

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 16)

door **Ferdinand GEVAERT**

Het "arsenaal" van het Zeewezen (later Regie voor Maritiem Transport) op de oosteroever van de haven (deel 2).

Bij de Duitse inval op 10 mei 1940 begon ook voor ons de Tweede Wereldoorlog (W.O.2), nadat op 3 september 1939, na de inval door Duitsland in Polen op 1 september 1939, Groot-Brittannië en Frankrijk aan Duitsland de oorlog verklaard hadden. De maalbootdiensten tussen Oostende en Engeland waren sinds 5 september 1939 teruggeschroefd tot één afvaart per dag in beide richtingen. De schepen voeren alsdan naar Folkestone in stede van naar Dover, daar deze gesloten werd voor alle burgerlijk verkeer, (Dover was ook een vlootbasis). Wegens het mijnnegevaar werd slechts gevaren bij klaarlichte dag

Het evacuatieplan, om te voorkomen dat de schepen van het Zeewezen bij een eventuele Duitse inval in hun handen zouden vallen, bestond sinds enige tijd in embryonale vorm. Het plan werd vanaf de eerste oorlogsdagen in uitvoering gebracht.

De werktuigen (met inbegrip van de gereedschappen) en de werktuigmachines (met uitzondering van enkele zware machines die niet tijdig konden gedemonteerd worden om in te schepen), van de Scheepsbouw dienst van het Zeewezen, evenals het gros van de wisselstukken, materialen en voorraden uit het Centraal Magazijn van het Zeewezen, werden ingescheept op de "London-Istanbul" (1) die over grote vrije ruimten op de garagedekken beschikte. Dit in tegenstelling tot de pakketboten die slechts over vrij beperkte laadruimten beschikten, (voor vervoer, o.m. van postzakken en enkele auto's).

Op 17 mei 1940 verliet het schip de haven van Oostende en voer naar Folkestone in Zuid-Engeland, alwaar de ingescheepte vluchtelingen (in hoofdzaak gezinsleden van ingescheept personeel van het Zeewezen) ontscheept werden (2). Het schip voer op 19 mei 1940 naar Southampton (Zuid-Engeland) alwaar het de volgende dag de uitgeweken pakketboten van de O.-D. lijn vervoegde (3).

Het schip werd in september 1940 opgeëist door de Britten en de ingescheepte machines en goederen van de Scheepsbouw dienst werden ontscheept en opgeslagen in magazijnen, volgens bepaalde bronnen ook in Brixham in het graafschap Devon (Zuid-Engeland), alwaar bepaalde gereedschapsmachines opgesteld werden in een aanhangsel van de door het Zeewezen opgerichte visserijschool.

Na de oorlog werden de gereedschapsmachines, gereedschappen, wisselstukken (voor zover niet voor gebruik opgeëist gedurende de oorlog) en andere terug naar Oostende gebracht, alwaar ze opnieuw in gebruik werden gesteld of opgenomen in de voorraad van het Centraal Magazijn (4).

Tijdens de bezetting door de Duitsers werden de installaties van de Scheepsbouw dienst door de Kriegsmarine ingericht en gebruikt als basis voor motortorpedoboten, aangeduid door de Duitsers als "Schnellbote", met o.m. de bouw van een bunker voor 8 S-boote (5).

Tijdens de oorlog werden vele van de werkhuizen van de Scheepsbouw dienst zwaar gehavend door luchtaanvallen uitgevoerd door de Britten. Wat nog gespaard bleef van oorlogsschade, werd echter met inbegrip van de kaaimuren van het Zeewezendok en de oosteroever van de havengeul zwaar toegetakeld, zo niet volledig vernield, begin September 1944 door demolitieploegen van de zich terugtrekkende Duitsers. Slechts de paswerkerij, het Centraal Magazijn en de smidse bleven relatief vrij van zware schade en waren herstelbaar. Het Zeewezendok was onbruikbaar, ook wegens de

beschadiging van de toegangssluis en het openstaan naar de getij gebonden havengeul door de doorsteek in de oosteroever gemaakt door de Duitsers, (zie fig. nr. 21, blz. 2005-262).

