

# Nieuwe vismijn 50 jaar.

door Raym. Vancraeynest.

INLEIDING ( R. VERBANCK ).

September 1934 - September 1984. Vijftig jaar " NIEUWE VISMIJN ".  
Hoe de tijd voorbijgaat !

Toen in 1934 de nieuwjaarsklokken luiden waren we nog in de Here gerust, of om het duidelijker te zeggen, niemand had er enig vermoeden van dat we nog dit jaar zouden verhuizen van onze " Oede Vismienne " naar de " Nieuwe Mienne ".

Op oudejaarsavond hadden we nog tot 10 uur gewerkt in ons stinkend bureeltje, de geur stak in onze kleren maar het was in die tijd de moeite niet om van ondergoed te wisselen omdat er op nieuwjaarsdag toch haring verkocht en verzonden werd. Tegen de avond mocht dit dan wel gebeuren want we moesten met z'en allen onze beste wensen gaan aanbieden ten huize van de grote baas. Daar kreeg ieder een glas wijn en honderd frank met uitzondering van ikke, die maar vijftig frank kreeg. Omdat ik de jongste was ?

Niemand dacht aan de nieuwe vissershaven die maar niet gereed kwam. De verhuis leek tot een verre toekomst te behoren en we ploeterden voort in de omstandigheden die uiteengezet werden in ons Jaarboek 1975.

Maar toen kwamen we opeens in een stroomversnelling terecht en er was geen houden meer aan. Tijdens het dode zomerseizoen werd alles in gereedheid gebracht. De pakhuizen werden toegewezen aan de vishandelaars die dan hun bureel in gereedheid brachten volgens de middelen waarover ze beschikten. Sommigen konden luxueus genoemd worden want de meeste handelaars schenen een pikuur gekregen te hebben. Nu zouden ze eens tonen tot wat ze bekwaam waren ! De toestand van de vishandel was reeds zeer slecht in de oude vismijn tengevolge van de crisis en een vernietigende prijzenslag. Blijkbaar kon het nog erger en men ging een nieuwe periode van slechte jaren tegemoet.

Afgezien van dit hadden we niet te klagen wat comfort betreft, na hetgeen we hadden afgezien in de oude ciërk. We genoten van de weelde te kunnen beschikken over lopend water en een eigen W.C. Alles was natuurlijk niet perfect. Zo had men vanuit de burelen geen zicht op de plaats waar de afslag van de vis gebeurde.

Maar er waren gevolgen op een ander vlak. Een groot gedeelte van het oude kaaiwartier en de stadsdokken lag lijk vermoord. Het vroeger zo intense leven in de herbergen rond de vismijn kreeg de genadeslag. Het menselijke contact dat aldaar had bestaan tussen allen die werkzaam waren in het visserijbedrijf werd genadeloos afgebroken. Even trachtte men de schijn te doen aanhouden maar het hart was dood voor goed.

Zand erover, en vijftig jaar !

In dit jubeljaar moest er toch iets over geschreven worden, over de nieuwe Oostendse vissershaven die op aloud Bredens grondgebied werd aangelegd. Onze konfrater Raymond Vancraeynest had daarover reeds lang iets klaar liggen. Deze stille werker heeft steeds belangstelling getoond voor de Vlaamse kust en Oostendse haven. Dus het gaapte lijk een oven ! Onze welgemeende dank aan de schrijver die deze bijdrage bereidwillig afstond aan zijn en onze heemkring.



Zicht op de uitbreidingswerken genomen in juli 1937.

## DE HAVEN VAN OOSTENDE TUSSEN DE TWEE WERELDOORLOGEN.

### BOUW VAN DE NIEUWE VISSERSHAVEN.

De Duitse legers trokken op 15 oktober 1914 de stad Oostende binnen. Vele Oostendenaars waren naar Engeland gevlucht aan boord van de pakketboten of van de vissersschepen die voor het merendeel de haven hadden verlaten. De haven en de stad zouden verschillende malen aan beschieting bloot staan. Een aanval van uit zee in de nacht van 22 op 23 april 1918 mislukte ; de schepen "Sirius" en "Brillant " misten de havengeul en strandden ter hoogte van de Halve Maan. Een nieuwe poging had plaats in de nacht van 9 op 10 mei 1918, toen de "Vindictive" , een oude kruiser met 3 schoorstenen, in de havengeul tot zinken werd gebracht ter hoogte van de vroegere seinpost van het oosterstaketsel. De afmetingen van het schip waren : lengte over alles : 341 voet (104m.); lengte tussen de loodlijnen : 319 voet ( 97m.); breedte in het midden : 30 voet ( 9m.); holte tot het bovendek : 36 voet ( 10,8m.).

