

OSTENDE

Centre Industriel et Commercial

Coup d'œil sur l'activité industrielle et commerciale d'Ostende

Peu de villes en Belgique réunissent plus de diversités dans leur activité industrielle et commerciale qu'Ostende.

Les principales branches, sources de prospérité, sont : le commerce, l'industrie, le port, la pêche, la saison balnéaire et bientôt Ostende-Thermal.

LE PORT

Le mouvement maritime d'un port constitue des ressources qui intéressent une foule de professions et de métiers, c'est un élément d'activité commerciale qui contribue à la prospérité d'une ville. De nombreux travaux ont amélioré le port d'Ostende. Les conditions d'accès ont été notablement facilitées par le percement des passes dans le Stroombank. Ces passes ont été creusées et sont entretenues par la drague à une profondeur de 6 mètres sous la basse mer de vive eau sur une largeur de 500 mètres.

Le port offre des moyens d'accès faciles pour des navires d'un tirant d'eau de 25 pieds, il possède de belles installations, de vastes bassins en eau profonde outillés de grues et de magasins; des quais desservis par des lignes de chemins de fer et des lignes vicinales qui permettent l'expédition prompte des chargements des navires.

La rive Ouest du nouvel avant-port est bordée d'un quai en eau profonde d'une longueur de 800 mètres et présente un mouillage de 8 mètres sous le niveau moyen des marées basses de vive eau ordinaire. Le mur de quai à marée sert d'accostage aux vapeurs des services réguliers. La rive Est est construite en perrés maçonnés avec postes en charpente pour l'amarrage des paquebots-poste et l'embarquement du combustible. Le bassin à flot a 652 mètres de longueur et 90 mètres de largeur. Il est entièrement bordé de murs de quai en maçonnerie. Ce bassin est réservé aux navires de commerce. L'écluse maritime d'entrée a 18 mètres de largeur et 120 mètres de longueur, son radier est établi à la cote (— 4^m,50). Deux ponts tournants sont établis sur l'écluse maritime de façon à assurer en toute circonstance, sans interruption aucune, l'exploitation du chemin de fer vicinal ainsi que les communications ordinaires.

Le bassin-canal fait suite au bassin à flot et se termine par un bassin d'évolution. Ces deux bassins servent spécialement à l'importation des bois et sont bordés de terre-pleins spacieux utilisés comme lieux de dépôt.

Les quais sont bordés de nombreux hangars et de grues roulantes à portique; un réseau de voies ferrées relie les divers points du port à la gare de formation; les ponts, les écluses et les grues sont manœuvrés par l'électricité.

L'ancien port comprend un chenal d'accès, un avant-port, un bassin d'échouage des bateaux de pêche, trois bassins à flot, un banc de carénage, un bassin de la marine,

un arrière-port. Le bassin de chasse, depuis longtemps hors d'usage, a disparu pour faire place au nouveau port de pêche.

Le chenal d'accès est limité par deux estacades à claire-voie. Sur la rive Ouest de l'avant-port se trouvent l'entrée du bassin d'échouage et le débarcadère de la ligne Ostende-Douvres.

Les bassins de commerce qui s'étendent devant la ville sur la rive Ouest du port présentent une entrée fort pittoresque pour les voyageurs qui débarquent des stations de chemin de fer. La disparition du bassin amont est décidée depuis longtemps. Les deux autres bassins sont conservés et sont spécialement destinés aux yachts et aux embarcations de plaisance dont les silhouettes élégantes et les formes gracieuses plaisent à l'œil ravi du visiteur.

LE PORT INDUSTRIEL

Si le port d'Ostende par sa situation géographique présente des avantages pour l'expédition rapide des navires vers les ports du Nord, principalement vers les ports scandinaves, il est par contre fort handicapé pour la réexpédition des cargaisons vers l'intérieur du pays. Depuis bien longtemps, des efforts répétés ont été tentés pour obtenir l'application de tarifs différentiels, mais en vain.

