

door Ivan VAN HYFTE

Nog steeds (lees 7 april 1987) zijn niet alle lijken geborgen, na de desastreuze ramp met de "Herald of Free Enterprise" of in Londen wordt op een gerechtelijk onderzoek gepeild naar de oorzaken en menselijke nalatigheden in dit pijnlijk drama. Het eindrapport zal wellicht verpletterend zijn voor sommige individuen en instanties.

Zowat 80 jaar geleden (1908) schreef een Brussels advocaat, Charles HERVY-COUSIN, een boek dat een alarmkreet was aan het adres van het Ministerie van Spoorwegen, dat de Marine onder zich ressorteerde.

Al gaat hier geen enkele vergelijking met Zeebrugge op, toch waren de rampen met de "British King", het schoolschip, de "Meuse" en de "Cap Juby" voldoende van die aard om zich vragen te stellen over de veiligheid, het personeel, het materieel, de zeewaardigheid....

In zijn tweede deel trekt de auteur keihard van leer tegen toestanden op onze staatspakketboten in Oostende. Onze maritieme wetgeving vindt hij, zowel technisch als sociaal, thuis te horen in een museum voor antikwiteiten. Vooreerst het personeel. Sinds de oprichting van de maildienst, toen 50 jaar geleden, was er voor de officieren niets veranderd. Ondanks de opgedreven snelheid (23 knopen), ondanks 3 overtochten per dag in beide richtingen, ondanks de toegenomen risico's in het Kanaal, waar talrijke visbakken de signalisatie verwaarloosden, was hun soldij, sedert 1850, niet meer aangepast. De evolutie van het provincie-stadje naar een mondaine badplaats bracht met zich mee dat hun officiersstatus (kledij, levenswijze...) ook wat wilde ! Toch verdiende een commandant van een luxepakketboot als de "Princesse Elisabeth" niet meer dan 5.500 ₣ per jaar. Op de lijn Antwerpen-Harwich kwam hij met 11.250 ₣ naar huis. De noodzaak om in het residentiële Oostende te wonen en de steeds groter wordende verantwoordelijkheid, bood aan velen weinig perspectieven om deze loopbaan uit te bouwen.

In 1908 waren er voor 10 pakketboten, 1 schoolschip en 1 visserijwachtschip slechts elf kommandanten. De "Princesse Joséphine" spande de kroon met slechts één eerste luitenant aan het commando ! Met de draadloze telegrafie werden officieren soms telegrafisten. Ook aan de basis liet het personeelsgebrek zich gevoelen.

De werktuigkundigen werden gerekruteerd onder de bankwerkers die beroepsschool gelopen hadden. Verre van slecht ! Hun jaarwedge bedroeg 1.400 ₣, wat maximaal 1.800 ₣ werd. Soms staan machinisten 9 jaar (!) op de wachtlijst als adjunct, alvorens een vakante plaats vrijkomt. Een chef-mecanicien start met 2.700 ₣ en eindigt met 4.000 ₣ (+ zee-vergoeding, jaarlijks 300 ₣). Ook de technische vereisten waren toegenomen. Toen de maildienst startte, waren het motoren van 1.500 PK. De "Princesse Elisabeth" ontwikkelde 11.000 PK. Veel hulpmotoren zorgen voor luxe en comfort aan boord : elektrische verlichting, verwarming met stoom, nieuwe kranen... Allemaal nieuwe uitdagingen voor de technici. Een herschikking van de hiërarchie en wedde-aanpassing is hier zeker op zijn plaats, vindt de auteur.

Het ondergeschikte personeel op de brug bestaat overwegend uit vissers en mannen van de koopvaardij. Een "mousse" komt als zestienjarige aan de staat en verdient 43 ₣/maand. Na 4 jaar wordt hij matroos en krijgt 104 ₣. Meestal blijven de ex-vissers voor goed, maar de koopvaarders verlaten de job, om na examen, een loopbaan uit te bouwen bij het loodswezen.

Zowel matrozen als stokers, hebben eenmaal getrouwd, een dubbel huishouden en Oostendse gedeputeerden hebben in het parlement reeds aangedrongen op een financieële toegemoetkoming. Een onbeduidend verschil in de wedde-barema's werkt niet gunstig op gezag of respect. Zo krijgt de "maitre d'équipage", de spil waarrond alles draait, een aanvangswedde van 126 ₣ en maximaal 140 ₣, wat te betreuren is, gezien zijn vakkundige kennis.

