

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 33 en slot)

door **Ferdinand GEVAERT**

Op de eerste bladzijde van zijn boek "*Eeuwfeest der lijn Oostende-Dover 1846-1946*" schrijft de auteur Albert de Burbure de Wesenbeek : "De zeeverbindingen tussen de Vlaamsche vlakten en Engeland's Zuidkust zijn zoo oud als de wereld, Ze bevestigen een eeuwenoude lotsgemeenschap van gevoelens en belangen",

Hierbij heeft de haven van Oostende steeds een grote rol gespeeld, eertijds voornamelijk voor het verschepen van de post, In 1815 werd een eerste regelmatige postverbinding tussen Oostende en Dover ingesteld, nu bijna 200 jaar geleden, Oorspronkelijk met Britse schepen, werd vanaf 1846 de regelmatige verbinding uitgevoerd met de post- en passagiersschepen, maaltboten, van het Belgisch bestuur van het Zeewezen, Hieraan kwam in 1997 een einde, na 151 jaar, bij het opdoeken van de Regie voor Maritiem Transport, de grootste werkgever van de regio,

De verbinding, zij het niet meer met "post", werd opeenvolgend overgenomen door verscheidene rederijen; om ze te noemen : Holyman-Sally, Hoverspeed-Holyman en Transeurope Ferries, Ook andere ro-ro lijnen, o.m. Schiaffino, Ferryways en Dart Line hadden een relatief kort bestaan,

Na het opdoeken van de Hoverspeed-Holyman lijn en door de faling op 25 april 2013 van Transeurope Ferries N.V., die de verbinding met Ramsgate verzekerde, kwam een einde aan de eeuwenoude regelmatige lijnverbindingen naar Groot-Brittannië, Vanuit Oostende vertrekken geen lijnschepen nog naar Groot-Brittannië, De post-, passagiers- en ro-ro trafiek is de geschiedenis ingetreden, het einde van Transeurope Ferries was het einde van een tijdperk,

Een roemrijke bladzijde uit de bewogen geschiedenis van Oostende is omgeslagen,

Het sluitstuk van de *metamorfose van de haven van Oostende* was het voltooiën in 2013 van de nieuwe toegang van de haven en de ingebruikname van een nieuw uitgetekende en gebaggerde vaargeul, De nieuwe haventoeegang laat het in- en uitvaren van schepen met grotere tonnenmaat, afmetingen en diepgang toe,