Snel na het einde van de bezetting en de terugkeer van de technische diensten uit Groot-Brittannië werden plannen gemaakt voor de wederopbouw. Door de quasi totale vernieling van het "arsenaal", was het mogelijk een compleet nieuw concept van lay-out, inplanting, infrastructuur (ook voor inwendig transport) en ontwerp en uitrusting van de werkhuizen en magazijnen, overeenkomstig de stand van de techniek en het bedrijfsbeheer, te maken.

Er werd volledig afgestapt van het vooroorlogs concept van een volledig ommuurde werkhuisen-site. Men opteerde voor een open structuur met toegang vanaf de Vismijnlaan. Door de uitbouw van de Logistieke Dienst van de Zeemacht werd de vooroorlogse toegangsweg, de Esplanadastraat (what's in a name -sic), afgesloten voor gebruik door "civilisten" en werd de Vismijnlaan de enige toegangsweg.

-
- (1) t.s. London Istanbul, voormalige pakketboot "Ville de Liège", omgebouwd in 1936 tot autoveerboot (carferry), beschikte over drie garagedekken, waarvan twee onder dek, waarop 100 toenmalige auto's konden ingescheept worden. (zie ook: August Goethals, "s.s. London - Istanbul", in De Plate, jg. 28, 1999, blz. 227-229).
 - (2) initieel zouden de pakketboten en carferry van het Zeewezen naar Dieppe in Noord-Frankrijk uitwijken. Dit werd aan het varende personeel medegedeeld. Hierdoor beslisten sommige gezinnen van het varende personeel om niet mee te varen met de schepen, doch over land naar Dieppe te vluchten. Dit om de gevaren op zee te ontlopen. Ten gevolge hiervan konden bepaalde gezinnen hun gezinshoofd in Engeland niet vervoegen en keerden uiteindelijk terug naar hun woonstede hier te lande. Ze brachten gescheiden de oorlog door, soms in benarde toestand, gelet op de schaarste tijdens de oorlogsjaren.
 - (3) de volgende pakketboten waren reeds in Southampton aanwezig: Princesse Marie José, Prinses Astrid, Prince Léopold, Prince Charles, Prinses Josephine-Charlotte, Prince Baudouin, Prins Albert en Prince Philippe.
 - (4) sommige wisselstukken die door de verschillende verhuizingen hun identificatietekens verloren hadden, bleven tot in de late jaren zestig ongedetermineerd in het magazijn liggen. Toen werden bij een deskundige herstructurering deze grotendeels niet meer courante wisselstukken openbaar verkocht.
 - (5) zie F. Gevaert, De metamorfose van, deel 4, De Plate, jg. 34, 2005 blz. 259-264.

(wordt vervolgd)



Fig. nr. 131. Haven Oostende omstreeks 1913. Zicht op de oosteroever en de werkhuizen van het Zeewezen. Bemerkt de omheiningmuur van de werkhuizensite met het wachthuisje aan het toegangspoortje dat toegang verleent tot de aanlegposten. Van links naar rechts onderscheiden we: de smidse en de ketelmakerij, de paswerkerij en een magazijn. Op de voorgrond het achterschip van een turbinepakketboot. Bemerkt het groot heraldisch schild op de achtersteven.



Fig. nr. 132. Haven Oostende omstreeks 1938. Op de voorgrond de aankomststeiger aan de oosteroever voor de carferry "London-Istanbul". Op de steiger een rij personenauto's die hun beurt afwachten om ingescheept te worden door een chauffeur van het Zeewezen (de auto's mochten niet door hun eigenaar in- en ontscheept worden, dit mocht wel ná W.O. 2).

Bemerkt de omheiningmuur van de Scheepsbouwdienst. Van links naar rechts onderscheiden we: de paswerkerij, herbouwd na W.O. 1, het Centraal Magazijn, het houtmagazijn en het kantoorgebouw gebouwd in 1880 (Verzameling Etienne Blommaert).