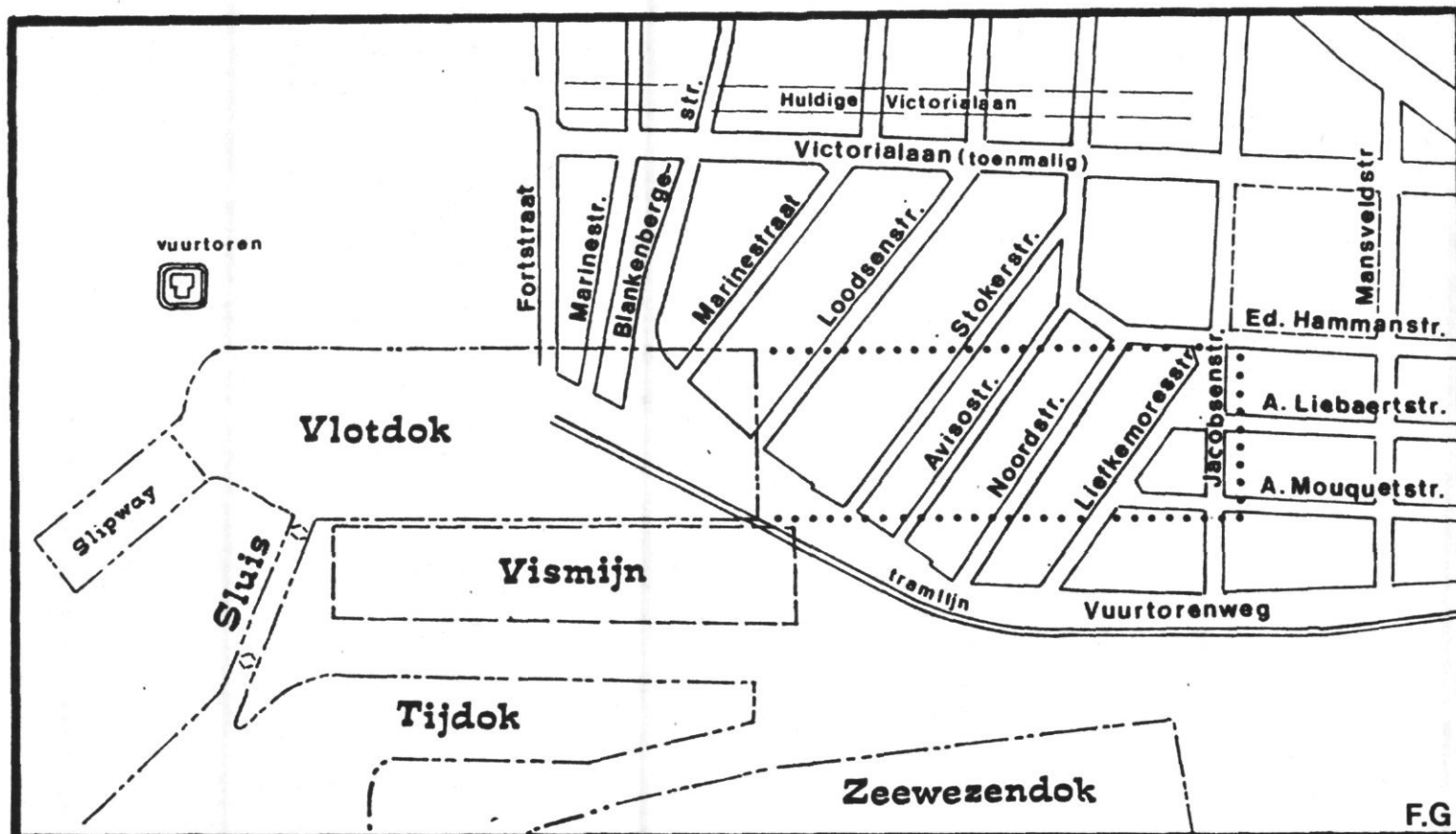
Het was de bedoeling het schip dwars te zetten in de geul om te beletten dat de Duitse onderzeeboten zouden kunnen uitvaren. Het doel werd echter niet helemaal bereikt. Toen het schip ter hoogte van de vroegere seinpost kwam, wilde men het laten zwaaien om de voorsteven, doch een zandbank die zich daar tegenover had gevormd aan de boog van het westerstaketsel ( men had niet meer gebaggerd sedert 1914 ) belette dat het manoeuvre tot een goed einde werd gebracht. De Duitsers lieten niet begaan en schoten er duchtig op los. Commandant Alfred E. Godsall werd gedood en 8 andere officieren en 41 manschappen werden met hem gedood, gekwetst of vermist. Tussen de achtersteven en het westerstaketsel was er nog een vrije doorvaartbreedte van 60 m. Op 10 mei in de namiddag vaarden 4 Duitse torpedoboten, die gemeerd lagen ter hoogte van het kaaistation zonder moeilijkheden buiten.

In het vooruitzicht van hun aftocht uit Oostende op 17 oktober 1918 werd door de Duitsers heel wat schade toegebracht aan de haveninstallaties en werden op vele plaatsen in de haven schepen tot zinken gebracht.

Benevens het wrak van de "Vindictive" lagen in de geul nog de wraken van de oude pakketboot " Flandre " die in 1914 te Oostende achtergelaten werd, en de emmerbaggermolen " Schelde " , deze laatste tussen de Leopoldsluis en de ingang van de toenmalige kalfaterbank. De bodem van de geul was gemiddeld 2 m aangeslibd. Het westerstaketsel vertoonde een bres van 15 m en in het oosterstaketsel waren er twee grote bressen. De getij- en havenlichten waren vernield alsook de vuurtoren, omvergeschooten sinds 7 september 1915 . De westelijke lage havendam was vernield op verschillende plaatsen . De bodem van het Montgomerydok was aangeslibd tot + 1,40 m (Z) ( normaal peil -1,5m (Z) ) en 3 vissersboten lagen er gestrand.

In de oude handelsdokken lag een vissersboot gezonken in de sluis-kolk en de deuren van de sluis waren beschadigd. Een binnenvaartuig lag gezonken bij de brug van de Brugse poort. De deuren van de konterdamsluis waren buiten gebruik en het metselwerk van de sluis was fel beschadigd. De Brandariskaai was op verschillende plaatsen ingestort.

In de nieuwe handelsdokken lag de emmerbaggermolen " Volkracht " gezonken in de sluis-kolk ; de deuren en het metselwerk van de sluis waren gehaverd en het elektrisch aandrijfmechanisme buiten gebruik gesteld.



Inplanting op de Vuurtoerenwijk  
van de nieuwe haveninstallaties  
ten behoeve van de visserij  
1922-1934

- haveninstallaties 1934
- ..... uitbreiding vlotdok 1937-38
- straten Vuurtoerenwijk 1922



Fig. 1 - 1922 - Uitgraven van de vlotdok ( Foto Fr.Verbanck)



*Fig.2.- 1926 - Bouw van de toegangssluis. Deze werd naderhand afgekeurd en vervangen door de huidige sluis.*

De stuwbrug aan het zwaaidok had men doen springen en lag gebroken in de bruggeul ; de deuren aan de stuwbrug van Slijkens waren eveneens beschadigd.

In de nieuwe voorhaven lag de baggermolen " Zeebrugge " gezonken en aan de bevoorradingspost n° 2 van de pakketboten lag de emmerbaggermolen " Groenloo ". Op de diepwaterkaai was de 40 ton kraan beschadigd . De nieuwe voorhavenbrug was gesprongen. In de grote sluis van Slijkens lag de hopperzuiger " Papendrecht " gezonken en practisch alle deuren van de grote en kleine sluis alsmede de verlaten van de spuisluis waren beschadigd. De brug over de grote sluis was gesprongen. Van de nieuwe spuisluis waren de motoren weggenomen. De deuren van het sluishoofd van het Zeewezen- dok waren gehaverd en een binnenvaartuig lag gezonken in het dok. De Leopoldspuisluis was ongedeerd doch de sluismeesterhuisjes waren vernield en het dok was gedeeltelijk dichtgeslibd.

#### HERSTEL VAN DE OORLOGSSCHADE.

Op de conferentie van Kales op 10 november 1918, werden de Engelsen gelast met de herstelling van de Belgische havens. De " Salvage section " van de Britse Admiraliteit, onder bevel van Commodore Sir Fred Young werd met de opdracht belast.