Depuis l'armistice, ce désavantage n'a fait que s'accroître, chaque augmentation de tarifs se fait cruellement sentir. Ostende, située à l'extrémité du pays, doit lutter avec vigueur contre les ports voisins situés à l'intérieur du pays et dont les prix de transport jusqu'aux lieux de consommation sont diminués en raison des distances. Aussi longtemps que cette situation persiste, aucun progrès notable ne peut être envisagé. Cependant le trafic peut être intensifié par l'exploitation du port industriel. Le canal d'Ostende à Plasschendael, d'une longueur en ligne droite de 4,000 mètres, offre sur ses deux rives de vastes terrains permettant la construction d'usines qui, situées le long de l'eau et à proximité de la voie ferrée, seraient en excellente position pour écouler économiquement leurs produits.

Il suffirait pour l'État d'approfondir le canal et d'affermir les berges, les riverains érigeraient les pontons et les débarcadères destinés à leur exploitation. D'autre part, le bassin de retenue de 80 hectares offre un autre champ d'activité industrielle. On sait que ce bassin, construit dans le but de permettre des chasses puissantes en vue de maintenir la profondeur du port, n'a jamais été mis en activité. Quel meilleur usage pourrait-on en faire que de le destiner à un vaste bassin industriel dont les darses intelligemment conçues offriraient toutes les facilités désirables? Le port industriel est, à notre avis, l'élément le plus efficace pour le progrès du mouvement maritime.

PAQUEBOTS DE L'ETAT BELGE

VOYAGES RAPIDES

entre la BELGIQUE et l'ANGLETERRE via
OSTENDE-DOUVRES

ROUTE LA PLUS DIRECTE ET LA MOINS COUTEUSE

Deux services quotidiens dans chaque sens. — En été trois services journaliers.

Traversée en TROIS HEURES par les paquebots à turbines :

Prince Léopold ⁽¹⁾	Prinses Astrid ⁽¹⁾
Princesse Marie-José	Princesse Elisabeth
Jan Breydel	Pieter De Coninck
Stad Antwerpen	Ville de Liège

(1) En construction.



Le « Jan Breydel ».

Restaurant, bar-fumoir et poste de T. S. F. à la disposition des passagers

Transport extra-rapide de colis-messageries, produits
périssables, autos, chevaux de courses, etc.

Pour tous renseignements sur horaires et conditions de transport, s'adresser aux Bureaux de Renseignements à Ostende-Quai, Bruxelles-Nord, Anvers (Central) et dans toutes les stations de la Société Nationale des Chemins de fer belges, ainsi qu'à l'Agence des Chemins de fer belges, 47, Cannon street, à Londres E. C. 4, et chez M. M. Friend et C^o, Strand street, à Douvres.

LA LIGNE OSTENDE-DOUVRES

La revue rétrospective de cette ligne nous amène à faire ressortir les services immenses que rendirent nos paquebots au cours des années de guerre. Depuis la date de leur mise à la disposition de l'Amirauté anglaise, à la fin de 1915, des *Jan Breydel*, *Stad Antwerpen*, *Princesse Clémentine*, *Princesse Henriette*, au début et dans le courant de 1917 des *Princesse Elisabeth*, *Pieter De Coninck* et *Ville de Liège*, jusqu'au 31 décembre 1918, nos malles firent 3,604 voyages et transportèrent 500,365 blessés et 1,661,952 soldats.

Les voyages n'étaient pas sans péripéties et toujours au milieu des dangers de tous les instants, dans la crainte

Le 3 mars 1846 fut mis en ligne le premier bateau baptisé *Le Chemin de fer*, nommé ensuite *Diamant*, construit en Angleterre.

