

Niet alledaagse schepen in Oostende (deel 3)

door Raf STUYCK

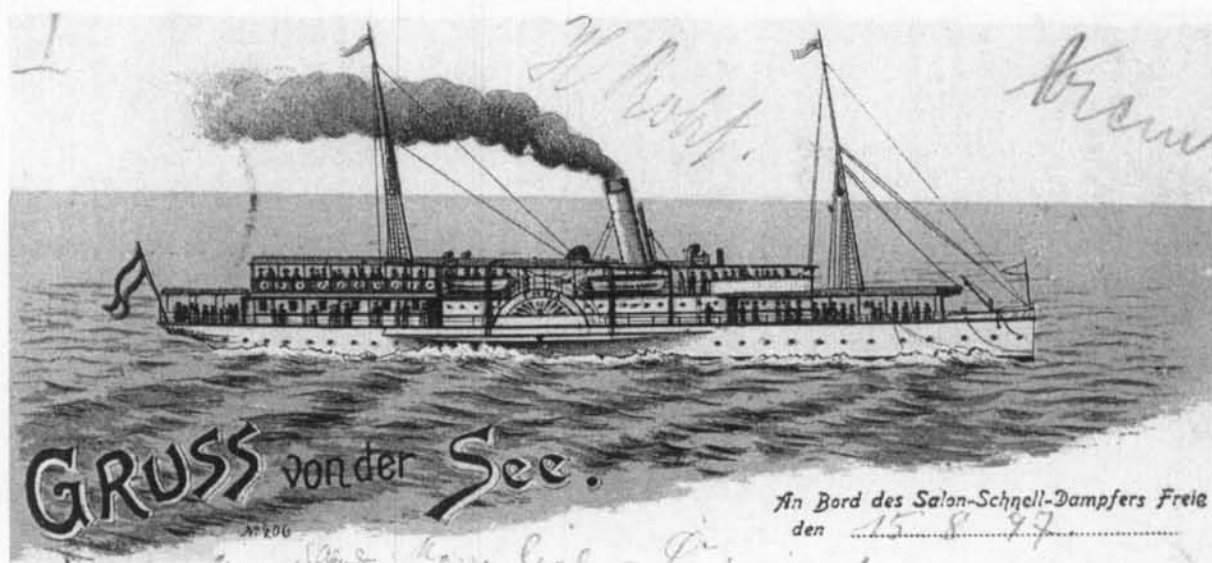
De "Manx Queen" en de "Freia".

Tegen het einde van de 19^{de} eeuw dreigde er bij de Staatspakketbotendienst een min of meer onvoorzien tekort aan schepen te ontstaan om het gestaag toenemend passagiers-verkeer over het Kanaal op te vangen. De schepen die deze Staatsdienst in 1886 in bedrijf had, hadden al een respectabele staat van dienst en sommigen waren manifest aan vervanging toe. Men voorzag dat in de komende zes à zeven jaren, er niet minder dan vijf schepen in aanmerking zouden komen voor de sloop.

De aanschaf van nieuwe schepen voor de Kanaal-trafiek was dus een hoogdringende aangelegenheid geworden. Bewust van deze situatie had de Belgische regering dan ook resoluut het besluit genomen om bij Cockerill, Hoboken drie nieuwe schepen te bestellen. Daar de eerste van dat drietal, de *Prince Albert*, pas in 1887 zou opgeleverd worden, moest ondertussen een noodoplossing gezocht worden.

Terwijl de drie nieuwe schepen in Hoboken op stapel stonden, werden in allerijl in het buitenland twee schepen gecharterd en zo verschenen in het voorjaar van 1887 in Oostende twee vreemde gasten, de *Manx Queen* en de *Freia*.

De *Manx Queen* was de 812 ton metende voormalige *Duchess of Edinburgh* die in 1880 gebouwd was in opdracht van de South Eastern Railway Company voor de dienst Folkestone-Boulogne. In 1882 was dit schip aangekocht door de Ierse Barrow Steam Navigation Company die het ter beschikking van de Staatspakketbotendienst stelde.



De "Salon-Schnell-Dampfer" Freia van de rederij Blohm & Voss, 1887.