Eerst werd de mogelijkheid onderzocht de " Vindictive " te lichten en terug naar london te brengen. Daar het schip in tweeën gebroken was moest er aan verzaakt worden.

Een ander project bestond er in het schip naar zee te slepen en te laten stranden buiten de vaargeulen ten oosten van de havengeul. Ook daaraan werd verzaakt. Daarop werd beslist het wrak te verplaatsen naar de Leopoldsluis toe en het daar af te breken zonder de scheepvaart al te zeer te hinderen. Nadat eerst 123.179 m<sup>3</sup> slijk was weggebaggerd werd een eerste poging ondernomen voor de verplaatsing op 15 augustus 1920. Deze mislukte. 's Anderendaags echter slaagde men erin het wrak te verplaatsen over 120 m afstand. De voorstevan lag aldus op 152 m afstand van de Leopoldsluis en op 34 m van de voet van het oosterstaketsel. De achterstevan op 23 m afstand van het oosterstaketsel. Bij aanbesteding op 3 maart 1922 werd de opruiming van het wrak toegekend voor 767.000 F. aan de aannemer Schauvlieghe op 27 maart 1922. De werken begonnen op 1 mei 1922 en moesten op 16 maart 1923 beëindigd zijn. De opruiming moest tot op het peil -6,5m (Z) gebeuren. De Hollandse onderaannemer Van der Tack van Rotterdam kwam ter plaatse met de grote bok " Adelaar " met een hefvermogen van 140 ton. In het begin ging alles rap vooruit. De moeilijkheden begonnen pas onder het laagwaterpeil. Einde 1923 was het wrak voor de 7/10 opgeruimd ; einde 1924 voor de 99/100. Slechts op 17 augustus 1925 werd het laatste stuk van 50 ton bovengehaald. De schroeven, elk 4000 kg wegend, eigendom van de staat, werden aan de stad Oostende geschonken. Het bovendeel van de voorstevan werd door de aannemer aan de stad geschonken om een monument op te richten. De stad koos hiervoor het plein uit naast de zeesluis Demey.

De andere opruimingswerken waren toch wat sneller opgeschoten. De " salvage section " was onmiddellijk na de bevrijding van de stad begonnen met de opruiming van het wrak van de oude pakketboot " Flandre ". De baggerwerken in de stroombankpas en in de havengeul werden direct aangevangen. De pakketbotendienst hernam op 18 januari 1919 met de " Ville de Liege " . Ingevolge de verzanding van de haven was het onmogelijk de afvaarten op vastgestelde uren te doen plaats grijpen, daar de haven slechts toegankelijk was van 2 uur voor tot 2 uur na hoogwater. Vanaf 16 juni 1919 reeds konden de afvaarten op vastgestelde uren plaats vinden.

Over de bressen in de staketsels werden loopbruggen geworpen en de lage havendammen werden hersteld.

De vuurtoren werd voorlopig vervangen door een pyloon met licht op 28 m hoogte boven hoogwater en met een draagwijdte van 14 3/4 zeemijl. De sluisdeuren werden hersteld ; de resten van de gesprongen bruggen uit de bruggeulen gelicht ; een loopbrug gebouwd stroomopwaarts van de gesprongen voorhavenbrug.

Bij aanbesteding van 15 oktober 1920 toegekend aan de firma Billard voor 199.000 F werden de wrakken van de emmerbaggermolens " Groenloo " en " Schelde " , van de hopperzuiger " Papendrecht " en van het binnenvaarttuig gezonken in het zeezewendok gelicht. Op 6 januari 1922 ging de aanbesteding door voor de opruiming van de wrakken van de Britse kruisers " Plump " , " Sirius " en " Orion " gezonken ten oosten van de havengeul. De aannemer was Schauvlieghe voor 679.000 F. Op 17 februari 1922 ging de aanbesteding door voor de volledige opruiming van de " Zeebrugge " , toegekend aan Schauvlieghe voor 87.776 F.

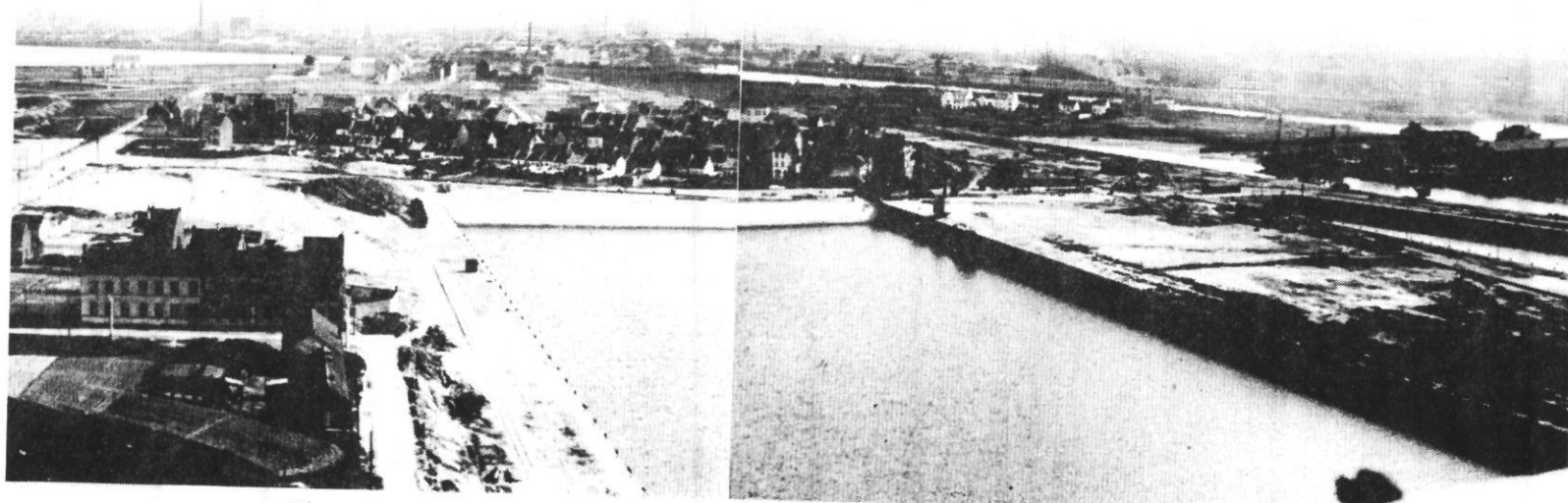


Fig. 3 - 1929 - Zicht op het eerste gedeelte van de tijdok en de resterende Vuurtorenwijk . De huizen verdwenen en maakten plaats voor het verlengde van de tijdok , langs de haringhalle . Op de voorgrond . De vroegere zusterschool .



