

DE "GENERAL STEAM NAVIGATION COMPANY" EN DE HAVEN VAN OOSTENDE

door **Raymond VANCRAEYNEST**

1. Het ontstaan van de rederij

Wie weet nu nog iets van de belangrijke scheepvaartmaatschappij die de "General Steam Navigation Company (verder afgekort als GSN) eens was ? Haar schepen hebben nochtans meer dan een eeuw lang de haven van Oostende aangelopen. Ze verzekerden een regelmatige lijndienst tussen Londen en Oostende voor passagiers en goederen.

Het begon allemaal te Londen in 1824. Op 11 juni van dat jaar greep er een vergadering plaats in het huis van Mr. William John HALL op de Custom House Quay. Op die bijeenkomst werd er tussen enkele ondernemende lieden beslist een scheepvaartmaatschappij te stichten voor het vervoer van passagiers en goederen tussen Groot-Brittannië en de landen van het vasteland grenzend aan de Noordzee en het Kanaal. Er zou alleen met stoomschepen gevaren worden en de rederij kreeg dan ook de naam "General Steam Navigation Company Limited".

Op 23 juni 1824 greep een nieuwe vergadering plaats en het kapitaal van de maatschappij werd vastgesteld op 2 miljoen pond, verdeeld over 20.000 aandelen van elk 100 pond.

Stoommachines aanwenden op zee was toen een gedurfde onderneming. Wel had de Clyde Shipping Company Limited uit Glasgow al in 1819 met stoom gevaren, maar dan alleen op de rivieren. Ook waren onder de stichters van de nieuwe rederij enkelen die met kleine stoompakketboten vanaf 1820 op de Theems, tussen Londen en Margate hadden gevaren (1). Voor vervoer te land zou pas een jaar later, op 27 september 1825, een stoomlocomotief, ontworpen door STEPHENSON, de eerste trein trekken met goederenwagens op de eerste openbare spoorlijn tussen Stockton en Darlington bij Newcastle (2).

2. Oostende was één van de eerste aanleghavens

Het was in oktober 1824 dat de GSN officieel van start ging. Continentale havens, zoals Boulogne, Kales, Dieppe, Oostende, Rotterdam, Hamburg, maar ook Lissabon en Gibraltar werden in het vaarplan opgenomen met vertrek aan het Custom-House of Tower te Londen. Het eerste schip zou zelfs al op 7 augustus 1824 van uit Londen te Oostende zijn toegekomen (3). Twee schepen werden op de dienst naar Oostende ingezet : de Earl of Liverpool, kapitein PEAKE, en de Mountaineer, kapitein MATE. Het waren houten schepen met raderwielen. De Earl of Liverpool zou nog gedurende vele jaren de overtocht maken tussen Oostende en Londen. De lengte van het schip was 128 voet (= 39 m) en de breedte 19 voet (= 5,94 m). Dat zijn ongeveer de afmetingen van onze stoomtreilers uit de jaren 1920-1930. De duur van de overtocht werd gesteld op 16 uur en de afvaart uit Londen gebeurde elke week op woensdag en op zaterdag. Voor een cabine 1e klasse moest 40 s. betaald worden, voor een andere 30 s. Voor een kar met 4 wielen of voor een paard moest 4 pond 4 s. neergeteld worden; voor een kar met 2 wielen de helft en voor een hond 5 s. (4).

De nieuwe rederij had dadelijk veel succes en maakte winsten. In augustus 1825 had ze al 15 stoomschepen in dienst en zou een dividend van 16 % uitbetalen (5).

Over de beginjaren in Oostende onder Willem I is er niet veel te weten te komen. Misschien het vermelden waard is de doortocht in 1829 langs Oostende naar Londen, aan boord van het ss. Superb, van aartshertogin Leopoldine (6). Ze was de dochter van keizer Frans I van Oostenrijk en gemalin van dom Pedro I, keizer van Brazilië, die echter twee jaar later, in 1831, troonafstand moest doen ten gunste van zijn zoon dom Pedro II.

3. De stad Oostende mocht kaai- en dokrechten heffen, ook in de voorhaven

In de eerste jaren van het Belgisch bestuur voerde de GSN besprekingen met het Oostends stadsbestuur over de haventarieven. Op 8 maart 1831 vroeg de agent van de rederij te Oostende aan het stadsbestuur een vermindering van de loodsrechten en van de kaai- en dokrechten. De gemeenteraad van 11 maart kon geen vermindering toekennen voor de loodsrechten (omdat de inning daarvan waarschijnlijk buiten de bevoegdheid van de stad viel), maar de kaai- en dokrechten werden herleid tot 25 Nederlandse gulden per reis, en in 1832 werd een abonnement verstrekt tegen of 42, 32 Belgische Frank (1 gulden = 2,12 frank). Dat betekent dat de schepen die toen in dienst waren de volgende bedragen betaalden per reis en per ton :

- 1) Earl of Liverpool, 209 ton, 0,2025 fr per ton*
- 2) Talbot, 200 ton; 0,2116 fr per ton
- 3) Sir Edward Banks, 140 ton; 0,3023 fr per ton

De ontvanger van de Domeinen eiste later zelfs, bij brief van 27 december 1854, de kaairechten op die, volgens hem, buiten de dokken op een onwettige wijze door de stad werden geïnd. De stad antwoordde hem op 8 januari 1855 dat ze gemachtigd was die rechten te ontvangen door de decreten van keizerin Maria Theresia van 9 december 1775 en van 13 november 1776. In dat laatste decreet wordt uitdrukkelijk melding gemaakt dat de schepen, die de haven binnenlopen, havenrechten moeten betalen, hetzij ze het nieuw dok binnenvaren of niet. Het decreet van Jozef II van 15 november 1783 vermeldt : "Elk schip of zeebodem, die van uit de zee de haven van Oostende aandoet, zal telkens als dokrechten 2 stuivers per last betalen, hetzij hij binnenvaart in het dok of niet" (7). De regering van koning Willem I erkende het recht van de stad kaairechten te heffen in de voorhaven. De kaairechten werden in 1821 vastgesteld op 15 Nederlandse cent per m³. Bovendien vroeg de stad in 1826 nog 3 cent voor de plaatsing en het onderhoud van 5 nieuwe lantaarns op de kaaien, hetgeen door Koninklijk Besluit van 9 september 1826 werd bekrachtigd (8).

4. De periode 1840-1850

Het is pas vanaf 1840 dat we beter ingelicht worden over het verkeer van reizigers en goederen tussen Oostende en Londen met de schepen van de GSN en met de Engelse maalboten tussen Oostende en Dover (9).

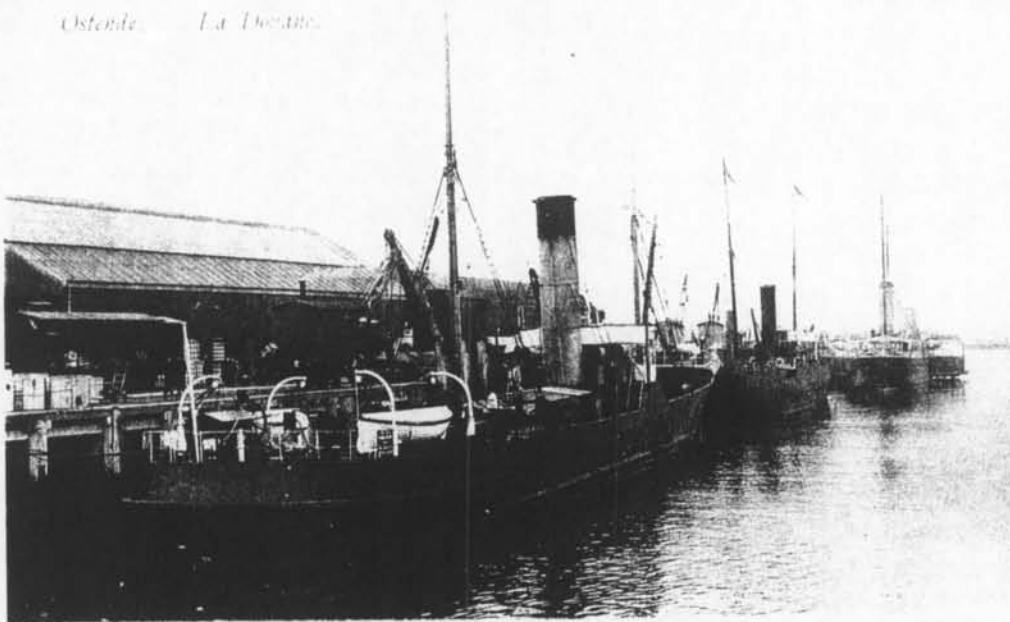
Merken we vooreerst op dat de maalboten echte "mail" boten waren, d.w.z. schepen die de post vervoerden tussen Engeland en het vasteland. Het waren Engelse schepen die twee maal, zelden drie maal per week, te Oostende binnenliepen. Ze vervoerden ook passagiers, meestal 0 tot 6, zelden meer dan 10, in juli en augustus uitzonderlijk eens 40. Het passagiersverkeer was dus zeer gering.

* N.B. de tonnemaat, hier opgegeven, betreft voorzeker de Belgische meting, want ze stemt niet overeen, noch met de netto-, noch met de grosstonnemaat uit de Engelse lijsten, opgenomen in het boek onder noot 1 vermeld.



Ostende L'Entrée du Port (d'après une vieille estampe):
Entrance in the Harbour (From an old Print).

De wimpel in de voormast draagt duidelijk de naam van het schip Earl of Liverpool, een raderstoomschip van de General Steam Navigation Company varende op de lijn Oostende-Londen. Het schip verlaat de haven bij woelige zee. Ca. 1830(?)