De *Freia* kwam uit een heel andere hoek. Het was een luxueuse "Salon-Schnell-Dampfer" die in 1885 door de Duitse werf Blohm & Voss gebouwd was om, in eigen beheer, overtochten tussen Hamburg en Helgoland te maken.

De *Freia* werd in de zomermaanden ingezet als Oostende-Dover-ferry terwijl ze in de winterperiode naar de Riviéra trok voor toeristische trips. Haar aanwezigheid in Oostende duurde pas twee

zomerseizoenen (1887-1888) want, na de tewaterlating van de *Prince Albert*, van de *Ville de Douvres* en van de *Flandre*, had de Belgische overheid in Schotland alvast twee extra schepen, de *Princesse Henriette* en de *Princesse Josephine* besteld om de capaciteit van de pakketbotenvloot drastisch te versterken.

De *Freia* keerde terug naar de Helgoland-route en werd daar in 1889 aangekocht door de Ballin Shipping Company. In 1896 werd ze doorverkocht aan J.F. Braunlich, Stettin die haar in de vaart bracht naar het eiland Rügen en als ferry naar Trelleborg in Zweden. Ze werd opgelegd in 1929.

De toekomst wees uit dat deze vooruitzichten realistisch waren aangezien de *Marie Henriette I* in 1893 uit de vaart werd genomen, in 1894 gevolgd door de *Louise-Marie* en de *Leopold I*. Het jaar daarop was het de beurt aan de *Parlement Belge* en in 1895 werd de *Prince Baudouin* opgelegd.

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 12)

door **Ferdinand GEVAERT**

De staketsels, havengeul en aanliggende watervlakken, (deel 3).

De omvorming van het Zeewezendok van hersteldok tot ro-ro (vracht) terminal.

Zeer vroeg na het instellen van de pakketbotendienst Oostende-Dover in 1846, voelde de toenmalige Koninklijke Marine (de voorloper van het Zeewezen en de latere Zeemacht - Marine component) de noodzaak om te Oostende te beschikken over de nodige infrastructuur en uitrusting om het onderhoud en de gebeurlijke herstellingen aan de schepen van de pakketbotendienst in eigen regie te kunnen uitvoeren.

Tijdens de eerste periode na het instellen van de dienst legden de pakketboten aan aan de Stoombotenkaai te Oostende, (zie o.m. fig. nr. 75, blz. 2006-175), en werd een eerste werkhuis opgetrokken op de Stoombotenkaai (1). Reeds in 1867 werd het werkhuis uitgebreid.

Door de ontmanteling van de vestingswerken van Oostende vanaf 1865 werd het mogelijk om een dok te bouwen ten behoeve van de visserij, het huidige Montgomerydok. Daartoe moest echter het werkhuis van het Zeewezen, (de Koninklijke Marine werd ontbonden in 1862 en omgevormd tot het Zeewezen), de plaats ruimen.

Het werkhuis week uit naar de oosteroever van de haven, alwaar ruimte werd toegekend aan het Zeewezen binnen de periferie van het te ontmantelen en te slechten kroonwerk, dat aldaar opgericht werd in 1820, ter bescherming van de Militaire en Franse sluizen, (zie fig. nr. 6, rep. nr. 26, deel 2, blz. 2005-135, en fig. nr. 97, rep. nrs. 9 en 10, hierna). Alwaar tijdens de periode 1868-1869 een eerste werkhuis werd ingericht (1).

Na veel veel wijzigingen van de diverse ontwerpen en voorstellen die vanaf 1869 voorgelegd werden aan de hogere overheid, voor de bouw van een hersteldok en -werf, werd in 1871 een definitief ontwerp goedgekeurd en de noodzakelijke kredieten voorzien.

Vanaf 1873 werden de werken aangevat voor de bouw van het Zeewezendok en infrastructuur. In 1880 waren de werken, met inbegrip van de bouw van een kantoor voor de directie, voltooid.

Alhoewel er steeds maar voorstellen, met argumentatie, en ontwerpen voor het uitbreiden van het Zeewezendok en het bouwen van één of zelfs twee droogdokken, ingediend werden bij de