

ONZE VLOOT van toen tot nu

Chemin de Fer	1846	later	Diamant
Ville d'Ostende	1847		Rubis
Ville de Bruges	1847		Topaze
Emeraude	1859		
Belgique	1862		
La Perle	1863		
Saphir	1864		
Louise Marie	1867		
Leopold I	1868		
Marie-Henriette	1869		
Comte de Flandre	1870		
Comtesse de Flandre	1870		
Prince Baudouin	1872		
Parlement Belge	1873		
Prince Albert	1887		
Ville de Douvres	1887		
Flandre	1888		
Princesse Henriette	1888		
Princesse Josephine	1888		
Leopold II	1893		
Marie-Henriette	1893		
Rapide	1895		
Princesse Clémentine	1897		
Princesse Elisabeth	1905		
Jan Breydel	1910		
Pieter de Coninck	1910		
Ville de Liège	1913		
Stad Antwerpen	1913		
Princesse Marie-Jose	1923		
Prinses Astrid	1930		
Prince Leopold	1930		
Prince Charles	1930		
Princesse			
Josephine-Charlotte	1931		
Prince Baudouin	1934		
London-Istanbul	CF 1936	ex-Ville de Liège	
Prins Albert	1937		
Prince Philippe	1939	(tewaterlating)	
Koning Albert	1947		
Prince Philippe	1948		
Car Ferry	CF 1949	later Prinses	
		Josephine Charlotte	
IJzer	1954	cargo	
Roi Leopold III	1956		
Koningin Elisabeth	1957		
Reine Astrid	1958	later omgebouwd	
		tot jet toil terminal	
Artevelde	CF 1958		
Koningin Fabiola	CF 1962		
Roi Baudouin	CF 1965		
Princesse Astrid	CF 1968		
Prinses Paola	1966		
Prins Philippe	MP 1973		
Prince Laurent	MP 1974		
Prinses Maria-Esmeralda	MP 1975		
Princesse			
Marie-Christine	MP 1976		
Prins Albert	MP 1978		
Princesse Clémentine	1981	jettoil	
Prinses Stéphanie	1981	jettoil	
Reine Astrid	MP 1983	ex-Stena Nautica	
Prins Filip	MP 1992		

o pakketboten, tenzij anders vermeld
■ Gecharterde schepen niet opgenomen

WAAR VAREN ZE NU?

Een aantal van onze oude schepen, die aan het buitenland verkocht werden, zijn daar nog steeds in de vaart. De voorbije zomer waren dat nog de:

ARTEVELDE. In 1976 verkocht aan Agapitos Bros uit Griekenland. Vaart als AIGAION tussen Piraeus en Griekse eilanden.

KONINGIN FABIOLA. In 1985 verkocht. Verliet als OLYMPIA Oostende. Later omgedoopt tot LYDIA, wordt door The Hellenic Mediterranean Lines ingezet tussen Patras en Ortons.

ROI BAUDOUIN. In 1982 verkocht aan Ventouris & Sons uit Cyprus. Verliet Oostende op 15 april 1983 als GEORGIO B, later omgedoopt tot GEORGIO EXPRESS. Vaart tussen Piraeus en de Griekse eilanden.

PRINCESSE ASTRID. In 1983 verkocht aan Ventouris & Sons uit Cyprus. Verliet Oostende op 22 juli 1983 eveneens als GEORGIO B. Later omgedoopt tot BARI EXPRESS. Vaart tussen Rafina en de Griekse eilanden.

PRINS PHILIPPE. Verkocht aan de Italiaanse rederij Navarma. Op 21 december 1986 uit Oostende vertrokken als MOBY LOVE. Vaart tussen La Spezia en Bastia.

PRINCE LAURENT. Verkocht aan Strintzis Line uit Griekenland. Op 29 juli 1992 uit Oostende vertrokken als IONIAN EXPRESS. Later herdoopt als SUPER-FERRY II. Vaart tussen Griekse eilanden.