Ostende La Douane.

Op de oude kaai der stoomschepen heerst grote bedrijvigheid. We bemerken van links naar rechts : een Tilburyboot, een Londenboot en één (of twee ?) maalboten. Op de kaai staan twee hangaars en vijf stoomkranen. Ca. 1906-1908.

De schepen van de GSN deden meestal één overtocht, soms twee overtochten, per week tussen Oostende en Londen met passagiers en diverse stukgoederen. Het aantal passagiers varieerde tussen 20 en 100. Het vaste schip van dienst was nog altijd de Earl of Liverpool, kapitein H. LOMAX, soms aangevuld, soms vervangen door de Menai, kapitein W. PHILIPS, of de James Watt. Jaarstatistieken van de reizigers werden in de toenmalige registers niet vermeld en het zou een reuzenwerk betekenen om ze uit de dagelijkse gegevens samen te stellen. Een ruwe schatting in 1840 geeft voor Oostende-Londen 2.500 passagiers in elke richting en 500 voor Oostende-Dover.

In 1841 zien we de Widgeon, kapitein HAMILTON, te Oostende binnenlopen op 4 februari om Z.M. Koning Leopold I naar Engeland te brengen. Het is echter twijfelachtig of dat schip eigendom was van de GSN. Ook de Soho en de Wilberforce komen in dat jaar naar Oostende en voor de eerste maal zien we de City of Edinburgh, kapitein W. HAST, binnenvaren in mei. Het jaar daarop echter zal het op het einde van februari stranden ten oosten van de havengeul en totaal verloren gaan. De beschadigde lading werd ontscheept (10). Het was een schip van het eerste exploitatiejaar 1824 van de rederij.

In 1824 vervangt de Sir Edward Banks de verloren gegane City of Edinburg; de Attwood vervangt tijdelijk de Earl of Liverpool en dateert uit 1825. Nog een ander schip van het eerste exploitatiejaar loopt binnen in de zomer van 1843 met 75 passagiers en stukgoederen : de Lord Melville, kapitein CULLEN. In de zomer was het passagiersverkeer merkkelijk drukker. In juli worden soms twee schepen per week uit Londen genoteerd. Op 14 augustus 1843 loopt voor het eerst de Venezuela binnen met 37 passagiers onder het bevel van de reeds bekende kapitein H. LOMAX van de Earl of Liverpool.

We beginnen nu wel stilaan vast te stellen dat het passagiersverkeer op de Engelse maalboten Oostende-Dover geleidelijk belangrijker wordt dan op de lijn Oostende-Londen (11) Dat staat ongetwijfeld in verband met de afwerking in 1841 van de spoorlijn Londen-Dover door de London and Chatham Dover Railway (12).

Het jaar daarop, in 1844, komen in de zomer de Rainbow en nog eens de Venezuela van de GSN van Londen te Oostende toe. Benevens J. HERREWYN treedt nu ook St. AMOUR te Oostende op als makelaar. De Rainbow, gebouwd in 1838, was het eerste schip van de nieuwe rederij met een ijzeren romp. Al de vorige schepen hadden nog een houten romp.

Buiten de Engelse maalboten van Dover voer nu ook nog het Engels ss. Princess Mary tussen Dover en Oostende. Scheepsmakelaars te Oostende waren de weduwe HOFLAND en DUCLOS-ASSANDRI. In december voeren nu zelfs de Britannia, kapitein S. BUSHELL, en de Waterwitch, kapitein J. JENKINS, van de GSN nu ook tussen Dover en Oostende met DUCLOS-ASSANDRI als makelaars (13). In de loop van 1845 neemt het passagiersverkeer tussen Oostende en Dover altijd maar toe, zodat het zelfs drie- tot viermaal belangrijker wordt dan op Oostende-Londen. Buiten de twee Engelse maalboten verschenen tijdens de zomer de Engelse stoompakketboten Princess Mary, Princess Maude, Ondine, Queen of the Belgians (14).

Het jaar 1846 luidde de aanvang in van de Belgische maalbootdienst tussen Oostende en Dover met het ss. Chemin de Fer (later herdoopt in Diamant). Op 3 maart 1846 vertrok het schip uit Oostende naar Dover en op 5 maart voer het terug de haven van Oostende binnen met 22 passagiers. De Engelse maalbootdienst bleef ongewijzigd voortbestaan met 2 tot 3 overvaarten per week, terwijl de andere Engelse schepen Princess Mary, Princess Maude, Queen of the French hun aanleghaven verlegden van Dover naar Ramsgate. De GSN bleef onverstoord verder varen tussen Londen en Oostende met de Earl of Liverpool, Triton, Sir Edward Banks, Rainbow, Magician, Soho

(15). De Magician uit 1844 en de Triton uit 1845 waren het tweede en het derde schip van de nieuwe rederij met een ijzeren romp.

In de volgende jaren werden de Triton en de Sir Edward Banks ingezet in de normale dienst, soms aangevuld of tijdelijk vervangen door een ander schip, zoals de Venezuela in 1847, de Menai en de Giraffe in 1848, de Menai, Venezuela en Harlequin in 1849. De Engelse diensten tussen Ramsgate en Oostende werden stilgelegd in november 1847 (16).

5. Periode 1850-1870

In 1850 waren er twee afvaarten per week uit Oostende met de stoomschepen Sir Edward Banks, kapitein G. BALISTON, en Triton, kapitein TAYLOR. Het aantal passagiers in de maanden september tot november schommelde tussen 25 en 74 per overtocht. Een enkele maal werden ook twaalf paarden ingescheept en telkens diverse goederen (17). Deze laatste bestonden vooral uit hoeveproducten zoals boter en eieren, varkens, geslacht kleinvee zoals konijnen, fruit en cichorei.

In de zomer 1851 werd het aantal overtochten opgevoerd tot 4 per week en twee nieuwe ijzeren schepen verschenen in onze haven : de Panther en de Rhine (18). Zoals uit latere berichten blijkt bleef dat aanbod van 4 overvaarten per week niet gehandhaafd en viel weldra weer terug op 2 per week.

In 1854 bracht de nieuwe rederij haar eerste ijzeren schroefschepen in de vaart : Dragon, Pilot en Pioneer. Of ze ooit in Oostende hebben aangelegd heb ik niet opgezocht.

In al de jaren 1845-1865 bleek het passagiersverkeer tussen Oostende en Londen te schommelen rond 3.000 per jaar in elke richting. Een uitschieter was het jaar van de tentoonstelling te Londen in 1862, toen 5.342 reizigers naar Londen overstaken en 3.356 ervan terugkeerden. Ziehier trouwens de cijfers voor de periode 1859-1866 (19) :

JAAR	P A S S A G I E R S		
	IN	UIT	TOTAAL
1859	2.908	3.591	6.499
1860	3.437	4.198	7.635
1861	3.214	3.628	6.842
1862	3.356	5.342	8.698
1863	2.459	3.008	5.467
1864	2.327	2.804	5.131
1865	1.937	2.332	4.269
1866	1.148	2.270	3.718

In 1864 was er weer een derde afvaart per week bijgekomen met een nieuw schip van ca. 300 ton (20). In 1869 waren de schepen op de lijn Oostende-Londen : Belgium, Holland en Triton, waarvan het laatste in datzelfde jaar vervangen werd door de Seine, die pas voor de eerste maal Oostende aandeed (21).

In die jaren was de export van boter naar Londen zeer belangrijk. In 1860 bedroeg de uitvoer 3.762 ton, in 1866 nog 3.256 ton en in 1870 was het 2.917 ton. In 1875 zou het cijfer nog 2.537 ton bedragen, maar dan ging het bergaf : 1.480 ton in 1880, 622 ton in 1885, 955 ton in 1889, veroorzaakt door de concurrentie van de Deense boter (22).

Het passagiersverkeer met Engelse maalboten tussen Oostende en Dover was, zoals vermeld, aanvankelijk veel geringer dan tussen Oostende en Londen. Zoals boven aangestipt begon het verkeer op Oostende-Dover vanaf 1843 geleidelijk toe te nemen, nog steeds met louter Engelse maalboten. Vanaf 1846 werden de overtochten verdeeld tussen de Belgische en de Engelse maalboten om in de loop van 1863 uitsluitend met Belgische maalboten te geschieden.

In de jaren 1859-1866 liepen op de Oostende-Doverlijn de totale aantallen passagiers op tot 5.500-7.500 per jaar in elke richting. Ook hier vormde het jaar 1862 een uitzondering met 12.181 passagiers die te Oostende aan wal stapten en 12.248 die naar Dover vertrokken (23).

6. De aanlegplaatsen in de haven van Oostende

Waar waren in die jaren vòòr 1870 de aanlegplaatsen gelegen van de maalboten en van de schepen van de GSN? Men moet zich goed indenken dat de installaties van de havens in die tijd, ook in Oostende, nog vrij primitief waren in onze ogen van nu. Van verticale stenen kaaimuren was er nauwelijks spraak. Als ze dan al gebouwd werden, was men vaak na vrij korte tijd verplicht er een houten paalwerk vòòr te bouwen om het wegglijden te beletten. Meestal echter bouwde men schuine bermen in baksteenmetselwerk, met de voet ter hoogte van de laagwaterlijn, beschoeid met paalwerk, gevlochten matten in rijswerk bestort met stenen. Vòòr die schuine stenen berm werd een houten paalwerk aangebracht met een plankenvloer erop, op het niveau van de bovenkant van de muur.

Langs de oostkant van de havengeul waren er geen kaaien. Wel waren daar een drietal reeksen van 5 tot 6 driehoekige dukdalven waaraan de schepen konden aanmeren.

