvers » schreef: “...un bateau à vapeur qui se présentait en mer et qui, majestueusement, vint manoeuvrer en avant du port, allant, venant et tournant à volonté, tant avec que contre vent et marée; enfin vers les sept heures du soir il fit son entrée au port, des milliers de personnes se trouvaient sur la plage, les digues et les quais en étaient remplis, chacun contemplant cette invention...”

Reeds vanaf het volgend jaar startten de Engelsen een vaste lijndienst met stoomschepen tussen Londen en Oostende en later ook vanuit Dover. Na verloop van jaren zag ook de Belgische regering brood in een maritieme verbinding tussen Oostende en Dover. Het K.B. van 9 juli 1845 stipuleerde: “Il sera établi entre la Belgique et l'Angleterre un service de paquebots à vapeur pour le transport des voyageurs et des dépêches. »

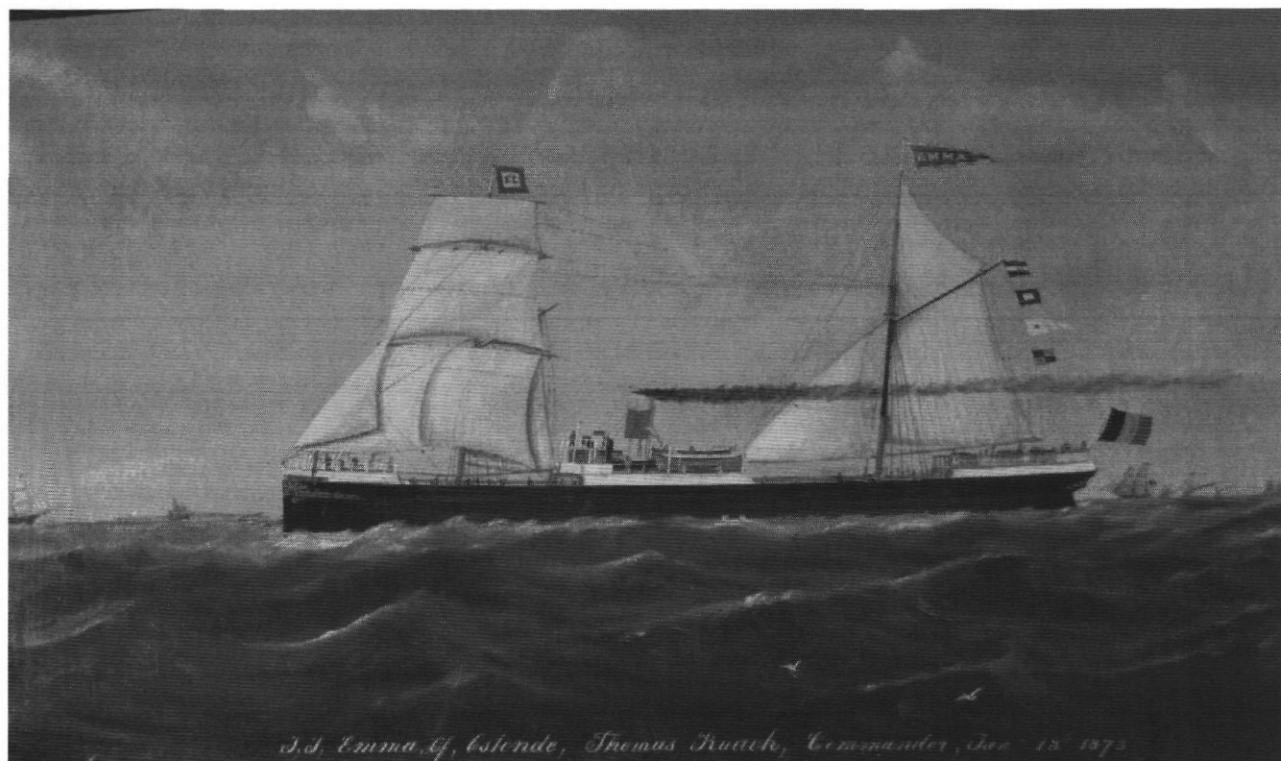
Het Zeewezen (het ressorteerde toen onder het Ministerie van Buitenlandse Zaken) stond in voor de uitvoering van het K.B. De eerste maalboot werd in Engeland gebouwd en begin maart 1846 had de eerste overtocht naar Dover plaats.