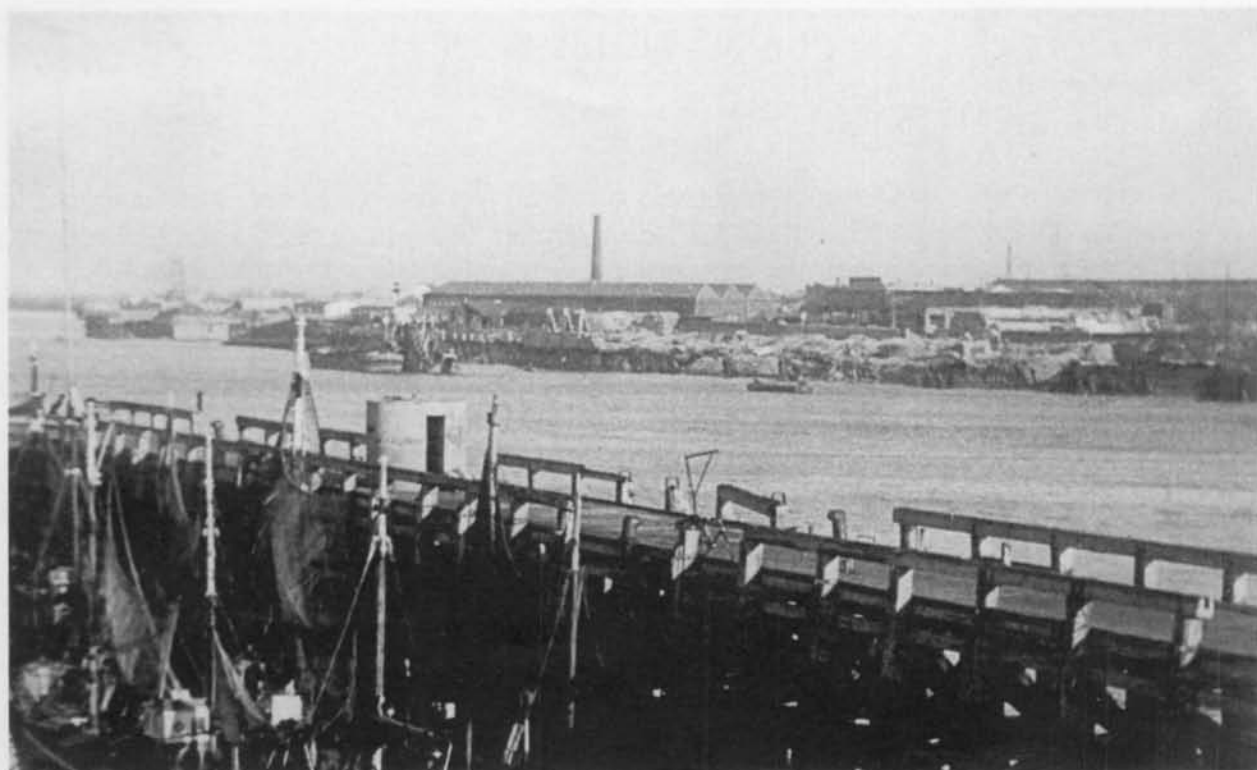


Fig. nr. 133. Haven Oostende 1947. Zicht op de vernielingen aangericht op de oosteroever gedurende W.O. 2. Helemaal links de doorsteek in de oosteroever gemaakt in 1942 door de Kriegsmarine. Bemerkt de totaal vernielde kaaimuur en werkhuizen. De paswerkerij is reeds hersteld. Bemerkt op de voorgrond het remwerk van de Demeysluis met betonnen wachthuis.



Fig. nr. 134. Haven Oostende 1955. Zicht op het Zeewezendok dat reeds terug in gebruik is na gedeeltelijk herstel van de verwoestingen van W.O. 2. Rechts de oostelijke oever van het dok waar de kaaimuur nog niet volledig hersteld is. Men bemerkt nog de kraters geslagen door het dynamiteren door de demolitieploeg van de terugtrekkende Duitsers begin september 1944. De werkhuizen zijn reeds herbouwd volgens de nieuwe lay-out van de site.