De westelijke oever was door de toegangsgeul tot de sluis van de oude handelsdokken (nu Mercatordokken) in twee delen verdeeld. Deze geul is te situeren tussen het huidige station Oostende-Kaai en het gerenoveerd car-ferrystation. Ten noorden van die toegangsgeul hadden we de kaai der stoomschepen (later genoemd de oude kaai der stoomschepen of de kaai van de Londenboten en sinds 1939 de Istamboulkaai). Van daar uit hadden de passagiers directe toegang tot de stad. Ten zuiden van de toegangsgeul was de vrij smalle landstrook, tussen de achterhaven en de afleidingsvaart van het kanaal van Brugge, een afgezonderd en verlaten terrein waarop een scheepswerf gelegen was met helling uitgevend op de achterhaven. Er was toen immers nog geen spraak van een zeestation. Het enige station van Oostende was toen nog een eenvoudig gebouw dat ten zuiden van het tweede handelsdok stond (huidige ingang van het warenhuis Delhaize).

Al in de jaren 1840 had men ten zuiden van de toegangsgeul tot de sluis van de oude handelsdokken een nieuwe kaai gebouwd (achter het huidige zeestation). Het grootste deel ervan was al in 1848 ingestort zodat nauwelijks nog een deel staketselwerk overbleef om één maalboot aan te meren. Bovendien was het bouwsel zo weinig sterk dat het geen stevigheid meer bood om er aan te leggen. Ook de gestort e stenen om de voet te verstevigen maakten de ligplaats onveilig. Het voorstel werd toen geopperd het deel van de aanlegkaai dat nog was overgebleven te verlengen tot aan de Franse spuisluis. Wel zou er een opening gelaten worden van 20-25 m voor de helling van de scheepswerf (24).

Gemeenteraadslid Charles JANSSENS deed in maart 1866 het voorstel een spoorverbinding aan te leggen tussen het toenmalig station van Oostende en de kaai der stoomschepen (25). Het schepencollege schreef dadelijk naar de minister A. JAMAR, die op 23 mei 1866 liet weten dat het moeilijk uitvoerbaar zou zijn wegens de sterke bochten (26).

Op 6 december 1869 werd er een aanbesteding gehouden voor het optrekken op de kaai der stoomschepen van een dienstgebouw voor de douane en voor de spoorweg. De raming bedroeg 144.000 frank. Het laagste bod kwam van de aannemer SOMERLINCK-VANHUELE uit Gent voor 123.400 frank (27).

Maar in die jaren 1860, en deze die daarop volgden, zouden nog veel belangrijke gebeurtenissen plaats grijpen in Oostende. Een van de gewichtigste was ongetwijfeld het bericht van de minister van Oorlog P. CHAZAL van 13 april 1865 waarbij het statuut van vestingstad werd opgeheven. Pas van toen af konden de zeedijk en de visserskaai beginnen hun huidige vorm te krijgen. In 1869 werd begonnen met het bouwen van het strandingsdok (nu Montgomerydok) ten behoeve van de visserij, toen nog alleen bestaande uit zeil- en roeiboten. Dat dok werd in 1871 ingewijd (28). Nu kwam er dus nog een argument bij om het station van Oostende te verbinden door een spoorlijn met de kaai der stoomschepen en nu ook met het nieuw visserijdok. Als antwoord op een brief van het schepencollege van 13 mei 1872 aan minister van Openbare Werken F. MONCHEUR, liet deze laatste op 23 juli weten dat het nut van die verbinding niet bewezen was en dat er geen geld beschikbaar was (29).

7. De spoorwegverbinding komt tot stand

De ingebruikname van het nieuw visserijdok vereiste de bouw van een vismijn. Het enige gebouw, gelgen tegenover de aanlegplaats van de Londenboten, waarvan de grond eigendom was van een privé-persoon, was het "Geel Huis", Kaai der stoomschepen nr. 1. Het werd op 7 november 1872 verkocht om plaats te maken voor de nieuwe vismijn. De Staat wilde het gebouw niet kopen, maar de burgemeester, Jean Ignace VAN ISEGHEM, had blijkbaar goede gronden om de gemeenteraad te overtuigen dat de Staat zou tussenkomen in de uitgaven als de stad het gebouw zou kopen (30). De stad Oostende kocht dan ook dat gebouw voor 16.000 frank, vermeerderd met 12 % (= 1.920 fr), hetgeen door de gemeenteraad werd aanvaard (31). De Staat is inderdaad tussengekomen in de aankoop voor een bedrag van 10.000 frank, zoals medegeeld werd in een brief aan het schepencollege op 17 april 1873; door de toenmalige ingenieur van Openbare Werken te Oostende Alexis SYMON (32).

Nu de plaats was vrijgemaakt kon men denken aan het optrekken van de vismijn en andere nieuwe gebouwen. Het schepencollege wilde de zo noodzakelijke hangaars bouwen op de kaai der stoomschepen en ook ten noorden en ten zuiden van het eerste handelsdok (Mercatordok) (33). De Commissie van Openbare Werken van de stad stelde voor 267.159, 78 fr af te nemen van de lening van 4 miljoen om er een nieuwe vismijn te bouwen, hetgeen op 16 augustus 1877 door de gemeenteraad werd goedgekeurd (34). Schepen MARYSSAEL had trouwens al voorgesteld in februari 1877 dat er langs de dokken een dubbel treinspoor moest komen. Het zou met het toenmalig station verbonden worden met een enkel spoor dat, komend van het goederenstation (nu de Verenigde Natieslaan en de villagronden aan de Spoorwegstraat), ten westen (Stockholmstraat) en ten noorden (Keizerskaai, nu Vindictivelaan) van het derde handelsdok (heden de plaats van het stadhuis) zou lopen (35).

Minister van Openbare Werken, Charles SACINCTELETTE, die, in 1878 in het ministerie FRERE ORBAN-VAN HUMBEECK, de Oostendenaar August BEERNAERT had opgevolgd, was een bezoek komen brengen aan Oostende en had daarbij de verzekering gegeven dat de treinsporen zouden verlengd worden om de nieuwe vismijn en de kaai der stoomschepen te bedienen (36). Die nieuwe vismijn werd ingewijd op 16 februari 1879 (37).

Het schepencollege vroeg op 26 april 1879 de spoorverbinding aan en minister SAINCTELETTE antwoordde al op 15 mei dat de verbinding zo vlug mogelijk zou verwezenlijkt

worden (38). Het toenmalig schepencollege van Oostende was immers een trouwe aanhanger en uitvoerder van het liberaal ministerie dat toen aan het bewind was en kon dus op steun rekenen van overheidswege.

De nieuwe spoorverbinding kwam inderdaad nog in 1879 tot stand. Ze moest echter al in 1880 aangepast worden op de kaai der stoomschepen en uitgebreid worden met een tweede spoor op de zuidkaai van het tweede handelsdok. Er was immers vastgesteld tijdens de winter 1879-1880, toen de Schelde wegens ijsgang enkele tijd gesloten was en verscheidene schepen van Antwerpen naar Oostende werden afgeleid, dat de aangelegde sporen ontoereikend waren (39).

Hoewel het stationsgebouw ten zuiden van het tweede handelsdok niet werd afgebroken, kwam er daarnaast een gans nieuw gebouw tot stand met een vierkante toren van 40 m hoog in de as van de Kapellestraat. Hij droeg op elk van de vier zijden een wijzerplaat van 4 m diameter zodat men van op de zeedijk kon zien hoe laat het was. Een tonvormig ijzeren gebinte met glazen ruiten - naar het model waarop nadien Antwerpen Centraal werd gebouwd - overdekte vier sporen. Felix LAUREYS was er de architect van. De inwijding greep plaats op zondag 30 juli 1882 door minister van Binnenlandse Zaken G. ROLIN-JACQUEMYNS (40).

8. Na de spoorweg : de stapelplaatsen

Nu lagen er al sporen op de kaai der stoomschepen en aan de oude handelsdokken, maar er moesten nog stapelhuizen komen. Het gebrek daaraan te Oostende was al menigmaal vastgesteld. De gemeenteraadsleden Charles PAVOT en Aimé DE BREYNE ondervroegen daarover het schepencollege dat antwoordde dat het er zich actief mee bezig hield. Een stapelhuis op de zuidkaai van het tweede handelsdok, daar wilde het spoorwegbestuur, om begrijpelijke redenen, niet van horen. Dat zou immers juist vòòr het nieuw stationsgebouw staan ! (41).

Het optrekken van eenhangaar naast het Openbaar Stapelhuis op de zuidkaai van het eerste handelsdok, zou nog wel op zich laten wachten wegens moeilijkheden met de onteigening (42). Voor de bouw van een hangaar op de kaai der Londenboten gingen de zaken vlugger. Al in oktober 1884 kon de burgemeester een plan met kostenraming voorleggen in de gemeenteraad, die het onderwierp aan het oordeel van de verenigde Commissies van Openbare Werken en van Handel. Deze keurden het plan goed op 25 november en de gemeenteraad stemde ermee in op 1 december 1884 (43). Nu moest alleen nog het spoorwegbestuur zijn toestemming geven. Op een brief van het schepencollege van 12 december 1884 liet de minister, die de spoorwegen in zijn bevoegdheid had, pas op 23 mei 1885 weeten dat de hangaar mocht gebouwd worden (44). De aanbesteding greep plaats in het begin van 1886. Het laagste bod kwam van L. PAUWELS uit Oostende voor 32.200 frank en werd, na een eerste uitstel, uiteindelijk door de gemeenteraad aanvaard (45).

