

CRUISESCHEPEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

door **Raymond VANCRAEYNES**

Het bouwen van een nieuwe kaaimuur achter het Zeestation doet de hoop rijzen dat de haven van Oostende opnieuw kruisvaartschepen zal mogen begroeten. Ik schrijf "opnieuw" omdat zulks al het geval was in het begin van de 20^e eeuw, nu bijna honderd jaar geleden.

De grote havenwerken die in 1898 werden aangevangen en waarvan de ruwbouw pas in 1905 officieel werd voltooid, had de haven van Oostende in de belangstelling van de rederijen gebracht; We beschikten toen over een veel ruimere voorhaven dan voorheen, met een nieuwe diepwaterkaai die echter niet te gebruiken was : scheuren langs alle kanten, geen kranen, geen hangaars. Kruisvaartschepen hebben wel geen kranen en hangaars nodig, maar moeten toch liefst aan een kaaimuur kunnen aanleggen om de passagiers te kunnen in- en ontschepen.

Het eerste kruisvaartschip dat te Oostende binnenliep op zondag 4 september 1904 was het Duitse stoomschip "Meteor" van de Hamburg-Amerika Linie. Het was hetzelfde jaar op 15 maart te water gelaten op de werf BLOHM & VOSS te Hamburg. Het schip mat 3.613 brutoregister-ton, was 100,2 meter lang en 13,5 meter breed. Zijn twee stoommachines van 1.550 pk gaven het schip een snelheid van 14,0 knopen (1). Het schip met H. BRUNSVIG als kapitein meerde om 17.10 uur af aan de ontschepingskaai van de pakketboten Oostende-Dover. Dat was zeer uitzonderlijk en het zou later door het Zeewezen nooit meer geduld worden. Op de bijgaande kopie van een prentkaart in mijn bezit is de "Meteor" (niet de "Alberta" !) te zien, die bij een van zijn volgende bezoeken voor anker ligt te midden van de voorhaven. De loopbrug voor de ontscheping van de passagiers in kleine bootjes is duidelijk waar te nemen langs de zijwand van het schip. De "Meteor" was gebouwd voor 128 bemanningleden en 283 passagiers uitsluitend in 1^{ste} klasse. Volgens de toenmalige persberichten telde de bemanning 133 koppen (waaronder ook vrouwen) en waren er 252 passagiers aan boord. 's Anderendaags, op maandag 5 september, werden de scheepsmakelaars van de Hamburg-Amerika Linie te Oostende, ROYON en BORGERS, om 10 uur op het stadhuis ontvangen. Burgemeester Alphonse PIETERS en de schepenen Auguste LIEBAERT, Ernest VAN GLABBEKE en Achille DE COCK gingen daarna een bezoek brengen aan het schip. Om 17.30 uur verliet het schip de haven met bestemming Ryde op het eiland Wight. Verdere aanlegplaatsen waren vervolgens : de Kanaaleilanden Jersey en Guernsey, San Sebastian, Biarritz, Trouville, Brighton, Scheveningen, Helgoland en Hamburg (2).

Bij de aanvang van 1905 vroeg de heer RAICK in de vergadering van de Handelskamer of de "Meteor" dit jaar weer naar Oostende zou komen. De voorzitter BORGERS antwoordde dat er waarschijnlijk twee schepen van de Hamburg-Amerika Linie naar Oostende zouden komen: de "Prinzessin Victoria Luise" in augustus en de "Meteor" in september. Hij wist daarbij te vermelden dat de rederij lang gearzeld had om haar schepen naar Oostende te sturen wegens de zeer hoge havenkosten. Het zal nu beter gaan, zei hij, omdat door tussenkomst van de Handelskamer in het Staatsblad een Koninklijk Besluit verschenen was d.d., 22 maart 1905, dat de kaairechten met 50 % verminderde in de voorhaven voor schepen die alleen passagiers in- of ontschepen. De tarief ging zo van 0,30 frank per ton Moorsom naar 0,15 frank (3).

