

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 13)

door Ferdinand GEVAERT

De volgende twee aanliggende bladzijden zijn gewijd aan vergelijkingsfoto's van de haven van Oostende, vóór en na de ingrijpende havenwerken gedurende de periode 1990-2007.

De ene foto geeft een globaal beeld van de haven van Oostende omstreeks 1980. Een eerste fase van de verbreding van de havengeul is reeds uitgevoerd, nl. de bouw van een nieuw oosterstaketsel op een meer oostelijk tracé.

Op de volgende foto, genomen in 2007, is duidelijk waarneembaar hoeveel breder de havengeul geworden is na de werken uitgevoerd tijdens de periode 1990-2004. Niet alleen is er een aanzienlijke Zwaai kom ontstaan even zuidelijk van de toegangsgeul tot de sluis van de vissershaven. Tevens heeft de haven vanaf de staketsels tot de Voorhavenbrug, (RYCO jachtclub) een totale gedaantewissel ondergaan en ook grotendeels een andere bestemming gekregen, qua havenactiviteit..

Weg de vele "ferries" van de Oostende-Doverlijn, gemeerd aan de vier in- en ontschepingbruggen op de westeroever en aan de kaaien van de oosteroever, weg de supersnelle vleugelboten (jetfoils), weg het drijvend droogdok van de R.M.T., weg de vele oorlogsbodems van de Zeemacht (Marine) gemeerd aan de kaaien van de Logistieke Dienst van de Zeemacht en aan het Mijnenveegcentrum (in het vakjargon: de Cedra) op de westeroever van de voorhaven. Verdwenen de werkhuizen, magazijnen van de R.M.T. en de Zeemacht.

Nu in het beeld een groot terrein voor het verhandelen en opstellen van voertuigen en containers die ingescheept moeten worden via de nieuwe ro-ro terminal aan het Zeewezen op schepen die voeren naar nieuwe bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk.

Op de voormalige Cedra aan de diepwaterkaai liggen enorme bergen ontscheept zand en andere soorten keien. Een zandmengcentrale beheerst de sky-line van de Slijkensesteenweg. Nu nog een paar grote cruiseschepen aan de omgevormde Pakketbotenkaai en de metamorfose is volledig.

Nota: alhoewel de eerste foto (1980) reeds in de voorgaande bijdrage is gepubliceerd, menen we er goed aan te doen deze nogmaals te gebruiken, aangevuld met referentiemerkttekens, om te vergelijken met een aanliggende foto van de huidige toestand. We menen dat het geen verspilling is van waardevolle kopijruimte.

Zodoende kan men een visuele appreciatie maken van de enorme gedaantewisseling van de toch relatief bescheiden haven van Oostende, die vele jaren stiefmoederlijk behandeld werd door "the powers that be", (de opeenvolgende machthebbers).

### **De staketsels, havengeul en aanliggende watervlakken, (deel 4).**

#### **Het Montgomerydok, eertijds genoemd: Schuildok.**

Dit dok is het oudste nog bestaande watervlak rechtstreeks aanliggende aan de havengeul. Het Eerste en Tweede handelsdok, nu Jachthaven Mercator, zijn 100 jaar ouder, doch niet rechtstreeks aanliggend aan de havengeul, slechts bereikbaar via het Montgomerydok en de Mercator Jachtsluis.

Om de oorsprong van het dok te beschrijven is het noodzakelijk even terug te gaan in de geschiedenis.

In 1852 stortte een gedeelte van de houten aanlegsteiger van de Stoombotenkaai in. De houten kaai werd vervangen door een metselwerkconstructie waarvan de bouw in 1853 werd aangevat. Terzelfdertijd werd het tracé van de kaai gewijzigd om de toegang tot de Visserskreek en de sluis van de Handelsdokken te verbeteren, (zie fig. nr. 104). De kaai werd verlengd in 1860, 1866 en 1869. Na

het bouwen in 1853 van het eerste gedeelte van de stenen kaai ontstond er tussen de vestingsdijk en de kaai een kuisbank, (zie foto fig. nr. 96). Deze werd echter tijdens de periode 1855-1858 gedeeltelijk gedempt met aarde afkomstig van de werken voor het aanleggen van een openbaar rioleringsstelsel in de stad Oostende.