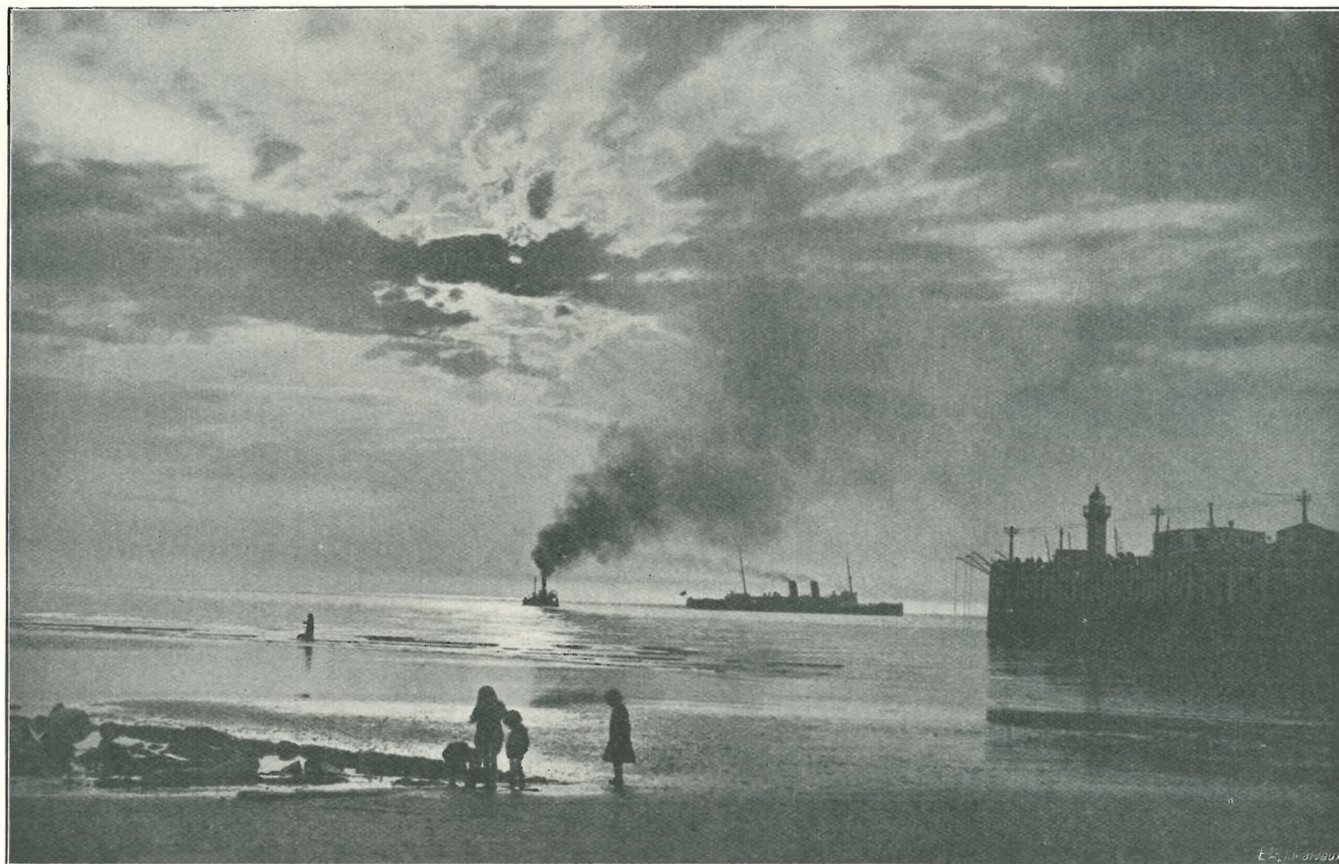
Deux autres bateaux furent construits par Cockerill : *Ville d'Ostende*, *Ville de Bruges*, dénommés plus tard *Rubis* et *Topaze*.

Le *Rubis* entra en ligne le 23 août 1847 et le service devint journalier dans les deux sens.

Le *Topaze* fut livré fin 1847.

En novembre 1848, nouvelle unité : *Emeraude*. Le service fut maintenu pendant une dizaine d'années avec le concours de l'Amirauté anglaise.

En 1862, Cockerill fournit un nouveau bateau, *Belgique*,



(Photo Antony, Ostende.)