De aanbesteding voor de bouw van de nieuwe vuurtoren op de plaats van de oude ging door op 24 maart 1922. De vorm was deze van een afgeknotte kegel van 53 m hoogte. Het fokaal vlak lag 63,29 m boven het peil van hoogwater springtij.

#### BOUW VAN DE NIEUWE VISSERSHAVEN.

Het voornaamste havenwerk dat in deze periode zou uitgevoerd worden was de bouw van de nieuwe vissershaven.

Aanvankelijk beschikte de visserij maar over het strandingsdok (Montgomerydok) ten westen van de havengeul gelegen. Dit dok was 337 m lang en gemiddeld 91 m breed met 887 m kaaimuur. De bodem voorzien op peil -1,0m werd gebaggerd op -1,5m (Z); oppervlakte 3,43 ha. Ingevolge de uitbreiding van de voorhaven en de bouw van de nieuwe handelshaven kon de visserij gebruik maken van de oude kaai van de stoomschepen (carferrykaai) en van het 1ste handelsdok dat vanaf 1905 uitgebreid werd met het brandaris-dok tot aan de brug van de Brugse Poort (oesterbankstraat).

Ingevolge de moeilijkheden die zich voordeden met de nieuwe diepwaterkaai, konden de schepen van de Cockerill-lijn en van de General Steam Navigation Cy slechts van mei 1912 van deze kaai gebruik maken, zodat de oude kaai der stoomschepen van 320 m lengte, slechts van toen af kon ter beschikking gesteld worden van de visserij.

Voor deze kaai werd gebaggerd op -5,00m zodra de aanslibbing het peil - 4,00m bereikte.

In het eerste oud handelsdok en in het Brandarisdok was het normaal waterpeil + 4,05m terwijl de bodem op -1,40m tot - 1,80m lag. Er waren 713 m kaaimuur en de oppervlakte bedroeg 3,3 ha.

In totaal stonden dus voor 1914 ter beschikking van de visserij	
In het strandingsdok	887 m.
langs de oude kaai der stoomschepen	320 m
in eerste handelsdok + brandariskaai.	713 m.

in totaal : 1920 m.

Deze kaaien lagen echter nogal verspreid en waren in ver van ideale omstandigheden bruikbaar; ook de walinstallaties: vismijn, ijsfabrieken en kolenopslagplaatsen lagen verspreid.

Het schepencollege besliste dan ook reeds op 2 oktober 1906 op aanvraag van de handelskamer een commissie op te richten om de studie aan te vatten van nieuwe haveninstellingen voor de visserij. De commissie was als volgt samegesteld:

De Cock, Ach., schepen der regieën, voorzitter; Liebaert Aug., schepen van handel, lid; Hamman Aug. gemeenteraadslid, voorzitter der commissie van visserij, lid; Van Gansberghe L. hoofdingenieur-directeur van de dienst der kust, lid; Borgers Aug. voorzitter van de handelskamer, lid; Golder Alfr., voorzitter van de sectie visserij van de handelskamer, lid; Valschaerts Em. directeur van de vismijn, lid; Verraert Aug., stadsingenieur, lid.

De commissie bezocht de havens van Altona, Hamburg, Geestemunde, Ijmuiden, Scheveningen, Hull en Grimsby. Op 19 juli 1907 werd verslag uitgebracht aan het schepencollege.