Op aandringen van de stad werd in 1865 door de regering de beslissing genomen om Oostende te schrappen als militair bolwerk. De vestingwerken waren een hinder om de stad verder te ontwikkelen, o.m. als badstad. Ze waren een waar keurslijf waarin Oostende geprangd zat. De beslissing van de regering betekende dat de vestingwerken mochten geslecht, gesloopt en ontmanteld worden. In augustus 1866 werden de eerste sloopwerken aangevat ter hoogte van de doorsteek van de spoorweg in de vestingwerken (nabij de Gistelsesteenweg) (1). In 1867 werden de afbraakwerken aan de Westpoort en aan de oostzijde ter hoogte van de "Kaai der Stoomschepen" gestart. (zie fig. nr. 106).

In 1868 begon men met het dempen van de noordgracht, waar later de Van Iseghemlaan zou aangelegd worden.

Door de afbraak van de vestingwerken kon:

1. een nieuw en groter spooreplacement aangelegd worden, met inbegrip van o.m. een goederenstation en het tracé van de aanloopsporen van het station verbeterd worden,
2. de stad uitbreiden naar het westen,
3. hotels en een nieuw casino gebouwd worden langs een, gemakkelijk bereikbare, bredere zeedijk met promenade (2),
4. de haveninstallaties uitgebreid worden,
5. een nieuw urbanisatieplan uitgewerkt worden: zo ontstonden het Leopold- en Maria-Hendrikapark, op de gronden van de west- en zuidgrachten.

Door de toename van de vissersvloot was er sinds geruime tijd gebrek aan ligplaatsen. Na herhaaldelijke verzoeken door de visserijmiddens en het stadsbestuur, gaf de overheid toestemming om de haven uit te breiden met een tijdok (schuildok), aan te leggen tussen de kaai der Stoomschepen en de oostelijke rand van de stad. Door het schrappen van Oostende als bolwerk kon men ruimte scheppen voor dit dok door het slopen van de oostelijke vestingdijken en het opvullen van de gracht. Op 16 maart 1867 werd de aanbesteding gehouden voor het uitvoeren van de werken, die in het volgend jaar werden aangevat. De noordelijke kaaimuur werd aangesloten met het westerstaketsel door middel van een houten steiger. Omstreeks 1871 waren de werken voltooid, (zie fig. nr. 104).

In 1877 werd de bouw aangevat van een vismijn op de zuidelijke oever van het nieuwe schuildok. Ze werd op 15 februari 1879 plechtig geopend. Door de vorm van het gebouw kreeg het in de volksmond weldra de naam: "de Cierk".

In 1880-1881 werd de smalle slingerende Kanonnendijk (deel van de vestingswerken) en de Jeneverbrug, gesloopt en vervangen door een volwaardige zeedijk. Die, boogvormig, de bestaande zeedijk ter hoogte van de oude vuurtoren, verbond met de verhoogde westelijke havendam, en zo aansloot op de noordelijke kaaimuur van het schuildok, (zie fig. nr. 104 en fig. nr. 79 -blz; nr.2006-297).

In 1884 werd besloten het schuildok verder uit te breiden met een nieuw gedeelte. Dit in samenhang met de bouw van een nieuw westerstaketsel (zie blz. nr. 2006-294). In 1885 werden de werken aangevat. Tussen de nieuwe dijk aan het "klein strand" en de noordelijke kaaimuur van het schuildok werd een nieuw dok gebouwd. In het verlengde van het westerstaketsel werd een stuk kaai gebouwd zodat de toegang tot het oud en het nieuw gedeelte van het schuildok haaks kwam te liggen op de havengeul. Dit bemoeilijkte de toegang tot het dok, doch had het voordeel dat de golven niet onbelemmerd het dok inrolden Dit bracht met zich een veiliger schutting van de gemeerde vaartuigen.