En het materieel ? De Belgische pakketboten waren toen in 4 categorieën onderverdeeld. Op de lijn Calais-Dover waren de slechtste eenheden beter dan onze 3e categorie (vb. "Princesse Henriette", "Rapide"). Ingenieurs hadden, na 23 jaar intensieve dienst, heel wat desiderata bij mogelijke nieuwbouw en waren op de hoogte van de gebreken in sommige installaties. De ontevreden toerist zal dan ook de concurrentie opzoeken, zelfs al wordt jaarlijks 300.000 ₣ aan publiciteit gependend. "Le Carillon d'Ostende" vindt een verspilling van 150.000 ₣ per boot voor nieuwe verwarmingsketels "incompréhensible". Een andere financieel-zware dobber was het onderhoud. In alle Belgische en buitenlandse compagnieën berust het te dure onderhoud in eigen handen; hier krijgt de privé-sektor 80.000 ₣ schilderwerken per jaar. Het noodzakelijk kalfateren gebeurt in Antwerpen waar met het huurgeld voor de droogdokken beter een eerste Oostendse scheepshelling zou gebouwd worden, in plaats van 12 à 14 maand wachttijd voor deze operatie.

Tenslotte de restaurants. De exploitatie van de buffetten laat veel te wensen over. Terecht klaagt de restauranhouder over de slechte infrastructuur aan boord. De keukens liggen te ver af van de restaurants, zodat schotels, na 50 meter, soms koud op tafel verschijnen. Schrijver herinnert zich dat hij eens 2 uur moest wachten op een bescheiden beafsteak. Op de "Princesse Elisabeth" vergewiste hij zich dat de ijskast naast de verwarmingsketel stond. Veel personeelsleden zijn vreemden, die noch Frans noch Nederlands kennen. Al vlug begrijp je de ongeduldige en wanhopige reiziger die een tolk opzoekt om zijn maal te bestellen. Zowel de distributie als de organisatie moeten op punt gesteld worden. Hier vraagt C. HERVY-COUSIN een staatssubsidie van 25.000 ₣ voor een hotelier met internationale reputatie die alzo heel wat meer voor mekaar zou kunnen krijgen.

Al met al een weinig rooskleurig terugblikken op een nationale scheepsvaartlijn die jaarlijks kampte met ± 2 miljoen deficiet.

Hieronder vindt U de état-major van onze staatspakketboten op 1 november 1908

<u>PAKKETBOOT</u>	<u>COMMANDANT</u>	<u>1e OFFICIER</u>	<u>2e OFFICIER</u>
Marie-Henriette	BASTIN	LUTENS	ROYON
Leopold II	VAN DEN KERKHOVE	ROMBOUTS	VERLENDE
Pr. Elisabeth	DUBOIS	ROHAERT	DOBBELAERE
Pr. Clementine	DE HOUST	RYEZ	LAUWEREINS
Rapide	SERVAIS	TURLOT	-

<u>PAKKETBOOT</u>	<u>COMMANDANT</u>	<u>1e OFFICIER</u>	<u>2e OFFICIER</u>
Pr. Henriette	DE GRAEVE	COUVREUR	BLY
La Flandre	EBERHARDT	LAROCK	-
Ville de Douvres	TIMMERMANS	GRAYET	CLAES
Prince Albert	COUCKE	DEPIERE	-
Pr. Joséphine	-	CORNELLIE	-

NOG OVER "S.S. OSTENDE"

zie ook tijdschrift "De Plate" nr. 3 maart 1987, blz. 87-68 zelfde onderwerp.

Uit "Memoriaal, de N.V. DEPPE in de twee wereldoorlogen" uitgegeven door de rederij zelf en steunend op de verslagen van de voorvallen, kunnen we het volgende opmaken :

Verlaat New York op 27 december 1942.

17 januari 1943 : te 10 uur doet zich een reusachtige opwelling aan bakboord voor. Twee onderzeese ontploffingen doen zich voor. Om 07.30 uur wordt het schip gestrand op een slijkbodem van Loch Na Latharick.

Op 22 maart 1943 : nieuwe ontploffingen, waarschijnlijk toe te schrijven aan de militaire lading en er breekt brand uit. Schip wordt verlaten. Drie gewonden, twee vermisten : Oscar DA SIVA, olieman en DOS SANTOS TIAGE, stoker.

Louis VANDE CASTEELE

SCHEEPSBOUW TE OOSTENDE

Bij de contacten, die gelegd werden ter gelegenheid van de thematentoonstelling DE BOUW VAN EEN STALEN VISSERSSCHIP, kregen wij de lijst ter beschikking van de schepen die na de tweede wereldoorlog bij BELIARD CRIGHTON gebouwd werden.

Het waren bijna allemaal stalen schepen (uitzondering hierop vormden de mijnenvegers voor de Zeemacht nrs. 147, 148, 149 en 150 die in hout gebouwd werden).

De bouw van stalen schepen werd in 1983 bij deze werf afgesloten. Onder de naam N.V. MERCANTILE-BELIARD werd in dat jaar overgegaan naar de bouw van schepen in polyester.

Wij zijn de heer DEHASSE, ingenieur bij deze werf, zeer dankbaar omdat hij ons deze lijst voor publicatie ter beschikking stelde.

De meeste van onze lezers zullen verwonderd zijn over het grote aantal gebouwde schepen op deze werf en de diversiteit van de opdrachtgevers. Het is eens te meer een blijk van de werkkraft die een Oostendse werf, gedurende vele jaren kon opbrengen. Spijtig dat deze, internationaal gewaardeerde techniek verloren ging.

J.B. DREESEN