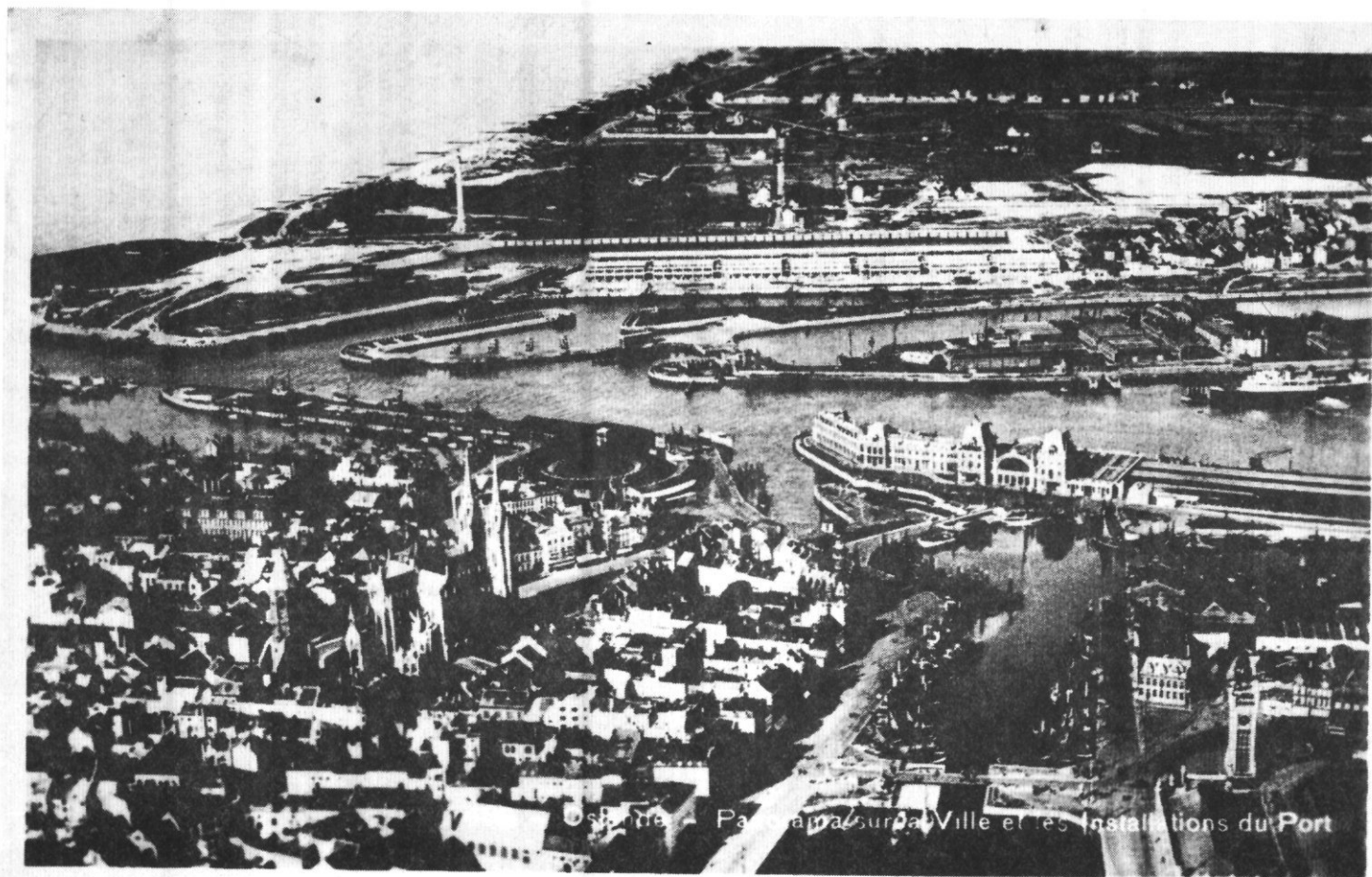


Fig. 4 - Rond 1932 - Panoramazicht op de oude en de nieuwe vismijn . Links het zuidelijke deel van de Oude Vuurtorenwijk

Aangestipt werd dat de instellingen te Oostende onvoldoende waren en alleen opgevat waren voor de zeilschepen. Door het grote getijverschil te Oostende zou een dok zonder sluis een minimum diepte van 5m moeten hebben wat niet toelaatbaar werd geacht. Daarom werd een vlotdok voorgesteld. De nieuwe vismijn zou van het longitudinaal type moeten zijn en voorzien van een verzendingsstation. Aan de overkant van het vlotdok zouden terreinen voor verwante bedrijven moeten voorbehouden worden : ijsfabrieken, touwslagerijen, rokerijen , ... Benevens het vlotdok voor de stoomschepen zou een tijdok voor de zeilschepen moeten voorzien worden. De volgende voorstellen werden naar voor gebracht :

1° De huidige ligging is ongeschikt voor uitbreiding. In afwachting van nieuwe instellingen zouden de bestaande lokalen kunnen aangepast worden ; de stoomschepen zouden kunnen lossen op de oude kaai der stoomschepen van zodra de dienst op Tilbury zal overgebracht zijn naar de diepwaterkaai; de stadshangaar die daar staat en in verval is, zou kunnen aangepast worden.

2° bouw langs de in opbouw zijnde kaaimuur tussen het eerste handelsdok en de brug van de Brugse Poort ( Brandariskaai) van een hulpvismijn voor de stoomvaartuigen ; de andere vismijn zou behouden blijven voor de zeilschepen . Wegens de versnippering van de vismijndiensten zou dit echter hogere bestuurskosten meebrengen.

3° wat de plaats voor de nieuwe instellingen betreft werden 2 voorstellen gedaan :

a) op de linkeroever van het kanaal naar Brugge juist stroomopwaarts van de terreinen bestemd voor de nieuwe creosootwerf van de staat;

b) ten oosten van de havengeul - als de Leopoldsluis zou afgeschaft worden - op de terreinen van de Leopoldspuikom, benevens op nog andere aanpalende terreinen.

De eerste oplossing word afgewezen daar in dat geval de schepen door de nieuwe handelshaven zouden moeten varen en 5 bruggen passeren. De doorvaart langs de nieuwe voorhaven en de sluis van Slijkens werd immers onmogelijk geacht daar de voorhavenbrug te dikwijls zou moeten gedraaid worden en de diepte van de slijkenssluis voor de stoomschepen onvoldoende is. Daarenboven zouden de zeilschepen zich steeds moeten laten slepen. Alleen de tweede oplossing werd dus weerhouden

De staat scheen de noodzakelijkheid in te zien van een nieuwe vissershaven voor Oostende en zulks leidde tot de conventie van 5-12 august. 1912 waarin de artikelen 3 en 4 betrekking hebben op de bouw van de nieuwe vissershaven langs de oostkant van de havengeul.

De oorlog 1914-18 belette de uitvoering van de werken. Op 11 august. 1919 werd een commissie samengesteld tot wijziging van de conventie van 1912 . Op 26 juni 1921 werden plannen en lastenboek goedgekeurd door minister Anseele. De aanbesteding greep plaats op 2 december 1921. Op 1 maart 1922 werd besloten tot uitvoering van de werken. De " Société générale d'Entreprises " bouwde de dokken en de sluis tussen 7 maart 1922 en 30 juni 1929 voor een bedrag van 45 miljoen frank. De aanbesteding voor de bouw van de vismijn had plaats in augustus 1928. Het lastenboek werd goedgekeurd door minister Hendrik Baels. De bouw van de vismijn en het bestuursgebouw werd toegekend aan de firma M.Delens voor 20.000.000 F. De werken duurden van 30 maart 1929 tot 17 februari 1932. De slipways werden gebouwd door " Crandall engineering Co, Consulting and constructing Engineers, Cambridge, Massachussets,U.S.A." in samenwerking met de firma Delens voor het deel betonbouw.