De noordelijke kaai van het oud gedeelte bleef behouden, hier staat nu de "vistrap". In 1887 waren de werken af, (zie fig nr. 105).

Het dok was steeds druk bezet, te zien op de afbeelding op fig. nrs. 107 en 108. Gedurende W.O. I werd het schuildok niet gebruikt en niet onderhouden. In 1919 was het dok zo aangeslibd dat er 3 meter minder waterdiepte was.

Het schuildok verloor van zijn betekenis vanaf 1934 toen de nieuwe vissershaven op de oosteroever volledig in bedrijf werd gesteld. In 1936 werd "de Cierk" gesloopt.

Tijdens de tweede Duitse bezetting, 1940-1944, werd het dok weinig gebruikt en verzandde.

Na de bevrijding op 8 september 1944 werd het dok gebaggerd en door de Britten, na aanpassing van de kaaimuren, in gebruik genomen als los- en laadkaai voor landingsvaartuigen, (zie "LST-ramp", blz. 2006-61).

Na het gedeeltelijk vrijgeven, begin juni 1945, van de haven voor burgerlijke bedrijvigheid, werd het dok geleidelijk terug gebruikt voor de kustvisserij. Op de haakse steiger werd een voorlopige vismijn gebouwd.

In april 1948 werd het "schuildok" omgevormd tot "Montgomerydok".

Midden de jaren '50 van de vorige eeuw werd op een nieuw gebouwde steiger een garnalenmijn gebouwd.

In 1977 werd in deze sinds enkele jaren verlaten garnalenmijn het Noordzeeaquarium ondergebracht, dat nu nog steeds bestaat.