Volgens een rapport van het schepencollege van 12 november 1886 was de nieuwe hangaar toen voltooid en kon ter beschikking gesteld worden van de handel. In afwachting van het opstellen van een reglement voor het gebruik ervan, werd voorgesteld dat het gebruik gratis zou zijn tot 1 januari 1887. Van toen af zou men werken zoals te Antwerpen. Tijdens het laden en lossen van een schip zouden de te verhandelen goederen gratis mogen gestapeld worden. Voor de andere goederen werd in januari 1887 een tarief vastgelegd (46).

9. De nieuwe rederij in de periode 1870-1900

De schepen van de GSN, die vanaf 1876 steevast aan de kaai der stoomschepen kwamen aanleggen waren de Swallow en de Swift (47). Het waren raderschepen met ijzeren

rompen, gebouwd in 1875, en zusterschepen. De raderboot Swift werd in 1884 vervangen door de ijzeren schroevenboot met dezelfde naam Swift en met iets grotere afmetingen : lengte 210' 00" (= 64,00m), breedte 28' 4" (= 8,64 m), 667 grosston, tegen 627 grosston voor de voorgaande. De raderboten Swift en Swallow, die gedurende verscheidene jaren op Oostende voeren, hadden de volgende afmetingen : lengte 200' 5" (= 61,10 m), breedte 27' 2" (= 8,28 m), nettoton 360-363, grosston 652-627.

In 1880 vertrok er iedere dinsdag, donderdag en vrijdag een schip naar Londen en iedere dinsdag, woensdag en zondag kwam er een schip toe (48).

In die tijd zal het bij de nieuwe rederij een traditie worden aan haar schepen systematisch namen te geven van vogels : Swallow is zwaluw, Swift is gierzwaluw. De nieuwe rederij hield het niet bij Engelse vogelnamen alleen, maar er kwamen ook Franse en zelfs Nederlandse namen voor zoals Roek en Merel (49).

In de jaren 1870-1871 had de Frans-Duitse oorlog een gunstige invloed op het passagiersverkeer, zowel tussen Oostende en Londen als tussen Oostende en Dover. In die twee jaren werden tussen Oostende en Londen respectievelijk 8.070 en 7.552 passagiers overgezet in beide richtingen samen; tussen Oostende en Dover was dat respectievelijk 37.440 en 67.992, eveneens voor beide richtingen samen (50). In de daarop volgende jaren echter zullen de cijfers op beide lijnen weer gevoelig dalen.

De scheepsmakelaar en douaneagent te Oostende was, zoals terloops reeds vermeld, in 1840 en volgende jaren J. HERREWYN. Wellicht rond 1880 werd hij opgevolgd door Alphonse PERIER, later de firma A. PERIER & fils. Na zijn overlijden te Oostende in 1894 zette zijn zoon Georges PERIER de zaak verder (51).

10. Een geduchte concurrent duikt op : de Cockerillijn

De Belgische Staat meende de uitvoer van onze landbouwproducten naar Londen te moeten stimuleren. Het was de nieuwe rederij Cockerill, die al bedrijvig was in de scheepvaart, vooral in de invoer van ertsen van Bilbao voor haar fabrieken te Seraing, ook langs de haven van Oostende, die op aandringen van koning Leopold II en met steun van de Staat, op 1 juni 1896 met gecharterde schepen, de nieuwe scheepvaartlijn Oostende-Tilbury opstartte (52). Tilbury is een verre voorstad van Londen en de nieuwe lijn was dus een rechtstreekse concurrent van de GSN. Bovendien werd Georges PERIER de agent in Oostende van de Cockerillijn. De GSN werd voortaan in Oostende vertegenwoordigd door R. MENY & C^o.

Een nieuwe hangaar werd op de kaai der stoomschepen gebouwd door de Tilburylijn ten zuiden en in het verlengde van deze van de GSN. Treinsporen werden verplaatst en nieuwe sporen werden gelegd langs de kaai waar tegelijk nieuwe aanlegsteigers werden gebouwd (53).

In februari 1897 moest de GSN het verlies van de Hawk (= havik) betreuren die nog niet zo lang geleden in dienst was gekomen. Kapitein BUTCHER was met zijn schip uit Oostende vertrokken met een volle lading varkens, konijnen, eieren, boter, enz. en kwam op de Theems, in de mist in aanvaring met het kolenschip Chelsea. De Hawk zonk maar kon toch enige dagen later gelicht worden en naar de werf van de rederij te Deptford gesleept worden voor herstelling. Het schip werd op de lijn naar Oostende vervangen door de FALCON (= valk) (54).

Het jaar 1900 was voor de nieuwe rederij een bijzonder grillig jaar. In februari moest het aantal afvaarten per week van 3 naar 2 teruggebracht worden, maar in oktober werd het zelfs 4

per week, namelijk op dinsdag, donderdag en vrijdag, telkens om 12 uur, en op zaterdag om 19 uur. Zo waren er samen met de 6 afvaarten per week van Cockerill, niet minder dan 10 afvaarten per week naar de streek van Londen (55). Soms werden er ook speciale verschepingen uitgevoerd, zoals op 5 juni 1900, toen een hele Duitse menagerie met leeuwen, tijgers, luipaarden, enz. werd ingescheept (56).

11. De periode 1901-1914

Met de komst van de Tilburyboten was er blijkbaar plaatsgebrek aan de kaai der stoomschepen. De nieuwe rederij Cockerill vroeg in juni 1900 aan de minister van Openbare Werken haar houten aanlegsteiger (toenmalig aanlegpost nr. 2) te verstevigen om er, benevens de 2 reeds aanwezige stoomkranen van 4 ton hijsvermogen, nog een zware kraan van 15 ton hijsvermogen te kunnen opstellen. Daar de kraan zelf al 25 ton zou wegen, moest het draagvermogen van de steiger minstens 40 ton bedragen. Dat werk werd door aannemer Emmanuel DE CLOEDT uitgevoerd en Cockerill kwam voor een derde tussen in de kosten (57).

Terwijl die werken aan de gang waren, vroeg de GSN op 1 januari 1901, langs haar agent R. MENY & C^o om, ook de aanlegsteiger voor haar schepen (toenmalig aanlegpost nr. 3) te verlengen. Naast de reeds aanwezige kraan zou daar een tweede gewone kraan opgesteld worden. De GSN was echter niet bereid tussen te komen in de kosten. Ingenieur VAN GANSBERGHE van Openbare Werken vindt het ook redelijk dat de Staat, die in 1897 de versterking en de verlenging van die aanlegpost had bekostigd, ook nu alle kosten helemaal zou dragen, omdat het hier ging om het opstellen van een gewone kraan. Dezelfde aannemer DE CLOEDT, die het werk aan de post nr. 2 voltooide, zou het werk aan de post nr. 3 aanpakken en uitvoeren tegen 4.950 frank (58).

In 1901 besliste de nieuwe rederij het raderschip Swallow uit 1875 en het schroefschip Swift uit 1884 van de hand te doen en te vervangen door meer comfortabele en luxueusere schepen (59). De Swallow werd nog hetzelfde jaar verkocht voor 2.500 pond. Het schip was gebouwd in ijzer te Stockton en met 625 grosston (60). De nieuwe rederij kocht ter vervanging het cargo/passagiersschip Calvados van de South Eastern and Chatham Railway, dat te Oostende toekwam op 15 oktober 1901 onder het bevel van kapitein SARGENT (61). Na enige tijd kreeg het de Franse naam Alouette (= leeuwerik). De administratie van de nieuwe rederij te Oostende kampte blijkbaar ook met plaatsgebrek, want het stadsbestuur besliste een verdieping te laten optrekken op het bureau dat de nieuwe rederij betrok in de vismijn. Het was aannemer L. BENTEIN uit Oostende die het werk uitvoerde tegen 4.052 frank. De gemeenteraad was het daarmee eens in zijn zitting van 12 februari 1901 (62).

De Alouette had accommodatie voor 233 passagiers in 1e klasse en 92 in 2e klasse. Omdat het schip vaak ook grote hoeveelheden geslachte konijnen als vracht meevoerde, kreeg het schip in Engeland de bijnaam "Ostend rabbit boat" (63).

Schepen, die in 1902 en 1903 regelmatig de overvaart naar Londen deden, waren : Swift (nog niet verkocht), Alouette, Egret (= zilverreiger), Widgeon (= smient), Gannet (= Jan van Gent), Falcon (64). Bovendien werden er tijdens het badseizoen geregeld bijkomende schepen ingezet voor toeristen. Zo kwam de Laverock (= leeuwerik) op 31 juli 1902 te Oostende toe van Londen met 150 Engelse toeristen. Het schip vertrok 's anderendaags (65).

Anderzijds bleven de schepen van de nieuwe rederij ook in 1903 niet gespaard van ongevallen. De Falcon, die Oostende had verlaten op zondag 22 februari, strandde 's anderendaags op Dungeness Wharf (66). De Widgeon, kapitein ADAMS, voer in november, 's nachts in de mist,

tegen het staketsel van Oostende. De houten palen doorboorden de romp van het schip tot in de verblijven van de matrozen (67).