En inderdaad, zoals voorspeld, op woensdag 16 augustus 1905 om 11 uur voer de "Prinzessin Victoria Luise" de haven binnen begeleid door de Oostendse havenloods Theodore DASSEVILLE (4). De kapitein was weer H. BRUNSVIG, dezelfde die het jaar voordien op de "Meteor" het bevel voerde. Hij zwaaide zijn 125 meter lange schip in de voorhaven waarvoor hij gelukwensen in ontvangst mocht nemen. Er waren 110 passagiers aan boord. 's Anderendaags, donderdag 17 augustus verliet het schip de haven om 14 uur op weg naar Ryde (5). Het schip was ook gebouwd op de werf van BLOHM & VOSS en was daar van stapel gelopen op 28 juni 1900.

Het was het eerste schip ter wereld dat speciaal voor de kruisvaarten was gebouwd. Het mat 4.409 brutoregister-ton, was 124,2 meter lang en 14,4 meter breed. Twee stoommachines met een vermogen van 3.700 pk gaven het schip een snelheid van 15,0 knopen. Er was plaats voor 192 passagiers uitsluitend in 1^e klasse en de bemanning bestond uit 161 koppen (6).

Ook de "Meteor" stoomde opnieuw onze haven binnen op dinsdag 5 september 1905 om 5 uur en moest nu in de voorhaven voor anker gaan. Op woensdagavond voer het schip af onder het bevel van kapitein SCHWANBERGER met 145 passagiers aan boord, waaronder 37 dames. Dat was toen blijkbaar het vermelden waard. Tijdens zijn verblijf in de haven was het schip 's avonds verlicht met 1.954 elektrische (jawel !) lampen.

Ik vermoed dat de "Prinzessin Victoria Luise" in 1906 in Oostende niet is binnengelopen, maar het onfortuinlijk schip heeft 1907 net niet meer gehaald. In de zomer werden de kruisvaartschepen ingezet op het Hoge Noorden en de Noorse fjorden, in de winter op het Midden en het Verre Oosten en de Caraïben. Op de heen- en terugreis liepen ze dan enkele West-Europese havens binnen. Zo gebeurde het dat het schip op 16 december 1906 strandde bij Kingston, hoofdstad van Jamaica, door de schuld van de kapitein die zich voor de kop schoot (7).

In 1906 kreeg Oostende wel het bezoek van de "Meteor" op woensdag 5 september, komende van Hamburg over Rotterdam. Het schip moest weer het anker werpen in de voorhaven omdat het Zeewezen verbood de passagiers te laten in- of ontschepen aan de kaai van de pakketboten Oostende-Dover (8).

Ook in 1907 liep de "Meteor" Oostende binnen op 6 september komende van Rotterdam met 149 passagiers aan boord. Het schip vertrok 's anderendaags naar Den Haver en Trouville (9).

Volgens de door mij gevonden persberichten ziet het er naar uit dat de "Meteor" in 1908 en de volgende jaren niet meer te Oostende is binnengelopen. Wat is er verder met dat schip gebeurd ? Tijdens de eerste wereldoorlog lag het te Eckernförde aan de Oostzee ten noorden van Kiel en deed dienst als woon- en doelschip voor de onderzeebootschool. Na de oorlog werd het in beslag genomen door de geallieerden en vervolgens verkocht aan Noorse reders te Bergen. Op 7 mei 1940 werd het schip te Bergen door de Duitse oorlogsmarine in beslag genomen en in dienst gesteld als hospitaalschip. Op 9 maart 1945 werd het gekelderd bij een luchtaanval op Pillau bij Koningsbergen (10).