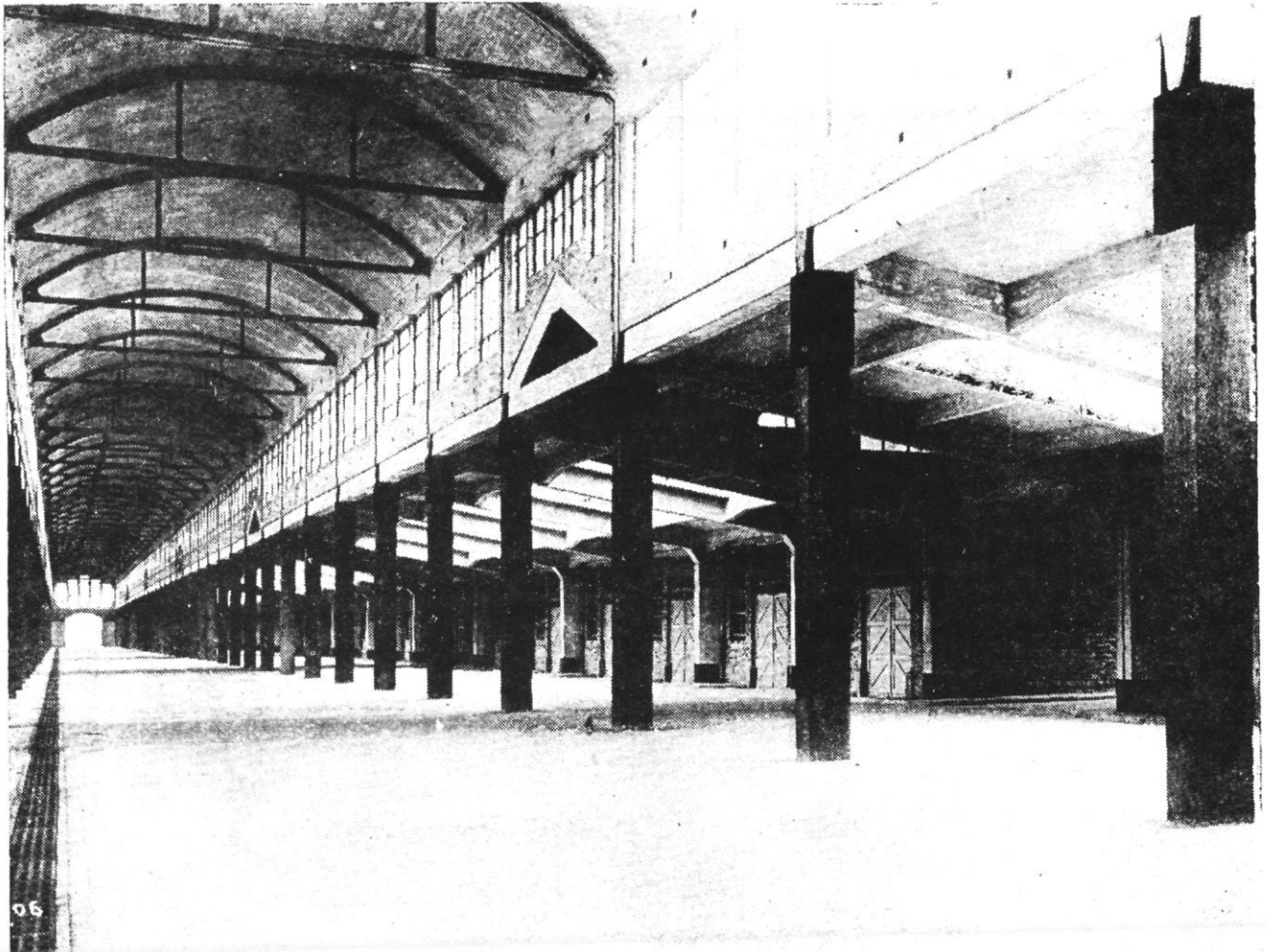


Fig. 5 - 1934 - Binnenzicht van de nieuwe vismijn

De werken duurden 13 maanden en eindigden op 27 februari 1932. De werken vereisten in het totaal : 1.120.000 m<sup>3</sup> grondverzet, meer dan 40.000 heipalen en damplanken , 30.000 m<sup>3</sup> gewapend beton , 60.000 m<sup>3</sup> gewoon beton, 20.000 m<sup>3</sup> baksteenmetselwerk , 70 ton gesmeed ijzer, 9.000 m<sup>3</sup> hout en 50.000 m<sup>2</sup> bevoering.

Op de plaats van de vroegere kalfaterbank werd de toegangseul gemaakt tot de nieuwe sluis en tevens tot het nieuw tijdok waarin de nieuwe kalfaterbank zou op uitgeven.

De sluis gaf toegang tot een vlotdok waarin de slipways werden gebouwd. Tussen tijdok en vlotdok werd de vismijn opgetrokken.

VLOTDOK :	lengte tussen de boordstenen :	424,80m
	nuttige lengte	: 336,40m
	lengte vanaf de as van de sluis :	350 m.
	breedte	: 125 m.
	totale oppervlakte	: 5,1 ha.
	nuttige oppervlakte ( vanaf	
	de as van de sluis )	: 4,3 ha.
	bodem	: -4,00m (Z) normaal waterpeil +4,0m

TIJDOK : nuttige lengte : 310 m.  
breedte 60 m , verminderd tot 30 m op het einde wegens de nabijheid van het zeewezendok.  
nuttige oppervlakte : 1,67 ha.  
kaaïmuurlengte : 645 m.  
bodempeil : -2,50m tot -1,50m.

KALFATERBANK : oppervlakte : 0,75 ha. bodem : + 1,0m (Z)  
toegangshelling : lengte 67 m, breedte 20m.  
kuisroosters in greenheart : 3 van 20 X 20 m op + 1,75m  
1 van 15 X 20 m op + 2,25 m.  
1 van 10 X 20 m op + 2,25 m.

SLIPWAYS : gebouwd op een glooiing van 132,70 m lengte en een helling van 0,081 m per meter.

De grootste bij de sluis : draagvermogen : 1000 ton.  
nuttige breedte : 11,5 m  
lengte : 50m  
De kleinste : draagvermogen : 500 ton  
lengte : 40 m  
nuttige breedte : 9,5 m.