Het moet zijn dat de twee maatschappijen Cockerill en GSN een concurrentiestrijd op leven en dood uitvochten, want met ingang van 1 april 1904 gooiden ze het op een akkoord omdat ze ondervonden dat de concurrentie nadelig was voor beide (68). De GSN was een machtige rederij die toen 43 schepen in de vaart had en talrijke havens in West- en Zuid-Europa aanliep. Cockerill specialiseerde zich alleen op Oostende-Tilbury en had maar 3 schepen in dienst. Het waren wel nieuwe en snelle schepen die de hevigste stormen trotseerden, zelfs als de maalboten in de haven bleven. Het moet anderzijds toch wel gezegd dat het binnenvaren van Dover bij stormweer veel moeilijker is dan het opvaren van de Theems en het aanleggen in Tilbury. Het akkoord behelsde o.a. dat Cockerill zijn dagelijkse afvaart, behalve de zaterdag, behield maar dat de GSN zijn afvaarten terugbracht van 4 op 2 per week, telkens op donderdag en zondag. De scheepsmakelaars en douaneagenten, G. PERIER van Cockerill en R. MENY & C^o van de GSN, werden voor hun diensten bedankt en Cockerill werd de agent voor zijn eigen rederij en ook voor de GSN (69).

Georges PERIER achtte het nodig bekend te maken dat hij als scheepsmakelaar en douaneagent te Oostende bleef werken en dat Adelard BOYDENS en Michel VANDENKERCKHOVE, die zijn trouwe medewerkers waren sinds meer dan 30 jaar, bij hem in dienst bleven (70).

Ter gelegenheid van de inwijding van de nieuwe haveninstellingen te Oostende door koning Leopold II op 4 september 1905, zond de nieuwe rederij nogmaals de Laverock naar Oostende. Belangstellenden konden tegen 2 frank inschepen achter de (toenmalige) vismijn (de cirkel) om 13 uur om deel te nemen aan de grootse plechtigheden (71).

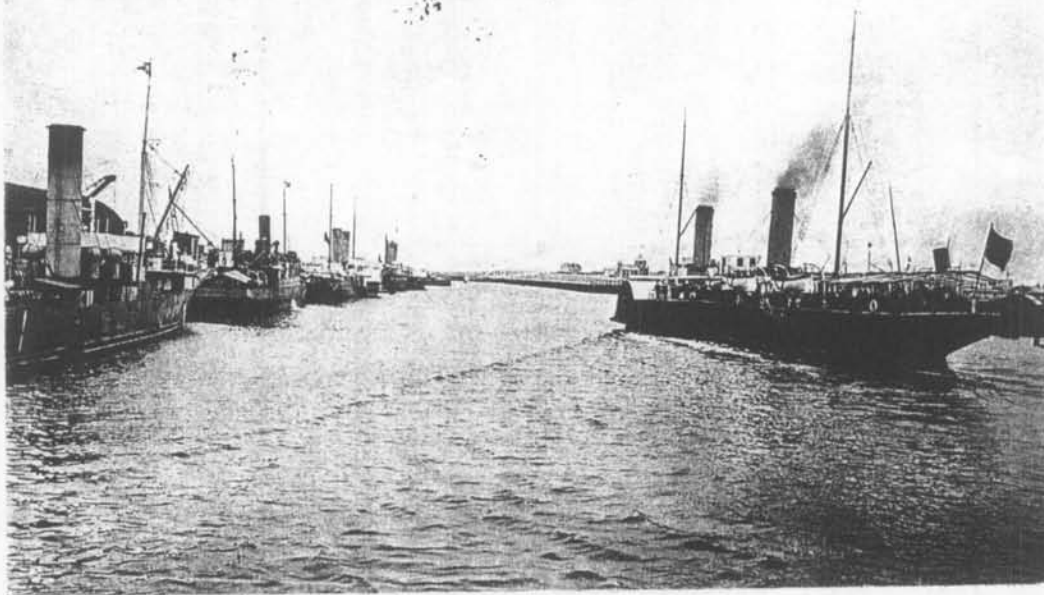
Het akkoord met Cockerill had natuurlijk ook gevolgen op de havenbewegingen van Oostende. Het jaar 1905 liet t.o.v. 1903 een vermindering zien van 102 schepen en van 47.081 nettoton (72). De passagiers van de Londenboten kwamen in de verdrukking op de ontschepingskaai. De plaatselijke pers kloeg het gebrek aan orde aan en ook aan duidelijke aanwijzingen, zodat het niet te verwonderen was dat er zich in augustus 1907 een ongeval met een ontschepte passagier voordeed (73).

Als de schepen van Cockerill om een of andere reden averij hadden opgelopen of uit de vaart moesten genomen worden, dan werd beroep gedaan op deze van de GSN. In augustus 1908 waren de Cockerillboten Saphir en Topaze allebei uitgevallen. Een te Oostende oude bekende, de Falcon, werd uit de veetransportvaart Londen-Den Haver weggenomen en kwam op 26 augustus te Oostende toe (74). Hetzelfde deed zich trouwens drie jaar later voor in augustus 1911 (75).

De Alouette, kapitein HANDMAN, deed ondertussen zijn reputatie van "Rabbit boat" alle eer aan. In september 1908 werden 211.990 kg geslachte konijnen naar Londen verscheept, wat het cijfer van de eerste negen maanden op 1.171.000 kg bracht (76).

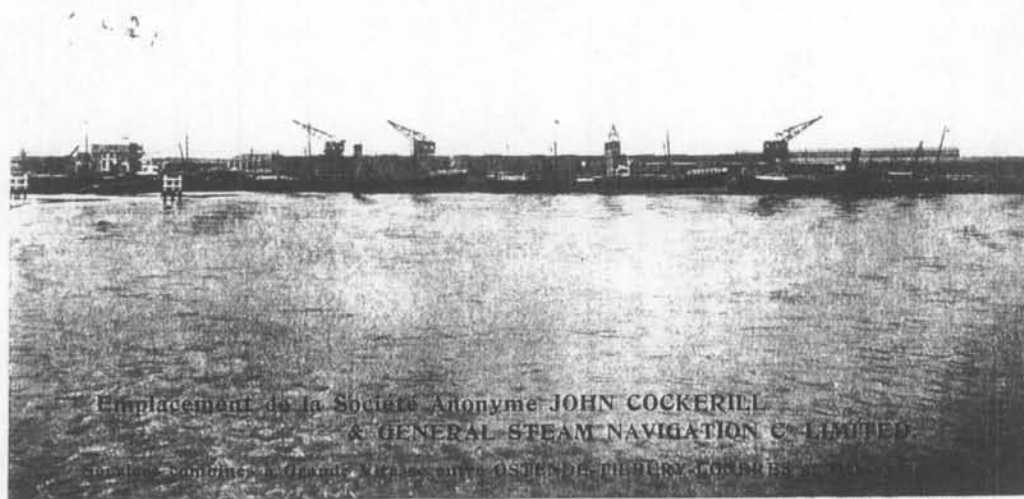
In maart 1911 werden door de GSN enorme hoeveelheden eieren, boter, groenten en gevogelte overgevoerd in het vooruitzicht van de zoveelste staking in de Engelse kolenmijnen (77). Het jaar daarop, opnieuw wegens dreigende stakingen, vertrok de Alouette op zondagnamiddag 25 februari 1912, met 520 kisten van elk 600 eieren uit Italië voor Londen (78).

Ostende Départ de la Malle



Aan de oude kaai der stoomschepen zien we van links naar rechts : een Tilburyboot, de Alouette van de General Steam en twee maalboten. Ca. 1906-1908

NOUVELLES INSTALLATIONS MARITIMES A OSTENDE AVANT PORT.



Zicht op de diepwaterkaai (Cockerillkaai) ca. 1912. We bemerken de drie schepen van de Cockerillvoet : Saphir, Topaze en Rubis en rechts één schip van de General Steam. De kaai is uitgerust met een grote hangaar en vier elektrische kranen

In het jaar 1912 brak de langverwachte dag aan waarop de schepen van de GSN en van Cockerill, in het begin van mei, eindelijk konden aanleggen aan de nieuwe diepwaterkaai. Deze kaai was praktisch al afgewerkt in 1902 (79). Het bouwen van hangaars en het plaatsen van kranen werden echter steeds maar uitgesteld. Allerlei versterkingswerken moesten uitgevoerd worden om de kaai niet stabiel was. Niemand had in 1902 ooit durven vermoeten dat het nog 10 lange jaren zou aanslepen alvorens van de nieuwe kaai gebruik zou kunnen gemaakt worden.

Toen dan eindelijk de 4 mobiele elektrische kranen opgesteld waren en de vaste toendraaikraan van 40 ton hefvermogen, stonden we al op de vooravond van de eerste wereldoorlog in augustus 1914 (80). De Alouette bleef zowat het boegbeeld van de aanwezigheid van de GSN in Oostende. Toch moest het schip een paar keren vervangen worden wegens averij. In januari 1913 had het schip een aanvaring op de Theems en het was opnieuw de Falcon met kapitein WOOD die de taak overnam (81). Op 3 maart 1914 liep de Alouette nog ernstige schade op door aanvaring met een onbekend vaartuig ter hoogte van Blackwall (82).

Toen de Duitsers in het begin van augustus 1914 België binnenvielen en steeds verder naar de kust oprukten, verliet de Alouette voor de laatste maal de haven van Oostende op 21 augustus en de Laverock op 22 augustus 1914 (83). Tijdens de vijandelijkheden verloor de GSN niet minder dan 23 schepen, hetzij ongeveer de helft van haar vloot (84).

12. De periode 1919-1939

Na de eerste wereldoorlog was het eerste schip van de GSN dat te Oostende aanlegde de Bullfinch (= goudvink). Het was een van de kleinste schepen dat de rederij in bezit had sinds 1903 : lengte 118' 7" (= 36,14 m), breedte 23' 2" (= 7,06 m). Het voer binnen op 3 mei 1919 (85). De Alouette, die gedurende 5 jaar in dienst van de Britse Admiraliteit had gevaren, vooral in het noorden van Schotland, werd hersteld en vernieuwd om terug in dienst van de Londen-Oostendelijn te kunnen ingezet worden (86). Het schip werd op 19 november aan de rederij overgemaakt (87). Vanaf juni 1920 vertrok de Alouette iedere zaterdag uit Oostende naar Londen (88).