De maalboten waren weliswaar de eerste Belgische stoomschepen die vanuit Oostende opereerden, doch aangezien ze in hoofdzaak passagiers en poststukken vervoerden en slechts zeer weinig goederen werden ze niet beschouwd als echte koopvaardij schepen en in geen geval als vrachtschepen. De Oostendse reders waren trouwens heel traditioneel ingesteld en voor vrachtvervoer hielden ze vast aan de uitbating van zeilschepen. Aldus bestond de Oostendse koopvaardijvloot bv. in 1850 uit een 26-tal zeilschepen, vooral driemastbarken, brikken en schoeners.

Stoomschepen waren veel duurder in aanschaf dan zeilschepen. Het geheel der exploitatiekosten lag voor stoomschepen een heel stuk hoger dan voor zeilschepen. Voor de aandrijving waren massa's steenkool nodig, terwijl voor zeilschepen de wind natuurlijk gratis was. Bovendien ging voor het vervoer van goederen veel ruimte verloren aangezien veel plaats werd ingenomen door de stoommachines, de met steenkool gevulde bunkers en het zoetwater dat nodig was voor de ketels. Een stoomschip had echter wel het voordeel dat de overtochten minder lang duurden en dat dus in principe binnen eenzelfde tijdspanne een hoger aantal reizen kon gemaakt worden dan door een zeilschip.

In Oostende was François Lancsweert een kolenhandelaar die van 1866 tot 1875 acht zeilschepen uitreedde. Ze werden hoofdzakelijk ingezet in het transport van steenkool uit Newcastle en Sunderland naar Oostende. In december 1872 waagde Lancsweert het een stoomschip te kopen. Aldus werd hij de eerste Oostendse reder die een stoomschip in de vaart bracht met Oostende als thuishaven.

Het vaartuig was pas in 1870 te Sunderland gebouwd door R. Thompson Jr. voor Culliford & Co. en heette oorspronkelijk “Canadian”, met als thuishaven Sunderland. Het was een ijzeren stoomschip van 788 brt en 512 nrt. Volgens Lloyd's waren de geregistreerde afmetingen in voeten: 205'5" lengte, 29'2" breedte en 16'5" diepgang. De stoommachine had een vermogen van 96 nominatieve PK.



Stoommachines konden het in die tijd nogal eens laten afweten en daarom was de “Canadian” nog getuigd als zeilschip, in casu als topzeilschoener: een fokkemast met drie razeilen en een grote mast die enkel een paar langsscheepse zeilen voerde.

De krant “L’Echo d’Ostende” schreef in haar editie van 26 december: *“Nous apprenons que la maison F.Lancsweert vient de faire l’acquisition du bateau à vapeur de première classe Canadian, du port d’au-de-là mille tonneaux, construit en fer et lancé, il y a peu de temps d’un des chantiers les plus renommés du nord de l’Angleterre. En prenant son nouveau pavillon le vapeur portera le nom d’Emma, du nom de l’épouse de l’armateur. L’Emma est le premier vapeur qui aura appartenu au port d’Ostende et nous ne pouvons que féliciter l’armateur de son acquisition, qui ajoutera à l’importance commerciale de notre ville. »*

Lancsweert voerde als rederijvlag een door groen omrande witte vlag met de zwarte letters FL. De schoorsteen was geel geverfd met een brede groene band.

De Engelse kapitein Thomas Roach bracht in februari 1873 de « Emma » naar Antwerpen waar het schip gekeurd werd door de experts van de Rechtbank van Koophandel.

Er bestond in België rond 1870 nog geen opleiding voor maritieme machinisten. Bijgevolg moesten bijna alle stoomschepen die onder Belgische vlag voeren gebruik maken van de diensten van Britse machinisten die ervaring hadden met stoomschepen en meestal werd ook het commando van die schepen toevertrouwd aan Britse kapiteins.

De huidige Koninklijke Belgische Redersvereniging V.Z.W. gaf toestemming tot reproductie van het mooi scheepsportret van de “Emma” dat in Antwerpen aan de Jordaenskaai in de vergaderzaal van het “Redershuis” hangt. Waarvoor oprechte dank. Het schilderij is van de hand van John Hudson die in Sunderland zeer actief was als scheepsportrettist. Van Hudson is nog minstens één ander portret van een Belgisch koopvaardijship gekend, nl.de brik “Charité”, die eveneens eigendom was van Lancsweert.