Entrée de la malle Ostende-Douvres, le soir, dans le chenal d'accès au port d'Ostende.

de heurter une mine ou d'être torpillé. Il nous plaît, à cette occasion, de rendre hommage à la vaillance de nos officiers et de nos marins.

Les communications postales directes entre la Belgique et l'Angleterre datent du 8 avril 1815, le service s'effectuait au moyen de navires à voiles. Une convention conclue le 6 octobre 1818 entre les Pays-Bas et l'Angleterre établit deux communications par semaine de Douvres à Ostende. Une convention du 17 octobre 1834 entre la Belgique et l'Angleterre confia le transport du courrier à l'Angleterre.

Après 1838 (inauguration du chemin de fer Ostende-Bruxelles) quatre services hebdomadaires entre Ostende et Douvres par navires anglais, traversée de cinq à sept heures.

En 1841, construction du chemin de fer Douvres-Londres.

La loi du 9 juillet 1845 décida l'organisation d'un service quotidien par l'Etat belge et la construction de navires à vapeur.

et en 1863 la Belgique assura seule le service des quatre traversées quotidiennes en s'assurant en outre la location de deux vapeurs, le *Scud*, la *Princesse Clémentine*, remplacés en 1864 par le *Queen of the French* et le *John Penn*, achetés au London Chatham et South Eastern Railway, et qui prirent les noms de *Saphir* et *Perle*.

Le progrès de la ligne se dessina en 1866 et sept bateaux plus grands et plus rapides furent successivement commandés à Cockerill qui fournit les :

<i>Louise-Marie</i>	en 1867
<i>Léopold I^{er}</i>	» 1868
<i>Marie Henriette</i>	» 1869
<i>Comte de Flandre</i>	» 1870
<i>Comtesse de Flandre</i>	» 1870
<i>Prince Baudouin</i>	» 1872
<i>Parlement belge</i>	» 1873

En 1887, un troisième départ dans chaque sens fut

Ostend Stores & Ropeworks, S. A.

CORDERIES ET CABLERIES MARITIMES

OSTENDE

(Belgique)



BUREAUX & MAGASINS :

Rue d'Est, 50
Rue des Cordiers, 33

USINES :

Rives des Blanchisseurs
Sas Slykens-lez-Ostende

TÉLÉPHONE : 542

Adresse télégraphique : PEFLOS-OSTENDE



FABRICATION MÉCANIQUE DE FILETS

Fabrication de tous genres
de câbles et cordages - fils
à chaluts - fils lieuses - ficelles
et cordes pour ballots

inauguré et l'Etat belge augmenta sa flotte par la commande à Cockerill de trois navires : *Prince Albert*, *Ville de Douvres* et *Flandre*, qui furent livrés en 1887-1888 et la firme écossaise Denny Bros fut chargée de la construction de deux autres paquebots : *Princesse Joséphine* et *Princesse Henriette*.

En 1892, nouvelle commande : *Léopold II* à Denny Bros, *Marie-Henriette* à Cockerill, qui devaient, selon contrat, atteindre 20 nœuds et demi.

Aux essais sur la Clyde le *Léopold II* atteignit 21.955 nœuds et le *Marie-Henriette* 22.2 nœuds, soit plus de 41 kilomètres à l'heure. Le navire construit par Cockerill

Le Gouvernement a commandé récemment à la Société anonyme John Cockerill, à Seraing, deux paquebots à turbines qui doivent être livrés, le premier à la fin de 1929, le second au printemps de 1930, de sorte que notre ligne nationale sera en situation d'assurer dans de bonnes conditions le trafic intense auquel on peut s'attendre à l'occasion des expositions du centenaire de la Belgique.

Ces nouvelles unités seront plus larges que les anciennes. Elles pourront transporter 1,400 voyageurs, dont 1,000 en première et 400 en seconde classe. Les aménagements des locaux réservés aux passagers seront particulièrement soignés; le pont-promenade inférieur notamment sera



Une vue des bassins.

emportant ainsi le record mondial de la vitesse des navires à aubes existant à cette époque.