Geleidelijk aan begon de handel tussen Engeland en het vasteland te hernemen. De GSN boekte 53 afvaarten uit Oostende in 1920 tegen 31 in 1919. De Tilburyboten verwezenlijkten ongeveer het dubbel aantal afvaarten : 108 in 1920 tegen 65 in 1919 (89).

De Alouette werd in 1924 uit de vaart genomen en afgebroken te Rainham bij Londen (90). In de volgende jaren zag de haven van Oostende verscheidene andere schepen van de GSN binnenvaren. Om er maar enkele te citeren : Kingfisher (II) (= ijsvogel) (bouwjaar 1913), Hirondelle (II) (= zwaluw) (bouwjaar 1925), Ptarmigan (II) (= alpensneeuwhoen) (bouwjaar 1921), Mavis (II) (= zanglijster) (bouwjaar 1921), Fauvette (II) (= grasmus) (bouwjaar 1925), Black Cock (= korhaan) (bouwjaar 1921), Oriole (III) (= wielewaal) (bouwjaar 1921), Ortolan (= ortolaan) (bouwjaar 1923) (91).

Na de eerste wereldoorlog was de directeur van de rederij te Oostende de Engelsman Mr. PARKER. Hij overleed op 6 september 1931 in zijn woonhuis in de Prinsenlaan 7 en werd begraven met een dienst in de Anglicaanse kerk in de Langestraat (92). Te zijner nagedachtenis werd in die kerk, aan de linkermuur, een koperen plaat aangebracht. Een andere koperen plaat vermeldt de namen van de personen en van de instellingen die in 1937 een bijdrage hebben geleverd voor het plaatsen van de brandglasramen. Onder deze laatste prijkt de GSN.

De bijdrage van de schepen van de GSN tussen beide wereldoorlogen te Oostende, beperkte zich doorgaans tot één afvaart per week, meestal op zondag. Het laatste schip van de

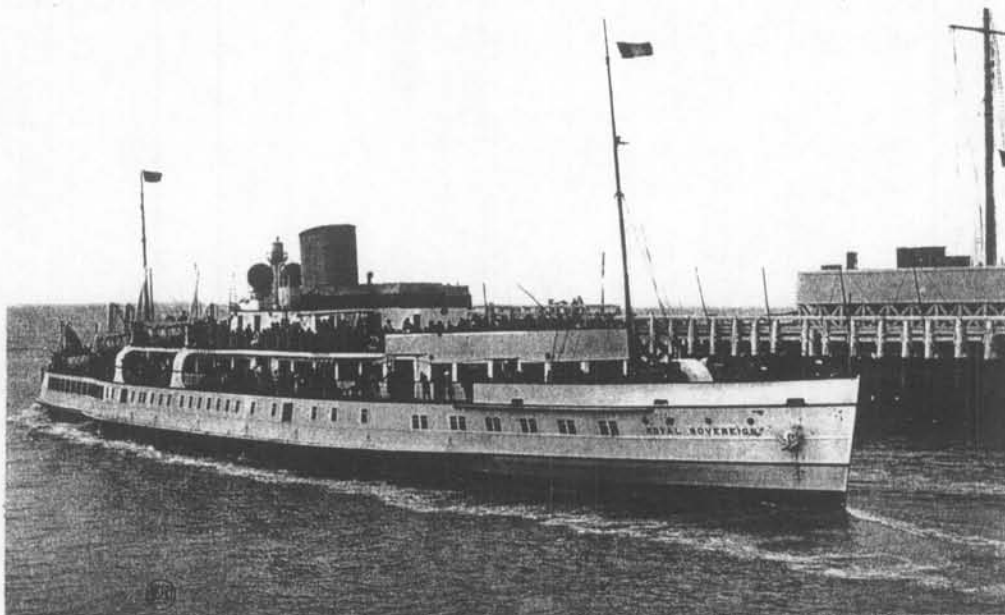
rederij dat op Oostende voer was de Kingfisher (III) verworven in 1938 (93). Het was een zusterschip van de Alouette (III) uit hetzelfde jaar. Ze maten beide 93 ton netto en 276 grosston. De lengte was 150' 7" (= 45,90 m) en de breedte 25' 8" (= 7,82 m). Het bleek dat de rederij Oostende meer en meer links liet liggen ten voordele van Antwerpen en Gent.

De verliezen van de GSN tijdens de tweede wereldoorlog bedroegen in totaal 9 schepen (94). Na de bevrijding stonden dus dadelijk veel schepen ter beschikking om het vervoer tussen Engeland en het vasteland te verzekeren. De haven van Oostende kwam echter niet meer in aanmerking. Alleen te Antwerpen en te Gent waren ze nog trouwe klanten, nu ook met verscheidene motorschepen.

Uiteindelijk moest ook de GSN de duimen leggen voor de ro-ro schepen en de containerschepen. Ze werd door de Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P & O) opgeslorpt in oktober 1971. Haar 150-jarig bestaan heeft de nieuwe rederij net niet gehaald (95).

13. De witte Engelse maalboten te Oostende

Het was al in 1934 dat er pogingen werden gedaan, door de Nem Medway Steam Packet Company, om tijdens het seizoen met toeristen naar Oostende te varen (96). De New Medway was een sinds 1836 stevig gevestigde rederij, die bedrijvig was tussen de havens van de Theemsmonding (97). In 1935 liet de nieuwe rederij vanwege het Bestuur van het Zeewezen een weigering op om te Oostende aan te leggen aan de oude kaai der stoomschepen (98) (nu aanlegplaatsen van de catamarans). De New Medway had, met het oog op de Kanaalvaart met toeristen, in 1935 een schip besteld op de werven van William Denny & Brothers te Dumbarton aan de Firth of Clyde bij Glasgow. Het schip werd aangedreven met dieselmotoren en werd gedoopt "Queen of the Channel" (99).



59. Ostende Malle anglaise « Royal Sovereign » — Ostend English mail « Royal Sovereign »

De Engelse pakketboot Royal Sovereign van de General Steam verlaat de haven achteruitvarend. Ca. 1938.

Het kwam nog in 1935 naar Oostende, maar moest aanleggen aan de piergeleider van de sluis Demey, die eigendom was - en nog altijd is - van de stad Oostende. De stad rekende 2 frank landingstaks aan per passagier (100).

In de zomer van 1936 werden door het Zeewezen stappen gezet bij het Oostends stadsbestuur om de gegeven aanlegtoelating in te trekken, maar de stad weigerde (101).

De New Medway plaatste in datzelfde jaar en bij dezelfde werf een bestelling voor een verbeterde uitgave van het vorig jaar bestelde schip. Die nieuwe eenheid werd "Royal Sovereign" gedoopt. Het schip was nog in aanbouw als, op het einde van 1936, de Ned Medway door de GSN werd opgekocht (102). Het jaar 1937 was het derde jaar van de exploitatie die nu met twee schepen gebeurde. De stad werd vanwege het Zeewezen een landingstaks opgelegd van 7,50 fr per passagier, wat in dat seizoen 350.000 fr opbracht (103). In 1938 werd door het Zeewezen, zonder de stad hierbij te erkennen, de landingstaks verdubbeld tot 15 fr per passagier. Na protest van de stad werd gepreciseerd dat de haventaks voor alle passagiers, die op de Theems te Londen inscheepten, 15 fr per persoon moest bedragen. Voor de andere passagiers, die elders inscheepten, bleef het 7,50 fr op voorwaarde dat de GSN dezelfde prijs voor de overvaart aanrekende als op de Belgische maalboten (104).

Toch bestelde de GSN in 1938 bij dezelfde werf nog een gelijkaardig schip als de Royal Sovereign. Het werd de "Royal Daffodil", die in de zomer 1939 in dienst moest komen (105). Dat schip voer inderdaad op 31 mei 1939 om 15 uur der haven van Oostende binnen (106). Het schip mat 1.045 ton netto en 2.060 grosston. De lengte was 299' 7" (=91,31 m) en de breedte 50' 1" (= 15,27 m). Het ontwikkelde een snelheid van 21 knopen (ca. 38 km/uur) en had een diepgang van slechts 10' (= 3,05 m) (107).

De passagiers van al die schepen, die te Oostende aanlegden nabij of in de sluis Demey, werden met een speciale tram vervoerd tot aan het postgebouw op de Hendrik Serruyslaan. Dat tramstel bestond uit een sleep van acht rijtuigen, voortgetrokken door een motorpakwagen. Het hele tramstel kon toen, in afwachting van de aankomst van het schip, opgesteld worden in de S-vormige bocht bij de sluis Demey. Immers, in die tijd werd alleen de zeewaartse brug in beide richtingen voor het wegverkeer gebruikt, tenzij er een schip moest versast worden. Dat was natuurlijk niet het geval als één van de passagiersschepen vòòr of in de sluis lag. Het afzetten van passagiers aan het postgebouw riep natuurlijk wat klachten op vanwege de chauffeurs, maar er werd wijselijk geen gevolg aan gegeven. De middenstand van het stadscentrum vaarde er trouwens wel mee (108).

Alle drie deze schepen waren in het wit geschilderd, behalve de schoorsteen die beige was. De Royal Sovereign had één schoorsteen maar de twee andere hadden er twee. Alle drie waren het motorschepen die omzeggens nieuw waren en in de zomermaanden een reeds vertrouwde verschijning waren in de haven van Oostende.