Het portret van de "*Emma*" moet spoedig na aankoop van het schip door Lancsweert of door kapitein Roach besteld zijn want het noemt Roach als kapitein en is gedateerd op 18 januari 1873.

Roach maakt met de "*Emma*" twee reizen naar Sunderland en Newcastle: één reis vanuit Antwerpen en de volgende reis vanuit Oostende, telkens uit in ballast en terug met ongeveer 950 ton kolen. Even liep het wel mis toen de "*Emma*" op 23 maart strandde nabij Terneuzen maar gelukkig terug vrij kwam.

Eind maart, kwam een andere Britse kapitein aan boord, een zekere Watson. Deze maakte enkele reizen naar het Welshe Cardiff, eveneens voor een lading steenkool.

Vervolgens nam in mei 1873 de Oostendenaar Auguste Cattoor, geboren op 10 mei 1837, het bevel over. Hij had zijn kapiteinsbrevet behaald in de Zeevaartschool van Oostende op 8 juli 1863 en was reeds verscheidene jaren in dienst van reder Lancsweert Vooraleer hem het ss "*Emma*" toevertrouwd werd had hij met de brik "*Liberté*" ontelbare ladingen steenkool uit Sunderland en Newcastle naar Oostende overgezeild.

Met de "*Emma*" voer hij naar Cardiff, naar Le Havre en vandaar naar Sunderland. Op 24 juni verliet hij Sunderland met bestemming Oostende. Twee dagen later liep hij bij het binnenvaren van Oostende met de "*Emma*" aan de grond vlakbij de Leopoldsluis, maar kon spoedig terug vlot komen. De Leopoldsluis was de sluis die toen toegang verschafte tot de spuikom die van 1853 tot 1860 op de Oostendse oosteroever aangelegd werd op de ruimte gelegen tussen de vuurtoren en de havengeul. Deze spuikom werd in de jaren 1920 gedempt.

De volgende reis was de langste die door het ss "*Emma*" onder Belgische vlag ondernomen werd. Cattoor verliet Oostende op 29 juni met bestemming Sunderland en voer vandaar naar Kronstadt en St.-Petersburg. De retour had plaats via Rotterdam en Sunderland en op 1 oktober kwam hij te Antwerpen aan.

Er volgden nog enkele reizen vanuit Antwerpen naar Sunderland. Op 26 november werd Cattoor tijdelijk vervangen door Charles Loones (°Gent, 9 maart 1827), maar kwam rond 20 december terug aan boord.

Inmiddels had reder Lancsweert bijna al zijn schepen verkocht en in januari 1874 deed hij ook de "*Emma*" van de hand. Cattoor kwam op 17 januari in Sunderland aan en het was William Tully, uit Hull, die daar de nieuwe eigenaar van het stoomschip werd. De "*Emma*" kreeg terug zijn oorspronkelijke naam, "*Canadian*".

In 1879 werd het voormalig Oostends stoomschip door Tully doorverkocht aan de Italiaanse rederij Navigazione Generale Italiana, met R. Rubattino als manager en met Genua als thuishaven. De naam veranderde in "*Cipro*". Het schip bleef nog vele jaren in de vaart, werd in 1914 en 1915 verkocht aan een paar andere Italiaanse reders en werd uiteindelijk in 1916 te Savona gesloopt.

De Oostendse koopvaardijvloot, die in 1870 nog 23 schepen telde (allemaal zeilschepen!), werd in de loop van de jaren 1870 practisch volledig uitgedund. In 1882 bleven nog slechts een paar kleine Oostendse schoeners over. Ze zorgden voor de aanvoer van levende kreeft uit Noorwegen en Bretagne.

Pas vanaf 1897 voeren terug vrachtvoerende stoomschepen onder Belgische vlag vanuit Oostende, doch dan wel met Antwerpen als administratieve thuishaven. Het waren de befaamde "Tilburyboten" van de rederij John Cockerill. Die stoomscheepjes, met hun schitterende namen ("*Topaze*", "*Rubis*" en "*Saphir*"), kregen in 1910 Oostende als officiële thuishaven.