De haven kreeg een herbestemming,

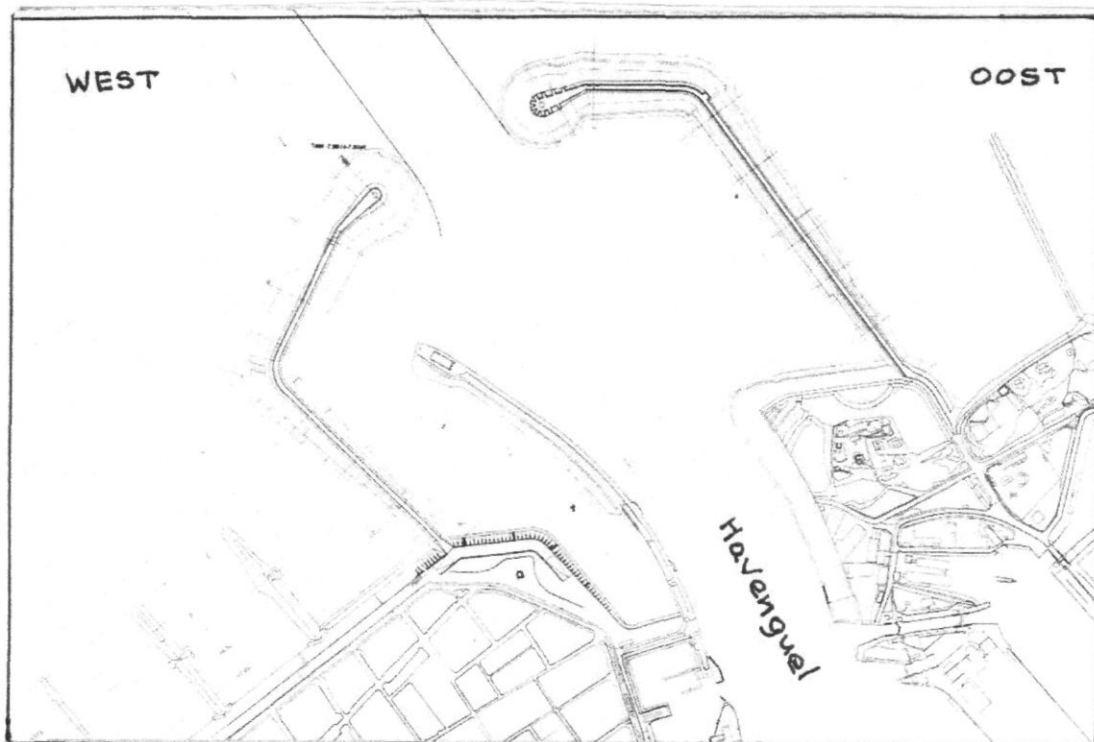


Fig. nr. 250: Haven Oostende, 2013, De nieuwe haventoeegang, met de westelijke en oostelijke strekdam en het behouden westerstaketsel.

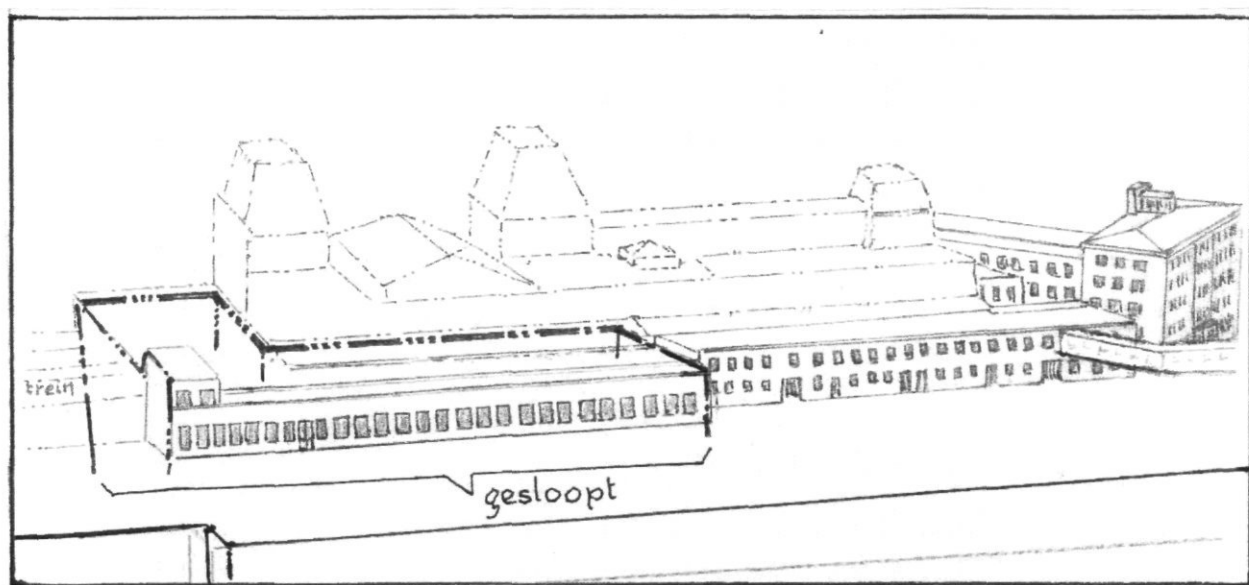


Fig. nr. 251: Haven Oostende, 2012, Het gesloopte gedeelte van de oorspronkelijke passagiersterminal naar Dover (later: jetfoilterminal en cruiseterminal), evenals een gedeelte van het spoorwegstation "Oostende-kaai" (zee- station).