Het seizoen 1939 was het laatste dat toch niet meer helemaal normaal kon genoemd worden. In september 1938 hadden we in België al de eerste algemene mobilisatie van het leger gekend. Met de Duitse inval in Polen in september 1939, en de oorlogsverklaring van Engeland en Frankrijk aan Duitsland, was het gedaan met het toeristisch scheepvaartverkeer. De drie schepen werden door de Britse Admiraliteit opgevorderd en ingezet als troepentransportschepen.

De Queen of the Channel, onder het bevel van kapitein W.J. ODELL, zette in mei 1940 nog de Irisch Guards te Boulogne aan wal om de haven te verdedigen. Spoedig echter moest het op 27 mei naar Duinkerke gestuurd worden om mee te werken aan de evacuatie van het vluchtend Brits expeditiekorps naar Engeland. Op 28 mei vertrok het schip met 950 man aan boord. Het werd

getroffen door Duitse bommen. De manschappen konden nog op een andere boot overgezet worden vooraleer het schip op dezelfde dag, 28 mei 1940, zonk (109).

De Royal Sovereign, onder bevel van kapitein T.G. ALDIS, was op 26 mei te Southampton en werd ook naar Duinkerke gestuurd waar het op 29 mei begon met de evacuatie van de troepen. In 6 reizen werden in totaal tussen 11.000 en 12.000 man naar Margate overgevaren. Ook van uit Saint Malo werden later nog 1.209 manschappen geëvacueerd en van uit Cherbourg nog 945. Op 9 december 1940 is het schip door een ontploffing (zeemijn ?) in het Kanaal van Bristol verloren gegaan (110).

De Royal Daffodil tenslotte, met als kapitein G. JOHNSON, evacueerde op 27 mei in totaal 8.500 man uit Duinkerke en overleefde de oorlog (111). Het schip kon in 1947 opnieuw in dienst gesteld worden, maar het kwam niet meer naar Oostende (112).

-
- (1) COPE CORNFORD L. A. Century of sea trading 1824-1924, p. 1-8.
 - (2) LAMALLE ULYSSE. Histoire des Chemins de fer belges, p. 12.
 - (3) L'Echo d'Ostende, 15 oktober 1924.
 - (4) COPE CORNFORD L., o.c., p. 7.
 - (5) COPE CORNFORD L., o.c., p. 9.
 - (6) COPE CORNFORD L., o.c., p. 34.
 - (7) Bulletin van de Handelskamer, 1895, p. 120-122.
 - (8) Bulletin communal 1876. Gemeenteraad van 6 november 1876, p. 109-112.
 - (9) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen. Reg. nr. 1691. Havenbeweging van Oostende in 1840.
 - (10) id. Reg. nr. 1692. Havenbeweging van Oostende in 1841; reg. nr. 1693. Havenbeweging van Oostende in 1842.
 - (11) id. Reg. nr. 1694. Havenbeweging in Oostende in 1843.
 - (12) de BURBURE de WESEMBEEK Albert. Eeuwfeest van de Lijn Oostende-Dover 1946-1946, p. 60.
 - (13) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen. Reg. nr. 1695. Havenbeweging van Oostende in 1844.
 - (14) id. Reg. nr. 1696. Havenbeweging van Oostende in 1845.
 - (15) id. Reg. nr. 1697. Havenbeweging van Oostende in 1846.
 - (16) id. Reg. nr. 1698, 1699, 1700. Havenbeweging van Oostende in 1847, 1848, 1849.
 - (17) La Flandre maritime, 14, 18, 21 september 1850; 2, 20 november 1850. Feuille d'Ostende, 15 september 1850, 13 april 1851.
 - (18) La Flandre maritime, 9 augustus 1851.
 - (19) Bulletin van de Handelskamer over de jaren 1859 tot 1866.
 - (20) Jaarverslag van de Handelskamer over 1864.
 - (21) L'Echo d'Ostende, 31 oktober 1869.
 - (22) Bulletin van de Handelskamer, 1890, p. 158, 215.
 - (23) Zie noot 19.
 - (24) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5696. Brief van 21 november 1848 van E. Van der Sweep, inspecteur van het Loodswezen te Oostende, aan de inspecteur-generaal van het Zeewezen te Brussel, met grondplan.
 - (25) Bulletin communal 1866. Gemeenteraad van 12 maart 1866, p. 32-33.
 - (26) id. Gemeenteraad van 31 mei 1866, p. 49-50.
 - (27) L'Echo d'Ostende, 4 november, 16 december 1869.
 - (28) Bulletin van de Handelskamer, 1883, 66-67.

- (29) Bulletin communal 1872. Gemeenteraad van 11 september 1872, p. 65.
- (30) id. Gemeenteraad van 7 november 1872, p. 101.
- (31) id. Gemeenteraad van 12 november 1872, p. 107.
- (32) Bulletin communal 1873. Gemeenteraad van 26 mei 1873, p. 48.
- (33) Bulletin communal 1877. Gemeenteraad van 28 mei 1877, p. 89-90.
- (34) id. Gemeenteraad van 16 augustus 1877, p. 107.
- (35) id. Gemeenteraad van 19 februari 1877, p. 11-12.
- (36) Bulletin communal 1879. Gemeenteraad van 27 januari 1879, p. 13-16.
- (37) L'Echo d'Ostende, 16 februari 1879.
- (38) Bulletin communal 1879. Gemeenteraad van 19 juni 1879, p. 67-70.
- (39) Bulletin communal 1880. Gemeenteraad van 5 mei 1880, p. 74.
- (40) L'Echo d'Ostende, 3 augustus 1882.
- (41) Bulletin communal 1884. Gemeenteraad van 10 september 1884, p. 63-64.
- (42) Bulletin communal 1886. Gemeenteraad van 16 maart 1886, p. 37.
- (43) Bulletin communal 1884. Gemeenteraad van 8 oktober 1884, p. 93-94 en van 1 december 1884, p. 134.
- (44) Bulletin communal 1885. Gemeenteraad van 8 juni 1885, p. 99.
- (45) Bulletin communal 1886. Gemeenteraad van 19 januari 1886, p. 11. Gemeenteraad van 2 maart 1886, p. 28-31. Gemeenteraad van 16 maart 1886, p. 39-40.
- (46) Bulletin communal 1886. Gemeenteraad van 16 november 1886, p. 271.
Bulletin communal 1887. Gemeenteraad van 18 januari 1887, p. 26-28.
- (47) Bulletin communal 1887. Gemeenteraad van 6 november 1876, p. 109-112.
- (48) L'Echo d'Ostende, 1 januari 1880.
- (49) HANCOCK H.E. Semper fidelis, p. 131-137. Lijst van al de schepen van de GSN tussen 1824 en 1950.
- (50) Bulletin van de Handelskamer 1871. Jaarverslag over 1870, p. 33.
id. 1872. Jaarverslag over 1871, p. 43.
- (51) Bulletin van de Handelskamer, oktober 1894, p. 10.
L'Echo d'Ostende, 1 november 1894.
Alphonse Jean Théodore PERIER, ° Oostende 18 januari 1818 + Oostende 26 oktober 1894, echtgenoot van Louise Verhaeghe.
- (52) L'Echo d'Ostende, 25 december 1895, 28 mei 1896, 4 juni 1896.
- (53) L'Echo d'Ostende, 24 en 28 mei 1896.
- (54) L'Echo d'Ostende, 7, 9 en 11 februari 1897.
- (55) L'Echo d'Ostende, 15 februari 1900.
Le Carillon, 16 en 18 oktober 1900.
- (56) Le Carillon, 7 juni 1900.
- (57) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen. Haven van Oostende, nr. 820.
- (58) id. nr. 819.
- (59) Le Carillon, 16 mei 1901.
- (60) Le Carillon, 9-10 november 1901.
- (61) Le Carillon, 19-20 oktober 1901.
L'Echo d'Ostende, 17 oktober 1901.
- (62) Bulletin communal 1901. Gemeenteraad van 12 februari 1901, p. 111.
- (63) GREENWAY Ambrose. A Century of North Sea Passengersteamers, p. 10-11.
- (64) Rapport sur l'Administration et la situation des affaires de la ville d'Ostende 1902, p. 123.
- (65) Le Carillon, 1 augustus 1902.
- (66) L'Echo d'Ostende, 26 februari 1903.
- (67) L'Echo d'Ostende, 10 november 1903.
Le Carillon, 12 november 1903.