De Hamburg-Amerika Linie zond in 1908 toch de "Oceana" naar onze kust. Het schip was de ex "Scot" van de Union Castle Line, gekocht ter vervanging van de verloren gegane "Prinzessin Victoria Luise" (11), maar was met zijn 7.815 brutoregister-ton te groot om de Oostendse haven binnen te varen. Ook te Zeebrugge kon het niet (12). Het schip kwam op 24 september aan onze kust toe en ging voor anker op de rede van Oostende. De passagiers werden om 7 uur 's morgens in zee ontscheept aan boord van de sleepboot "Washington". Het was een groep van 350 Duitse geneesheren die een haastig bezoek brachten aan de nieuwe Sint-Petrus en Pauluskerk, aan de Trinkhall (op de heuvel van het Leopoldpark), aan de Kursaal en het stadhuis. Ze vertrokken om 14.30 uur om opnieuw in te schepen in zee (13).

Het jaar 1908 bracht ons anderzijds toch iets nieuws. Op maandag 22 juni 1908 mochten we te Oostende de Oostenrijkse pakketboot "Thalia" verwelkomen komende van Lissabon onder kapitein baron VON BESTERFIELD met 90 passagiers aan boord. PÉRIER was de scheepsagent te Oostende (14). De "Thalia" was eigendom van de "Österreichischer Lloyd" en had Triëst als thuishaven. Het schip was gebouwd in 1886 op de werf William DENNY & Bros. te Dumbarton en voer onder Oostenrijks-Hongaarse vlag. Het mat 2.371 ton, was 96,10 meter lang en 11,64 meter breed (15). Ook dat schip moest in het midden van de voorhaven voor anker gaan. Men

vraagt zich af hoe het mogelijk is dat er nog één rederij haar schepen in die omstandigheden naar Oostende wilde sturen.

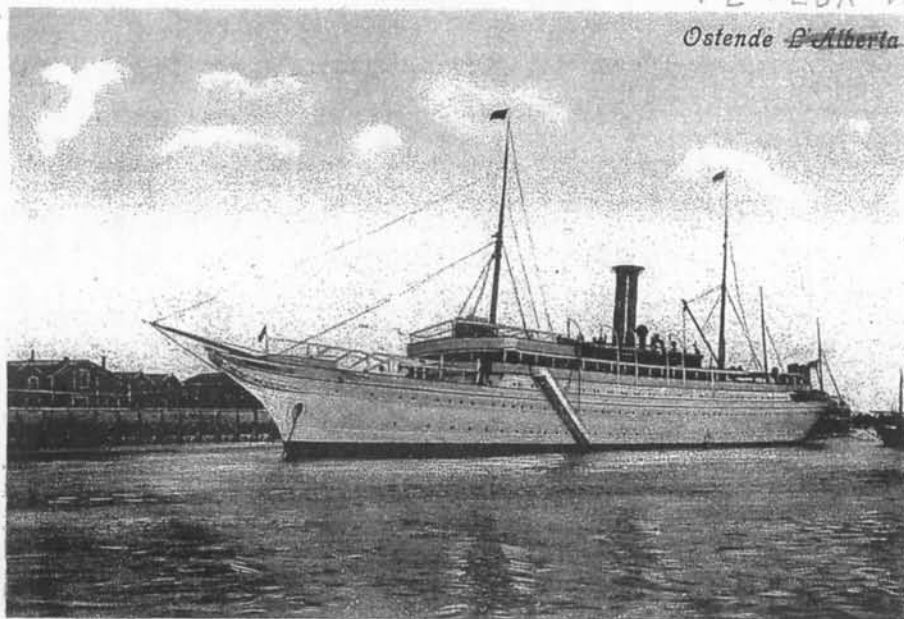
De "Thalia" zou in de volgende jaren, tot aan de eerste wereldoorlog, nog verscheidene malen te Oostende aanleggen, ofschoon ik niet over alle jaren inlichtingen heb kunnen vinden.

Op zaterdag 4 september 1909 kwam de "Thalia" hier toe van Spitsbergen met 200 passagiers en ging weer voor anker in de voorhaven. De maandag of de dinsdag daarop zou het schip afvaren (16).