Deux nouveaux paquebots furent commandés à Cockerill : le *Rapide* en service en 1895 et la *Princesse Clémentine* en 1897.

La mise en ligne en 1905 de la *Princesse Elisabeth*, sorti des chantiers Cockerill, fut une révélation, non seulement parce que premier navire à turbines construit sur le continent, mais surtout en raison de la vitesse de 24 nœuds (45 kilomètres) qui en faisait le paquebot le plus rapide du monde.

En 1910 Cockerill fournit le *Jan Breydel* et le *Pieter De Coninck* qui fournirent une vitesse de 24.8 nœuds.

La flotte fut complétée en 1913 par deux autres paquebots à turbines : *La Ville de Liège* et le *Stad Antwerpen*, lancés des chantiers Cockerill.

Ces trois paquebots à turbines détiennent encore actuellement le record de la vitesse pour les navires à passagers qui naviguent entre le continent et l'Angleterre.

beaucoup plus spacieux et parfaitement abrité. Il y aura un groupe de cabines dont les occupants auront accès au restaurant et aux salons sans devoir remonter sur le pont. Les passagers de deuxième classe également disposeront d'emplacements étendus, séparés des quartiers de l'équipage, ainsi que d'un fumoir comme ceux de la première classe.

Comme les autres steamers de la ligne, les nouveaux paquebots seront équipés de la télégraphie sans fil, grâce à laquelle les passagers peuvent expédier et recevoir des communications urgentes pendant la traversée; ils seront abondamment éclairés à l'électricité et des installations de chauffage central, combiné avec la ventilation, conformes aux tout derniers perfectionnements, entretiendront dans tous les locaux une température et une atmosphère agréables.

Les appareils de sauvetage répondront aux dernières exigences et, d'une façon générale, les nouvelles unités ont été conçues en tenant compte de tous les progrès accomplis dans la construction des navires des services trans-Manche.

D'autre part, au cours de l'hiver 1928-1929, d'importantes modifications ont été apportées aux aménagements des anciens paquebots. Ces transformations procureront plus d'espace et surtout plus de confort aux passagers de seconde classe.

Le trajet entre Ostende et Douvres, qui comporte cent onze kilomètres, est accompli fréquemment en moins de trois heures.

LE ROLE DES PAQUEBOTS PENDANT LA GUERRE

Le service des paquebots continua à fonctionner, depuis le jour de la déclaration de guerre jusqu'au 13 octobre 1914, d'une façon intensive d'abord, et d'une manière de plus en plus réduite ensuite, à mesure qu'augmentaient les dangers de la navigation à cause de la présence de mines dérivantes et des incursions des sous-marins ennemis dans la Manche.

Durant la même période, les malles embarquèrent pour Folkestone et le Havre, de nombreux contingents de réfugiés. Pendant le siège d'Anvers, les paquebots, présents dans ce port, furent tenus à la disposition du Gouvernement; ils conduisirent en Angleterre des membres de la famille royale, les ministres d'État se rendant aux États-Unis, ainsi que l'encaisse métallique de la Banque Nationale. Ils transportèrent également d'Anvers à Ostende et ensuite d'Ostende au Havre les membres du Gouvernement, le corps diplomatique, les fonctionnaires supérieurs des ministères, etc.

Au cours des deux derniers mois de 1914 et d'une partie

de 1915, plusieurs de nos unités furent transformées en navires-hôpitaux; d'autres furent affectées au transport de troupes entre l'Angleterre et la France. Mais à partir de juillet 1915, les sept paquebots composant la flottille de l'État, furent mis successivement à la disposition de l'Amirauté britannique, qui les utilisa pour le transport de troupes et de blessés.

De septembre 1915 à juin 1917, nos navires effectuèrent 3,604 voyages, au cours desquels ils embarquèrent 500,365 blessés et 1,661,952 soldats. Après l'armistice, celles de nos unités qui étaient encore temporairement au service de l'Amirauté, participèrent au rapatriement des troupes anglaises démobilisées et transportèrent encore, au cours de 436 nouveaux voyages, 27,835 blessés et 335,688 hommes de troupes.