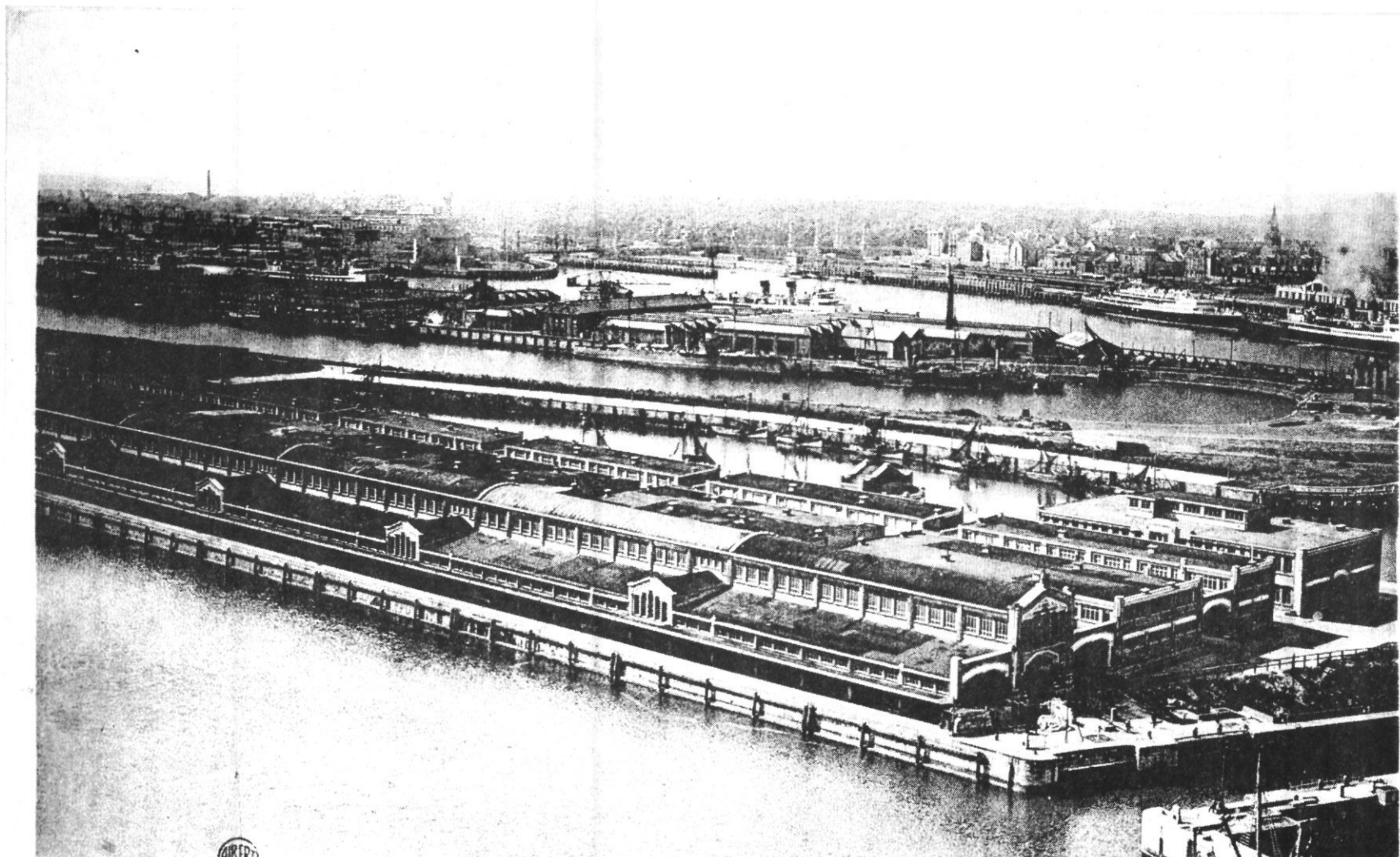
VISMIJN : totale lengte : 336 m. ; breedte : 66 m. , de verkoophalle langs het vlotdok gelegen heeft een lengte van 336 m en een breedte van 35 m. ; op de verkoophalle volgen twee rijen van pakhuizen met verdieping, 98 in aantal ; ze zijn alle 7 m breed en zijn resp. 19 en 9 m lang. De twee rijen pakhuizen zijn gescheiden door een overdekte rijweg van 9 m breedte.

Langs de kant van het tijdok tenslotte werden 4 sporen aangelegd voor de verzending van de vis. Daarachter werd het bestuursgebouw opgetrokken met lokalen bestemd voor de havendiensten, de douane en de kantien.

KLEINE SCHEEPSWERVEN : deze moesten overgeplaatst worden van het derde oude handelsdok naar een helling ten zuiden van het nieuwe vlotdok. Daar deze terreinen echter moesten dienen voor de vergroting van het vlotdok werden deze werpen op voorstel van de stad Oostende voorlopig nog gelaten waar ze waren.

INDUSTRIEGROND : bij ministerieel besluit van 18 juli 1925 werd een bijzondere kommissie belast met de studie van de aanpassing en de concessie van de industriegronden gelegen langs de oostkant van het vlotdok. Deze kommissie legde op 24 augustus 1926 de volgende besluiten neer :

- 1° de terreinen worden verhuurd voor de duur van 60 jaar of verkocht, mits vrijwaring van hun bestemming.
- 2° langs de noordelijke oever komen herstellingswerkhuizen ;
- 3° de terreinen langs het water zijn bestemd voor de rederijen en de ijsfabrieken.
- 4° de terreinen tussen de slipways en de havengeul zijn bestemd voor fabrieken van visafval onder voorbehoud van een onderzoek de commodo et incommodo.
- 5° opslagplaatsen voor brandstoffen kunnen tot stand komen in de duinen tussen Fort Napoleon en de Halve Maan.



85. Ostende Vue générale de la Minque — Ostend The Fish-market

Fig. 6 - Tijdok , vismijn en vlotdok . Verder het dok en de werkhuisen van het Zeewezen . De beschadigde vismijn werd na de oorlog afgebroken en vervangen door het nog bestaande gebouw .

Gans het terrein bestaat uit 8 blokken van ongeveer 125 m diepte. Volgens de conventie van 1912 en het bijvoegsel van 16 januari 1930, moest de staat zorgen voor de bouw van de toegangsgedul, de sluis, het tijdok, het vlotdok met 2 slipways en van de vismijn en tevens voor de aankoop van de industrieterreinen. Na het beëindigen van de werken moest de staat alles overdragen aan de stad Oostende die zou instaan voor het onderhoud en de uitbating, met uitzondering evenwel van de toegangsgedul, het tijdok, de industrieterreinen en de spoorwegen.

De stad moet zorgen voor de uitrusting van de kaaien en de dokken. Ze zal ten hare bate sluis-, dok-, en slipwayrechten innen, alsook rechten op de uitrusting (mijnrechten, kraanrechten enz.) Alle rechten moeten echter eerst goedgekeurd worden door de regering. Op de terreinen langs de oostkant zullen 6 ha. voorbehouden worden voor de bouw van een woonwijk voor vissers.

De stad zal een programma werken opstellen als volgt :

1° De stad zal een jachthaven bouwen op de plaats van de oude vismijn en van de visserskreek die de staat afstaat aan de stad. Deze jachtkom zal voorafgegaan zijn door een toegangssluis en zal langs een gedul in verbinding gebracht worden met het eerste handelsdok dat ook als jachtkom zal ingericht worden. Over deze gedul zal een brug voor dubbelrichtingverkeer gelegd worden.

2° het tweede en het derde handelsdok, die de staat terug afstaat aan de stad zullen eventueel opgevuld worden.

3° de stad zal zorgen voor de toerusting van de vissershaven.

4° de stad zal zorgen voor de verplaatsing van de kleine scheepswerven van het derde handelsdok naar de nieuwe vissershaven.

5° de stad zal een zeevaartkundig instituut bouwen op de leopoldsluis.

Er werd ook besloten het station Oostende-stad af te schaffen en alle verkeer te concentreren in het station Oostende kaai, dat zal uitgebreid worden, en in Oostende-Zeehaven.

Een vrijhaven zal tot stand gebracht worden op de buiten gebruik gestelde vrijkom en op andere terreinen die door de stad zullen verworven worden.