Was het meestal in september, in 1912 was het in juni dat de "Thalia" in Oostende afmeerde. Het schip kwam op donderdag 20 juni toe van Ryde na een reis van 4 maanden en vertrok naar Rotterdam en Hamburg onder het bevel van kapitein Karl Freiherr VON BRETTFELD (17).

Het laatste jaar van de vrede, voor het ontstaan van de grote wereldbrand, kwam het schip hier toe op vrijdagmorgen 5 september 1913, komende van Noorwegen met 200 passagiers. Het schip mocht nu afmeren aan de diepwaterkaai die toen eindelijk min of meer in orde was. Na een driedaags verblijf aan de kaai voer het weer uit. We zouden het nooit meer terugzien (18).

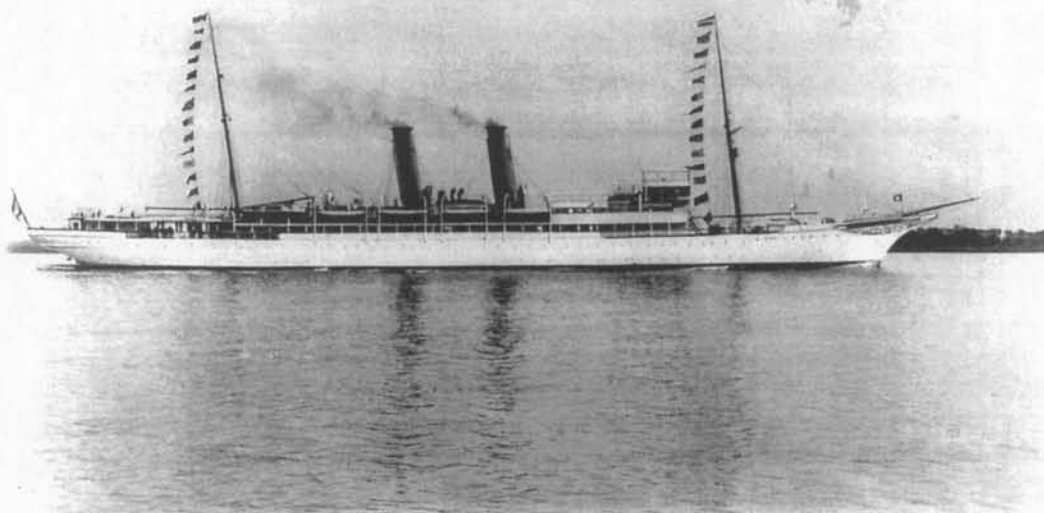
-
- (1) Deutsches Schiffahrtsmuseum, Bremerhaven.
 - (2) Le Carillon, 2, 4, 5 en 6 september 1904.
L'Echo d'Ostende, 6 september 1904.
 - (3) Bulletin van de Handelskamer 1905, p. 97.
Le Carillon, 7 september 1905.
 - (4) Le Carillon, 17 augustus 1905.
 - (5) Le Carillon, 18 augustus 1905.
L'Echo d'Ostende, 19-20 augustus 1905.
 - (6) Zie noot 1.
 - (7) Zie noot 1.
GOETZ, Adolf : 25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik, p. 88 en p. 327
 - (8) Le Carillon, 26 april, 5 september 1906.
L'Echo d'Ostende, 5 september 1906.
 - (9) L'Echo d'Ostende, 19 augustus, 6 september 1907.
 - (10) Zie noot 1.
 - (11) LAMERS Bert. De geschiedenis van de cruisevaart, in Maritiem Nederland, jg. 89, nr. 2 p. 22.
 - (12) L'Echo d'Ostende, 12-13 september 1908.
 - (13) Le Carillon, 17 september 1908.
L'Echo d'Ostende, 12-13 en 24 september 1908.
 - (14) Le Carillon, 23 juni 1908.
 - (15) Lloyd's Register 1909, mij medegedeeld door het Deutsches Schiffahrtsmuseum.
 - (16) Le Carillon, 5-6 september 1909.
 - (17) Le Carillon, 22-23 juni 1912.
 - (18) Le Carillon, 5 augustus, 6-7 september 1913.