En résumé, les malles du service Ostende-Douvres ont accompli, pour la cause des alliés, plus de 4,000 voyages, qui n'étaient pas exempts de graves dangers; elles transportèrent ainsi plus de 2,500,000 hommes.

LA PÊCHE MARITIME

La pêche maritime est une des plus intéressantes industries du pays. Longtemps négligée par les pouvoirs publics, elle a pu enfin captiver l'attention du gouvernement et des administrations provinciales et communales.

Son évolution n'a pas été rapide et il a fallu la constatation de l'appauvrissement des fonds de pêche de la mer du Nord pour inciter nos pêcheurs à reporter leur activité vers

GRANDS PARCS aux HUITRES, HOMARDS & LANGOUSTES



Import

Export

EXPÉDITIONS
EN PROVINCE

Grand choix
**d'HUITRES
PORTUGAISES**
acclimatées

VIVIERS DE RÉSERVE
Rive Est du Port

Télégrammes :
« JANSFILS-OSTENDE »

Compte chèq. post. : 869.29

Michel JANSSENS, 91, 93, rue Longue, OSTENDE TÉLÉPHONE
271

des champs plus éloignés. Les bateaux de pêche à voiles ne pouvaient prétendre à obtenir des pêches fructueuses en étendant leurs champs d'action, l'éloignement des fonds poissonneux ne leur permettant pas de ramener le poisson à leur port d'attache endéans un espace de temps assurant un état de fraîcheur parfait. Divers essais furent tentés : le bateau mixte à voiles et à moteur ne rencontra au début que peu d'enthousiasme, on était généralement d'avis que cette méthode, adoptée dans les pays scandinaves, était peu pratique pour la mer du Nord et l'attention en fut détournée jusqu'à l'époque où des tentatives timides de chalutage à vapeur prirent créance.

Les débuts ne furent pas heureux et les résultats ne répondirent pas à l'attente. Patience et longueur de temps eurent raison de la routine, on prit exemple auprès d'autres ports de pêche où la vapeur avait remplacé la voile et peu à peu la flottille des chalutiers à vapeur prit de l'extension.

Depuis deux à trois ans, nos pêcheurs et spécialement nos pêcheurs côtiers se rendirent compte de l'aide efficace que pouvait leur apporter la propulsion mécanique et aujourd'hui le bateau mixte jouit d'une vogue telle que la plupart de nos patrons armateurs tendent à munir leurs bateaux d'un moteur.

Il est sans conteste que la flottille de pêche du littoral se

serait accrue dans des proportions bien plus considérables si nos armateurs, dont les ressources en capital et en initiative ne manquent pas, ne se butaient à la pénurie de personnel. L'Etat, le gouvernement provincial et l'administration communale d'Ostende n'ont pas marchandé leur concours pour procurer à la pêche une pépinière de marins de manière à assurer à cette grande industrie un personnel qui permet d'en escompter la prospérité.

Les efforts n'ont pas répondu à l'attente et l'on se trouve en présence de l'éventualité de devoir imposer à toute chaloupe de pêche l'enrôlement d'un ou de deux apprentis pêcheurs.

La valeur du poisson vendu à la minque d'Ostende s'est élevée en 1928 à 58,518,655 fr. 70 contre 56,402,427 fr. 02 en 1927. Il faut ajouter à ce montant 3,864,208 kilos, valeur 4,095,233 fr. 72, de harengs, et 3,920,987 kilos, valeur 4,529,492 fr. 31, d'esprots. Il est permis de prévoir que la construction du nouveau port de pêche donnera à cette grande industrie nationale un nouvel et vigoureux essor et que le produit des bateaux belges permettra d'alimenter les marchés des grandes agglomérations de tout le pays.

AUGUSTE BORGERS,
*Président de la Chambre de Commerce
d'Ostende.*



Bassin de Commerce au temps des nitrates.