Fig. nr. 252: Haven Oostende, 1986-2007, De ro-robrug aan de Diepwaterkaai t.h.v. de Voorhavenbrug. Rechts de verdwenen havenkranen.

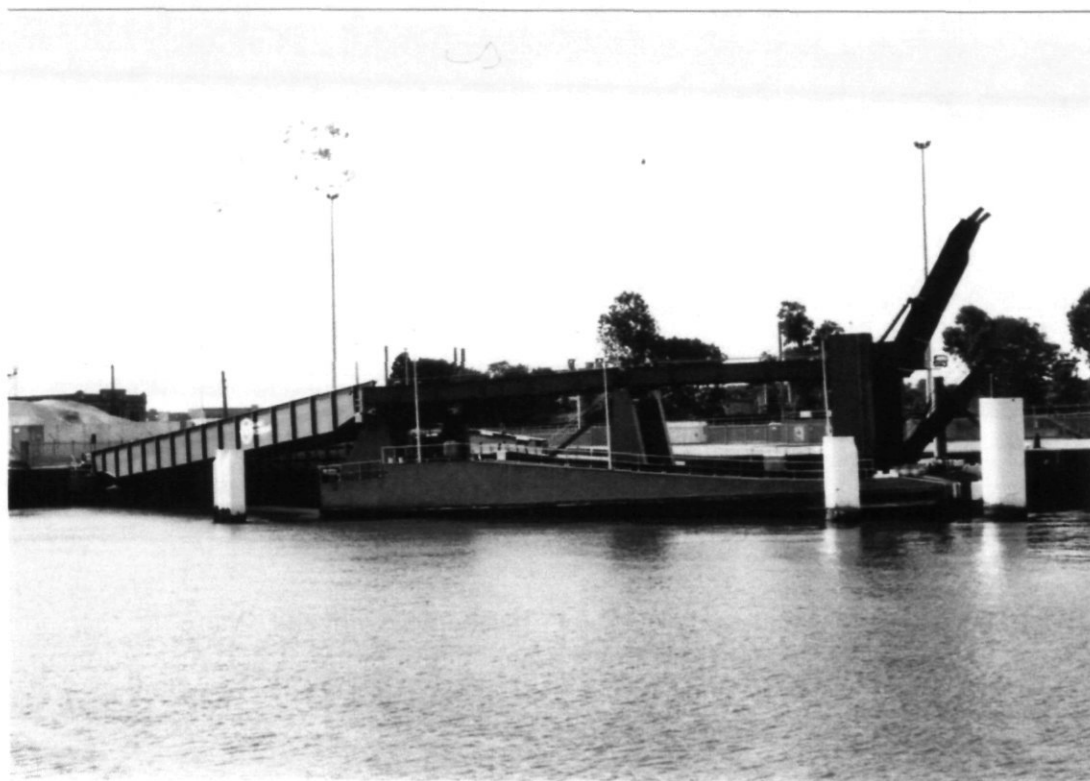


Fig. nr. 253: Haven Oostende, 2008, De nieuwe tweedeks ro-robrug aan de Diepwaterkaai t.h.v. de Zeevaartschool (nu: directiegebouw van de haven en gelegen binnen de zg. 'Schengenzone').



Fig. nr. 254: Haven Oostende, 2012. De in 2012 gesloopte 'cruiseterminal' in het zeestation, toenmalig 'jetfoilterminal' en douanezaal en wachtzaal van de pakketboten.



Fig. nr. 255: Haven Oostende, 2012, Zicht op de in 2012 gesloopte 'cruiseterminal' in het zeestation.
2014 - 57



Fig. nr. 256: Haven Oostende, 2012, Zicht op de in 2012 gesloopte 'kop' van de perrons in het zee-station 'Oostende-kaai.