METEOR van de
Oostende - Alberta
...
Hamburg
Amerika
Linie

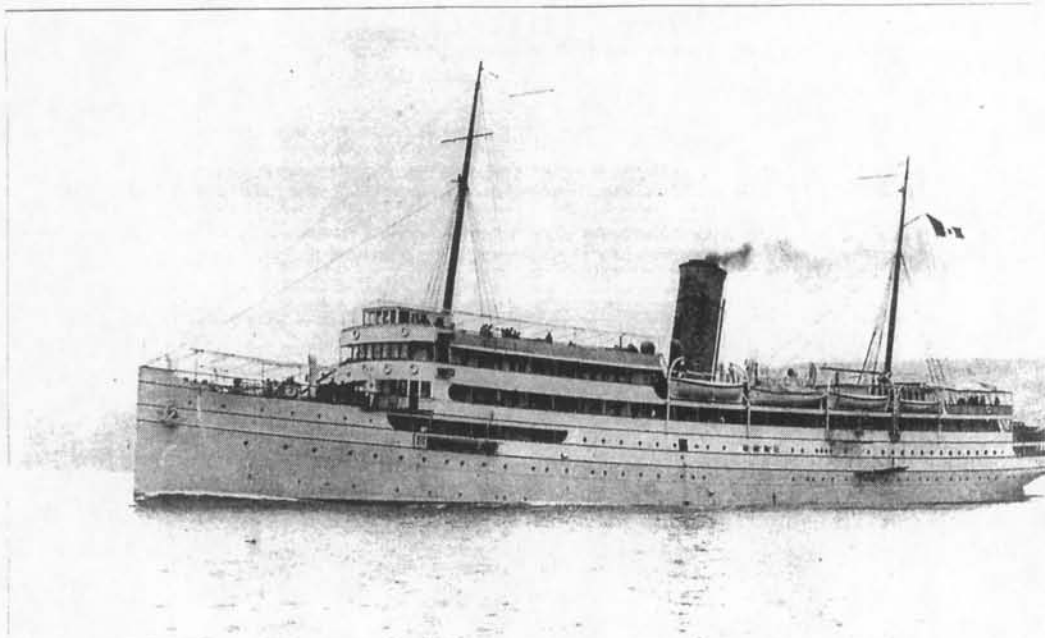
De "Meteor" (l. 100,2 m., 3.613 brt) van de Hamburg-Amerika Linie ligt voor anker in de voorhaven van Oostende ca. 1906. Gebouwd in 1904 te Hamburg. Gekelderd in 1945 bij Koningsbergen. Rechts achteraan een pakketboot van de lijn Oostende-Dover. Links de werkhuizen van het Zeewezen.

(Verz. R. Vancraeynest)



De "Prinzessin Victoria Luise" (l. 124,2 m., 4.409 brt) van de Hamburg-Amerika Linie. Gebouwd in 1900 te Hamburg als eerste echt cruiseschip ter wereld en verloren bij Kingston (Jamaica) in december 1906.

(Fotoreproductie van het Deutsches Schifffahrtsmuseum)



De "Thalia" (l. 96,10 m., 2.371 ton) van de Österreichischer Lloyd. Gebouwd in 1886 te Dumbarton bij Glasgow.

(Fotoreproductie van het Deutsches Schiffahrtsmuseum)

VOOR U GELEZEN

- Nieuwpoort, de franse stellingen tijdens de Eerste Wereldoorlog op de rechter Ijzeroever.
- Wat herinnert in Nieuwpoort nog aan Hendrik GEERAERT (1863-1925) - de held der overstroming ?

Verschenen in Bachten de Kupe, 41^e jg. nr. 4, okt-nov-dec 1999.

Jean Pierre FALISE