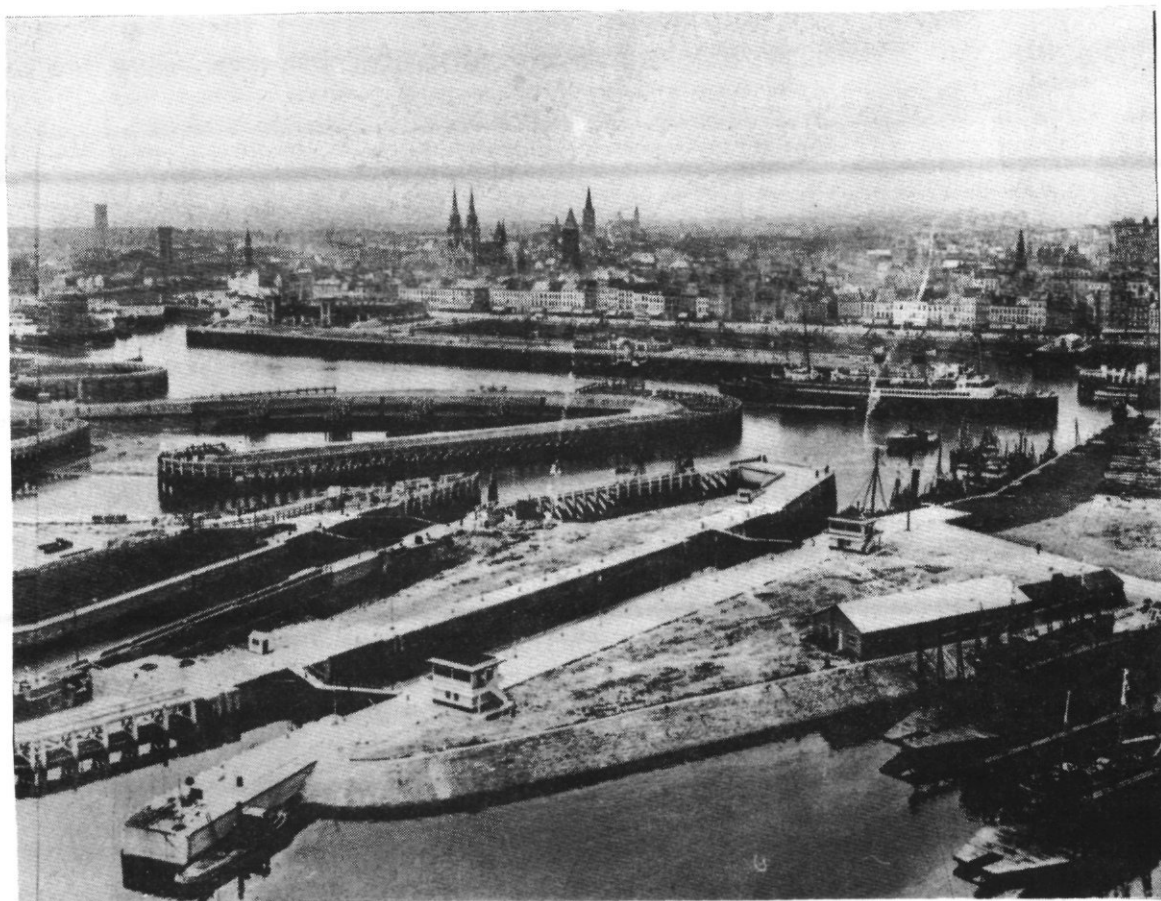
Na heel wat moeilijkheden van technische aard kon de vissershaven eindelijk ingehuldigd worden op 15 september 1934. De lijdensweg was hiermee echter nog niet ten einde. De toegangssluis, gebouwd in 1924, bevond zich reeds in bedenkelijke staat, zodat de reders hun schepen niet graag het nieuwe dok zagen binnenvaren. Zodra mogelijk moest er een nieuwe toegangssluis gebouwd worden. Dit werk werd uitgevoerd tussen juni 1935 en 16 juni 1937, datum waarop ze in gebruik werd genomen. De bouw gebeurde in bijzonder moeilijke omstandigheden, gezien de plaats bijna langs alle kanten met water omgeven is, en de oude sluis tijdens de werken verder dienst moest doen. Ze zijn gegrondvest op 4 caissons : één van 36,50 m x 29,20 m onder het benedenhoofd, twee van 33,50m x 25,2m onder de sluiscolk en één van 33,50m x 29,20 m onder het bovenhoofd. De bodem van de caissons ligt op peil -9,00m (Z) ; de sluiscolk op peil -5,0m de sluisdrempels op -4,5 m (Z) . De boordsteen ligt op peil +7,25m De totale lengte bedraagt 137,35 m ; de breedte is 16 m ; denuttige lengte tussen de vloeddeuren is 91 m en tussen de ebbedeuren 88 m. Het nieuwe vlotdok bleek ook weldra te klein . Gedurende de jaren 1936-1938 werd de

verlenging uitgevoerd over 350 m over de volle breedte van 125 m. Ten zuiden werd een met breukstenen belegde glooiing gebouwd voor de kleine scheepswerven . De helling bedraagt 0,075 m tot 0,1 m per meter over een lengte van 121 m. Eerst werden de muren van het dok en de glooiing gebouwd vervolgens werd de grond verwijderd tot op peil + 1m tot + 1,5m met behoud van de dijk ten zuiden van het reeds bestaande vlotdok. De verwijderde grond werd gebruikt voor de aanleg van de spoorwegberm voor de lijn Oostende Torhout- Kortemark- Ieper tussen Oostende -kaai en Snaaskerke. Deze verbinding moest tot stand worden gebracht met het oog op de afschaffing van het station Oostende-stad en de concentratie van alle reizigersdiensten in Oostende- kaai. Vervolgens werd de dijk doorgestoken en het dok onder water gezet ; tenslotte werd het dok uitgebaggerd op peil -4,0m (Z) en de baggerspecie opgespoten op de nabijgelegen terreinen van de vuurtorenwijk.

Hiermee beschikte de Oostendse vissershaven over een groot vlotdok met 760 m nuttige kaaimuurlengte aan de oostkant en 665 m aan de westkant hetzij 1425 m in totaal . Voegt men hierbij de 645 m kaaimuurlengte van het tijdok, dan komt men tot een algemeen totaal van 2070 m. Dit is slechts 150 m meer dan de 1920 m waarover de visserij beschikte in de oude instellingen.

Zo ging de vissershaven de nieuwe wereldbrand tegemoet die op 10 mei 1940 over ons land uitbarstte.

o o o o o o o o



Op deze foto van juli 1937 zijn beide sluizen te zien.