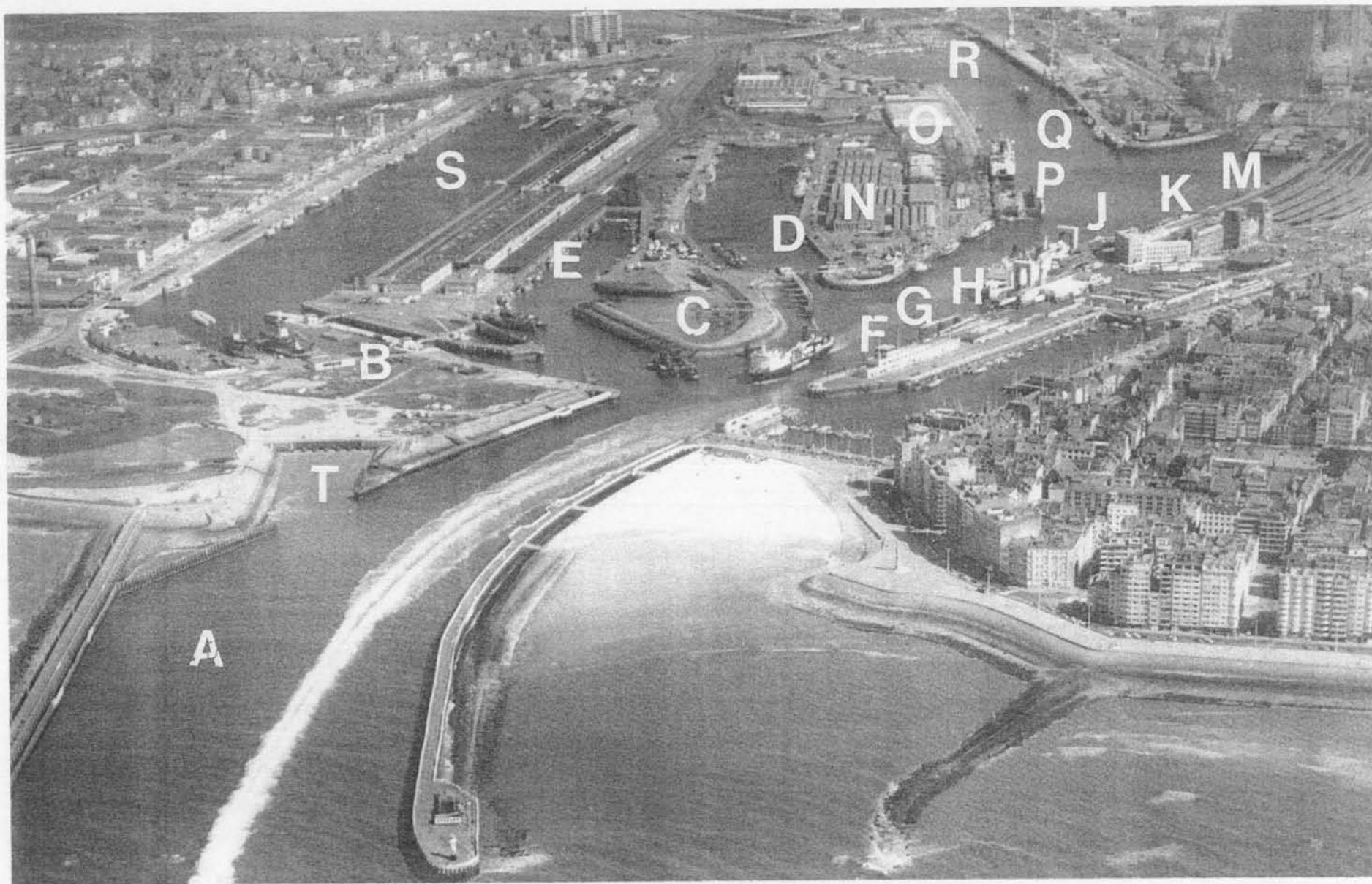
Na de dramatische overstroming van 1 februari 1953 werd omheen het dok een waterkeringsmuur gebouwd, zodat bij herhaling van het fenomeen van 1.2.1953 het water belet werd om via het dok de binnenstad onder water te zetten. Bij latere werken werden de kaaimuren opgetrokken tot een hoger peil. Bij het herinrichten van de Visserskaai (en de bouw van ondergrondse garages) kreeg het dok een heuse wandeldijk. Gekoppeld aan de visstandjes aan de vistrap biedt het geheel een prachtige aanblik.

Na W.O.2 werd de North Sea Yacht Club opgericht. Op het gedeelte noord-oostelijke kaai werd een clubhuis opgericht en werd het noordelijk gedeelte van het dok ingericht als jachthaven.

In 1970 werd op het zuidelijk uiteinde van het dok de nieuwe zeesluis gebouwd, die als benaming de "Mercator Jachtsluis" meekreeg.