H. Vanhalst

OOSTENDE Onze haven

Onze eerste schepen hadden geen eigen aanlegplaats. Zij meerden aan de stoombotenkaai, ongeveer ter hoogte van het huidige carferrystation. Treinreizigers moesten te voet of per koets van het station naar de kaai. Een hele afstand vermits het eerste Oostendse spoorwegstation buiten de vestingen gelegen was, ongeveer waar nu de H. Hartkliniek staat. In 1847 kreeg de stad evenwel een nieuw station, ongeveer op de plaats waar nu het warenhuis Delhaize huist. In 1880 werd dit station volledig herbouwd en van alle accommodaties voorzien, een internationaal spoorwegstation waardig. De paardertuigen en hotelkoetsen konden zelfs tot in het station rijden om het begoede cliënteel op te halen of naar de treinen te brengen. Het werd op 30 juli 1882 ingehuldigd.



Aankomst van de „Nord Express” op Oostende-Kaai in 1896, rechts het spoor naar het station Oostende-Stad. (collectie H. Vanhalst)

Maar rond 1870 waren er al heelwat werken in en rond de haven gerealiseerd geworden. Zo had de Oostende-Doverlijn, op het oostelijk landhoofd, een pakketbotenkaai gekregen dat met een houten zeestation werd uitgerust. En van juni 1871 af was er, ten behoeve van de „boottreinen”, een verbindingsspoor tussen het station van Oostende (stad) en de pakketbotenkaai. Treinwagens met passagiers en post konden zo tot op de kaai rijden.

Omstreeks 1872 werd op de Oosteroever van de vaargeul begonnen met de bouw van het „Zeewezendok” en erbijhorende werkhuizen voor het onderhoud en herstel van de staatsvloot.

In 1896 werd dan een nieuw verbindingsspoor in gebruik genomen tussen het zeestation en de spoorlijn naar Brugge, ongeveer gelijklopend met het huidige spoortracé. De (internationale) treinen moesten van toen af niet meer langs het station Oostende-Stad en over de openbare weg om de kaai te bereiken. Tevens werd er daar een nieuw maritiem station, Oostende-Kaai, gebouwd. Oostende-Stad werd dan nog alleen aangedaan door de lijn naar Torhout. Het werd in 1949 gesloten.

Omstreeks de eeuwwisseling werden de haveninstallaties verder uitgebreid en aangepast. Zo werd de pakketbotenkaai verlengd, dit was noodzakelijk geworden omdat onze schepen steeds langer werden (van 45 m. in 1846 tot 109 m. in 1896) en er steeds meer dien-

sten per dag waren. Daarenboven werden er langs de kaai bevoorradingsposten voor onze schepen gebouwd, ook op de Oosteroever. Zo moesten onze schepen naar de Oosteroever voor het bunkeren, waar er meer plaats was en de briketten metershoog op de kaai opgestapeld lagen. De roosters van de vuren van de stoomketels van de schepen werden daar ook gereinigd en de as en de sintels werden er ontscheept. Van het personeel, dat dit werk deed, werd gezegd dat zij „van den asschen” waren.

In de Oostende-Dovergeschiedenis dient ook wel de overeenkomst van 10 oktober 1894 tussen de Staat en het Stadsbestuur van Oostende vermeld. Bij deze overeenkomst werd bepaald dat de Staat de watervlakken en kaaien zou beheren en onderhouden die gele-

gen zijn voor de sluizen. En de Stad de sluizen en de watervlakken en kaaien gelegen achter de sluizen.

In 1907 werd het oude zeestation gesloopt en op 1 augustus 1913 werd een nieuw complex ingehuldigd met een modern internationaal spoorwegstation, een luxe hotel (het Hotel Terminus), een postsorteercentrum, kantoren voor het Zeewezen en een in- en ontschepingshall voor de pakketboten. Het huidige spoorwegstation van Oostende dateert van toen.