- (68) Bulletin van de Handelskamer 1905, januari nr. 1, maart nr. 3.
- (69) Le Carillon, 2-3 april 1904.
- (70) Le Carillon, 7 april 1904.
- (71) Le Carillon, 2-3 september 1905.
- (72) Le Carillon, 18 januari 1906.
- (73) L'Echo d'Ostende, 6 augustus 1907.
- (74) Le Carillon, 27 augustus 1908.
- (75) Le Carillon, 31 augustus 1911
- (76) Le Carillon, 21 oktober 1908.
- (77) Le Carillon, 19 maart 1911.
- (78) L'Echo d'Ostende, 29 februari 1912.
- (79) CADOLA, A. Les nouvelles Installations maritimes au port d'Ostende, in Annales des Travaux publics de Belgique, 1901, p. 47.
- (80) L'Echo d'Ostende, 9 mei 1912 e, 24-25 januari 1914.
- (81) Le Carillon, 9 januari 1913.
- (82) Le Carillon, 5 maart 1914.
- (83) COPE CORNFORD L., o.c., p. 95.
- (84) L'Echo d'Ostende, 15 oktober 1924.
- (85) Le Carillon, 22 juni 1919.
- (86) Le Carillon, 19 november 1919.
- (87) GREENWAY A., o.c., p. 11.
- (88) Le Carillon, 20 juni 1920.
- (89) Bulletin van de Handelskamer. Rapport over het jaar 1920 in L'Echo d'Ostende, 12-13 maart 1921.
- (90) GREENWAY A., o.c., p. 11.
- (91) R.A. Brugge. Hoofdwaterschout Oostende, nr. 218 (februari 1926-maart 1930).
- (92) L'Echo d'Ostende, 12 september 1931.
- (93) Mededeling van de heer Frans CAMERLINCK die toen op het kantoor van Cockerill werkte.
- (94) HANCOCK H.E. o.c., p. 135-137.
- (95) Mededeling van de rederij P& O aan de auteur op 18 augustus 1994.
- (96) De Zeewacht, 6 augustus 1938.
- (97) HANCOCK H.E., o.c. p. 13.
- (98) De Zeewacht, 22 juni 1935.
- (99) HANCOCK H.E., o.c. p. 16.
- (100) Zie noot 96.
- (101) Zie noot 96.
- (102) HANCOCK H.E., o.c., p. 13, 16.
- (103) Zie noot 96.
- (104) De Zeewacht, 13 augustus 1938.
- (105) Zie noot 99.
- (106) De Zeewacht, 3 juni 1939.
- (107) L'Echo d'Ostende, 3 juni 1939.
- (108) L'Echo d'Ostende, 13 augustus 1938.
- (109) HANCOCK H.E., o.c., p. 26-27.
- (110) ibid. p. 29-32.
- (111) ibid. p. 33-36.
- (112) ibid. p. 111, 114.

A. PERIER & FILS,

COURTIERS

DE LA

GENERAL STEAM NAVIGATION COMPANY.

Commissionnaires-Expéditeurs,

OSTENDE.

SERVICES RÉGULIERS

DE LA

General Steam Navigation Co^y.

ENTRE

LONDRES

ET

LES PORTS SUIVANTS :

GEESTEMUNDE.	HAVRE.
TONNING	TONNAY-CHARENTE
HAMBORG.	BORDEAUX.
HARLINGEN.	POPTO.
AMSTERDAM.	LISBONNE.
POTTERDAM.	GENES.
ANVERS.	LIVOURNE.
OSTENDE.	NAPLES.
BOULOGNE.	MESSINNE.
EDIMBOURG.	PALERME.
HULL.	GREAT YARMOUTH.

TRANSPORTS A FORFAIT

VIA LONDRES.

Pour les Indes, Java, la Chine, le Japon, l'Australie, la Nouvelle Zélande, et l'Amérique, par steamers et par voiliers.

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

PERIER. — OSTENDE.

14 Août

2445

5/20

OSTENDE.

10 Août

CABINET 1891
13 AOUT 91
3211

Monsieur le Ministre

Les Steamers de la Haerman Line de Hambourg au Congo qui faisaient autrefois escale à Tlessingue, viennent maintenant toucher à Ostende.

Ces Steamers ont environ 2000 T^s register et un tirant d'eau de 19 à 24 Pieds.

Le premier essai a eu lieu le 3 août dernier par le Steamer "Lulu Bablen".

Ce navire est entré au port vers 11 1/2 h^s du matin et est reparti le même jour à une heure de l'après midi.

Il a dû payer pour ce court séjour :

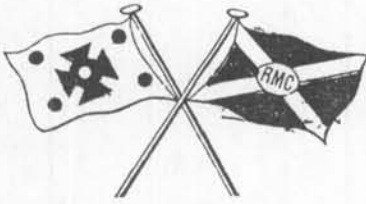
Droits de pilotage	fr. 244.69
Droits de feu	189.04
Droits de police maritime	26.50

fr. 460.23

A Monsieur le Ministre des Finances

à Bruxelles

Affrètements et Transports



R. Meny & Co.

ARMATEURS

SHIPOWNERS AND BROKERS

Ostende - Bruges - Gand - Anvers

Assurances - Expéditions

Agents et Courtiers des lignes suivantes

General Steam Navigation Co

Service régulier entre

Ostende et Londres et les ports suivants

ANVERS	BORDEAUX	PORTO
AMSTERDAM	TONNING	LISBONNE
ROTTERDAM	HAMBOURG	GENES
HARLINGEN	GRESTEMUNDE	LIVOURNES
BOULOGNE s/M.	GREAT-YARMOUTH	NAPLES
HAVRE	HULL	MESSINES
TONNAY-CHARENTE	EDIMBOURG	PALERME

National Line

service hebdomadaire sur

New-York - Philadelphie - Baltimore

Union Castle Mail Steam Ship Co Ltd

DONALD CURRIE & CO

service hebdomadaire pour

le Cap et les colonies sud Africaines

Canadian Pacific Railway Co

Montréal

service hebdomadaire sur le

Canada - Chine - Japon

Allan Line

service hebdomadaire sur

Quebec - Montreal - Halifax - Toronto - Laplata

Compagnie Belge de Navigation et de Commerce International, Anvers

service sur

la Baltique, le Golfe et la Méditerranée

Lignes directes d'Anvers

par Steamers et Voiliers pour

Bombay, Colombo, Madras, Calcutta, l'Australie et les Indes

SCOTTS CODE 1898

Télégrammes : MENYCO

Téléphone à Anvers 1361

Téléphone à Ostende 175

Please refer hereto.
148

Ostende 1 Janvier 1901

Monsieur l'Ingénieur - chef
des ports & chaussées
Ostende

En réponse, à votre lettre du 29 dernier, à
guise, devant servir pour déchargement & chargement
à l'avant de nos steamers, j'écris environ de
4 à 5000 K^{cs} et, sera du type, de celle, actuelle-
ment employée.

Nous ne sommes à aucun prix, disposés
à intervenir, dans les frais, de la prolongation
qui n'est actuellement réclamée, que pour éten-
dy trafic, qui, a depuis quelques années, pris
une considérable extension.

Nous vous prions Monsieur, de ne pas
confondre, la prolongation du ponton, avec la
consolidation réclamée par Cockeill, qui
avait un ponton, grand, & solide assez pour
les grues, y installées, au début de son exp

Sauf convention contraire, sont susceptibles de modification et de non-exécution en cas de force majeure, de neige, glace, épidémie, grèves, émeutes, révolutions, incendie, inondations, encombrement des quais, quarantaine ou guerre, etc., tous forfaits et engagements de transports ainsi que les prix convenus pour frais de place. — Nos prix et forfaits ne doivent être considérés comme valables que moyennant acceptation immédiate. — Aucune assurance n'est couverte que sur ordre formel et sans responsabilité de notre part. — Tout engagement est sujet aux clauses et conditions des permis d'embarquement et connaissements de la ligne. Les risques de séjour en gare, en magasin public ou privé ou sur quai, sont pour compte de la marchandise. Tout compte sera considéré dûment expédié et admis si aucune réclamation ne nous est parvenue par lettre recommandée, quarante huit heures après la réexpédition effectuée par nous. — Le pesage ou comptage par le chemin de fer ne sera exigé que d'après les instructions par écrit du client. Dans le cas contraire, l'expéditeur ou réceptionnaire devra admettre l'exactitude de nos bordereaux d'expédition. Nous nous réservons tous droits de faire encaisser les montants que nous aurions pu omettre pour fret wharfage, ou toutes autres dans nos notes.

Any further communication
on the subject of this letter should
be addressed to the Secretary.

IN YOUR REPLY REFER TO



The General Steam Navigation Company, LTD.
Chief Office - 55, Great Tower Street,
London.

Address for Telegrams
GLYCONIC
LONDON.
TELEPHONE 1791 & 1771
AVENUE.

le 20 Novembre, 1906

recu le 11 juillet
1907

Monsieur le Ministre,

Comme M. Ortmans, Délégué de la
Sté Cockerill, a dû vous le dire récemment, nous désirons
avoir pour notre Compagnie, aux nouvelles installations
du port d'Ostende, un emplacement pour nos vapeurs
contigu à celui de la Sté Cockerill et en face naturelle-
ment d'un hangar pour la manutention des marchandises et
la visite des bagages des passagers que nous transportons.

Nous estimons qu'il nous faudrait une longueur
minimum de 300 pieds pour notre service regulier et une
faculté, pour nos vapeurs extra, de l'augmenter
momentanement de 300 pieds encore, au même quai bien
entendu, et nous vous serions reconnaissants si vous
pouviez donner satisfaction à notre demande.

En vous remerciant d'avance, nous vous prions
d'agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de notre
haute considération.

GENERAL STEAM NAVIGATION COMPANY, Ltd.,

Le Président,

Rich White

A

Monsieur le Comte de Smet de Naeyer,
Ministre des Finances et des Travaux publics,
Bruxelles.

T B

All quotations are made, and goods are carried subject to the terms and conditions of the last edition of
The John Cockerill Line authorised form of Bill of Lading.

DAILY EXPRESS GOODS SERVICE, LONDON-TILBURY-OSTEND.

Telegrams: "CARRIABLE,FEN,LONDON

Tel.Nos	{	City Office	CENTRAL 11297
		"	AVENUE 529
		Depot	AVENUE 4786
		Docks	TILBURY 140.

The John Cockerill Line.

(SOCIÉTÉ ANONYME JOHN COCKERILL, SERAING, BELGIUM.)



37 & 38, MARK LANE,

London. April 5th 1919
E.C.

REFER TO D. 72/42 IN YOUR REPLY.

No. 15.

Monsieur A. Bultinck,
Inspecteur l'Administration de la Marine Belge,
27, Warwick Square,
LONDON, SW.

Dear Mr. Bultinck,

Your letter of the 4th inst., to hand No.
10372.

I enclose you herewith copy of letter which
I have sent to Major Gordon to-day.

Yours faithfully,

C.