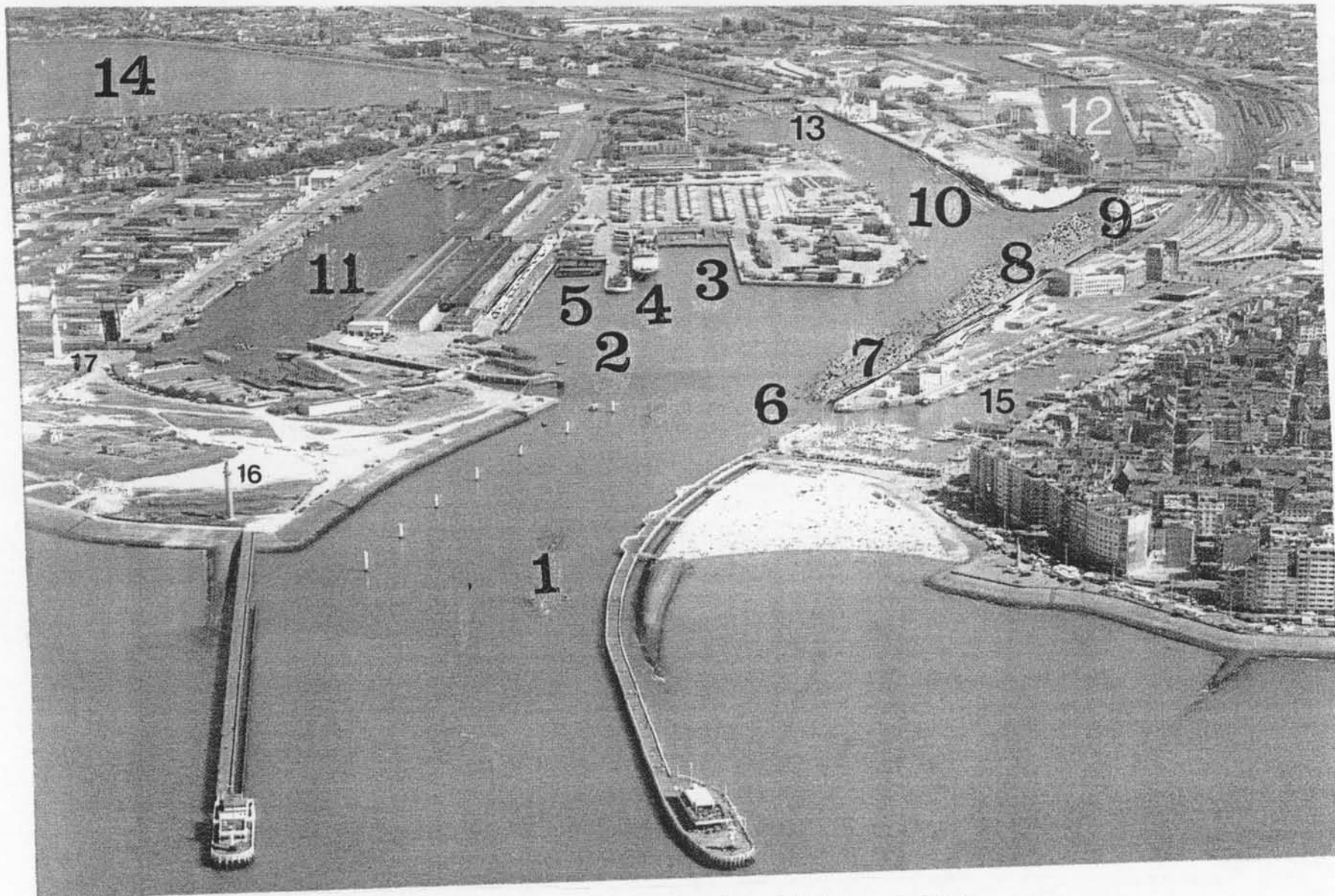
Het dok wordt heden ook nog steeds gebruikt als aanlegplaats voor de vaartuigen van het loodswezen, zeevaartpolitie (scheepvaartpolitie), reddingsdienst en recent voor een "snelboot" van de toldiensten, (douane).