Na de eerste wereldoorlog heeft het nog tot in 1920 geduurd eer de schade grotendeels hersteld was. In 1924 werd het Zeewezendok uitgebreid en in 1926 werd een eerste elektrische kraan op de kaai in gebruik genomen voor het laden en lossen van goederen, postzaken en auto's. In de jaren 1935-40 werden onze haveninstallaties andermaal grondig aangepakt, daarbij werden de houten kaaien vervangen door betonnen en kwamen er reïnsponen over gans de lengte van de pakketbotenkaai. In 1936 werd met de „London-Istanbul” een carferrydienst opgestart vanaf de Oosteroever. Aan de bouw van een carferrystation op de Westeroever zou immers eerst in 1939 begonnen worden en aan de pakketbotenkaai was er onvoldoende plaats om daar ook nog carferries te laten meren. Daarom werd voorlopig voor de Oosteroever gekozen, waar de nodige voorzieningen gebouwd werden. De



Ontscheping van de „Prinses Josephine-Charlotte” aan Brug nr. 1 in 1959. (collectie F. Gevaert)



Brug van de „Reine Astrid” (1958). (collectie J. Berden)

eerste jaren waren de carferrydiensten alleen in het hoogseizoen operationeel. Daarbuiten werden de wagens verder met de pakketboten vervoerd en met een kraan aan boord gezet. Automobilisten konden, via een verbindingsweg, rechtstreeks van de Demeybrug (steenweg Oostende-Blankenberge) naar de pakketbotenbkaai rijden. Begin mei 1940 – dus net voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog – was de Carferryterminal klaar. Na de tweede wereldoorlog werden de haveninstallaties in een erbarmelijke staat teruggevonden. Toen onze eerste echte carferry in 1949 in dienst kwam, waren de noodzakelijke inschepingsbruggen noch in Oostende, noch in Dover al in bedrijf. De auto's werden daarom verder met een hijskraan aan en van boord gebracht. In 1951 werd dan uiteindelijk met de bouw van onze eerste carferrybrug begonnen. Tijdens het zomerseizoen van 1953 waren alle installaties bruikbaar, zodat men ook in Oostende „rij op rij af”-faciliteiten aan de automobilisten kon aanbieden. In 1956 werd begonnen met de bouw van het huidige Zeewezengebouw en van een nieuwe inschepingshall. Het geheel was klaar voor de Expo 1958, die in Brussel gehouden werd, en waarvoor een grote toeloop van toeristen verwacht werd. Van dat jaar af werden de carferrydiensten het ganse jaar uitgebaat. Het carferrygebouw werd in 1959 uitgebreid, terwijl op de Oosteroever in het Zeewezendok een vlottend droogdok in gebruik werd genomen. Het werd in 1990 verkocht.

Een tweede carferrybrug – van een ander type dan de eerste – kwam er in 1969. Het uitzicht voor het Oostends station werd in de jaren 1970-71 grondig gewijzigd. Toen werden immers gedeelten van de dokken gedempt alsmede de Visserskreek waardoor de pakketbotenkaai en de carferrykaai, die tot dan door water gescheiden waren, met elkaar verbonden werden.

De derde carferrybrug kwam er in 1974. Datzelfde jaar werd een eerste overdekte passagierskoker in gebruik genomen, die hier prompt de „konijnenpijp” genoemd werd. Drie jaar later werd brug 1 door een nieuwe vervangen. En dan werd er nog een parkeerplatform aan post 5 gebouwd (1979). Verder kregen later Brug 1 en Brug 3 een hydraulisch laadplatform, waardoor op twee niveaus kon geladen en gelost worden.

Bij het in de vaart brengen van twee jettails in 1981 werd in het spoorwegstation een jettailterminal gebouwd en in de vaargeul een inschepingsponton. Men kan rustig stellen dat de haveninfrastructuur in feite voortdurend werd aangepast aan de ingezette vaartuigen en de eisen van het cliënteel. In de laatste decennia is het vooral het ro-ro product geweest dat de haveninfrastructuur beïnvloed heeft. Dichter bij ons heeft de komst van de jumboferry „Prins Filip” heelwat havenwerken noodzakelijk gemaakt of er een impuls aan gegeven. Zo werd er een nieuwe brug (brug 4) en een voetgangersviaduct naar die post gebouwd. Ook werd een nieuwe parking voor de vracht aangelegd op de plaats waar later de nieuwe terminal moet komen. En onlangs werd ook de in- en ontschepingsterminal voor voetpassagiers volledig herbouwd en heringericht.

F. Gevaert