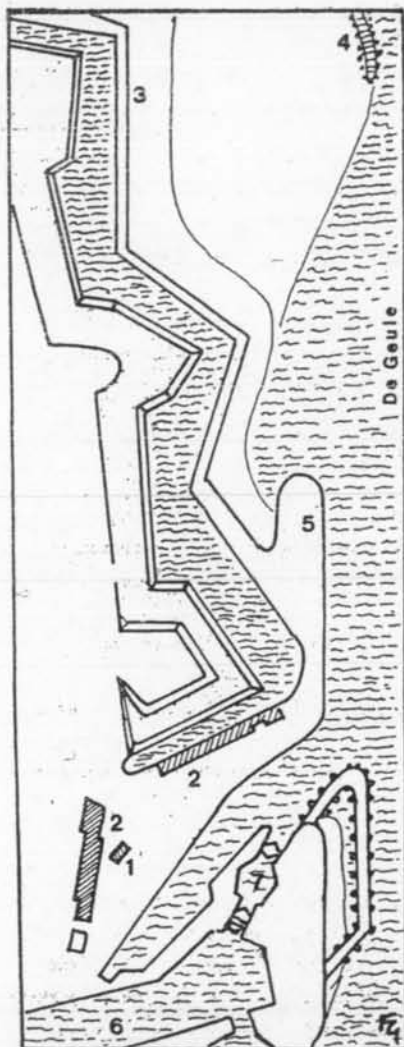


Figuur nr. 102. Haven Oostende omstreeks 1980. Vergelijk met fig. nr. 103 (2007).

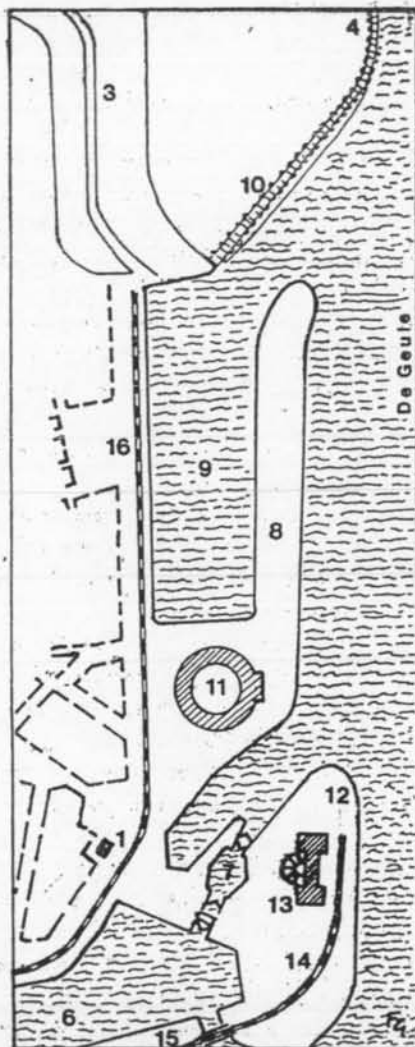
A. havengeul. B. sluis vissersjodok; C. werfbank; D. Zeewezendok en Zeewezenluis; E. Wandelarkaai; F. Loodswezen en loodsenwacht; G. c.f.-brug nr. 1; H. c.f.-brug nr. 2; J. c.f.-brug nr. 3; K. jetfoilterminal; M. platform voor de latere c.f.-brug nr. 4; N. werkhuisen R.M.T.; O. werkhuisen Logistieke dienst van de Zeemacht; P. drijvend droogdok van de R.M.T.; Q. Mijnveegcentrum (Cedra); R. ro-robrug Cockerillkaai; S. vissersjodok; T. Leopoldspuisluis.



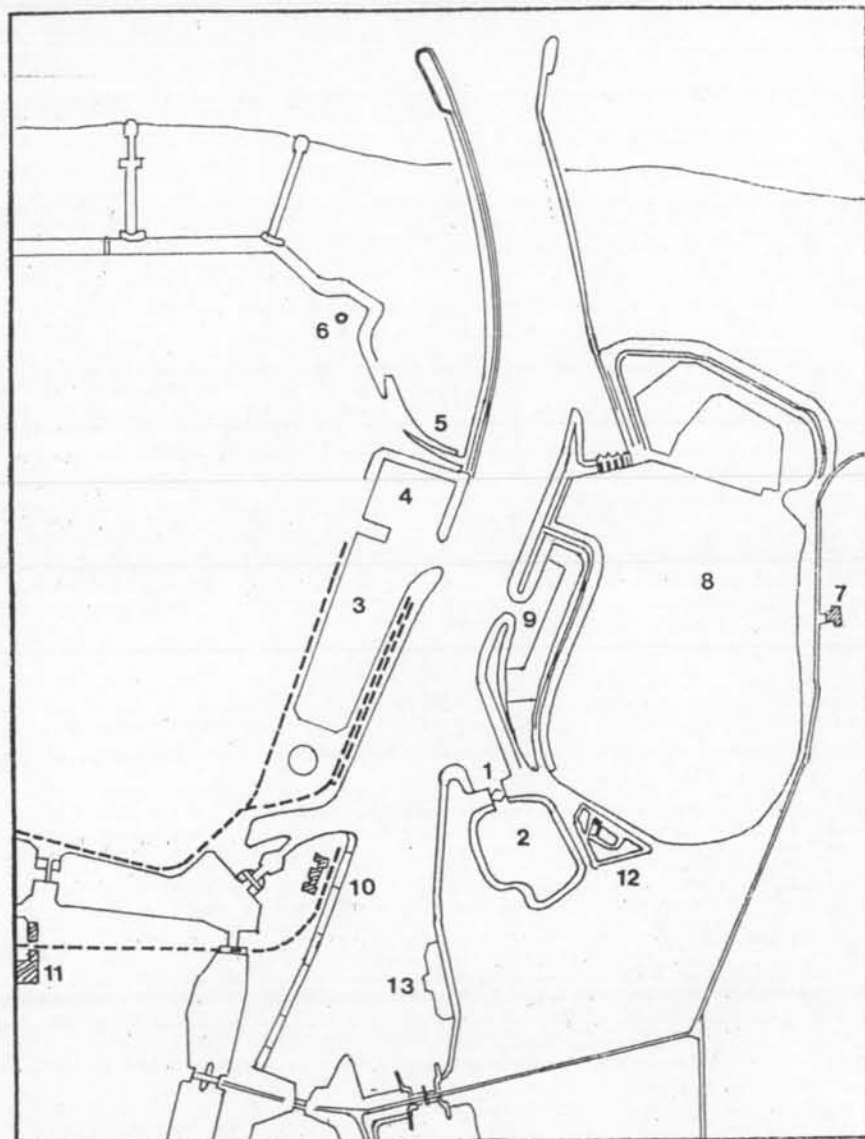
Figuur nr. 103. Haven Oostende 2007. Vergelijk met foto fig. nr 102, (omstreeks 1980).  
 1. havengeul; 2. Zwaaiikom; 3. 4. 5. Ro-ro terminal Zeewezendok 'n Wandelaarkaai; 6. North Sea Yacht Club; 7. Carferrybrug nr. 1 (in- en ontschepingsbrug) met zijlaadplatform; 8. Cruisekaai; 2. Carferrybrug nr. 4 met zijlaadplatform; 10. Voorhaven; 11. Visserijdok; 12. Vlotdok (handels-haven); 13. Ro-ro brug Cockerillkaai (diepwaterkaai), (verwijderd sinds januari 2007); 14. Spuikom; 16. Radartoren (Scheldeketen); 17. Vuurtoren.



- 1 Waterhuis
- 2 Pakhuizen Oostendsche Co.
- 3 Kanonnendijk
- 4 Westerstaketsel
- 5 Kaai der Stoomschepen
- 6 Handelsdokken
- 7 Sluizen



- 8 Verlengde Kaai der Stoomsc.
- 9 Nieuwe tijdok
- 10 Verlengd Westerstaketsel
- 11 Nieuwe Vismijn
- 12 Pakketbotenkaai
- 13 Zeestation
- 14 Spooransluiting
- 15 Gedempte Amerikakreek
- 16 Vismijnspoor



- 1. Zeewezendoksluis
- 2. Zeewezendok
- 3. Tijdok
- 4. Uitbreiding Tijdok
- 5. Klein strand
- 6. Oude vuurtoren
- 7. Nieuwe vuurtoren
- 8. Leopold springsas
- 9. Kuisbank
- 10. Pakketbotenkaai
- 11. Nieuw station
- 12. Oosterpark
- 13. Kielbank

HAVEN  
OOSTENDE  
1892

FGevaert  
1980

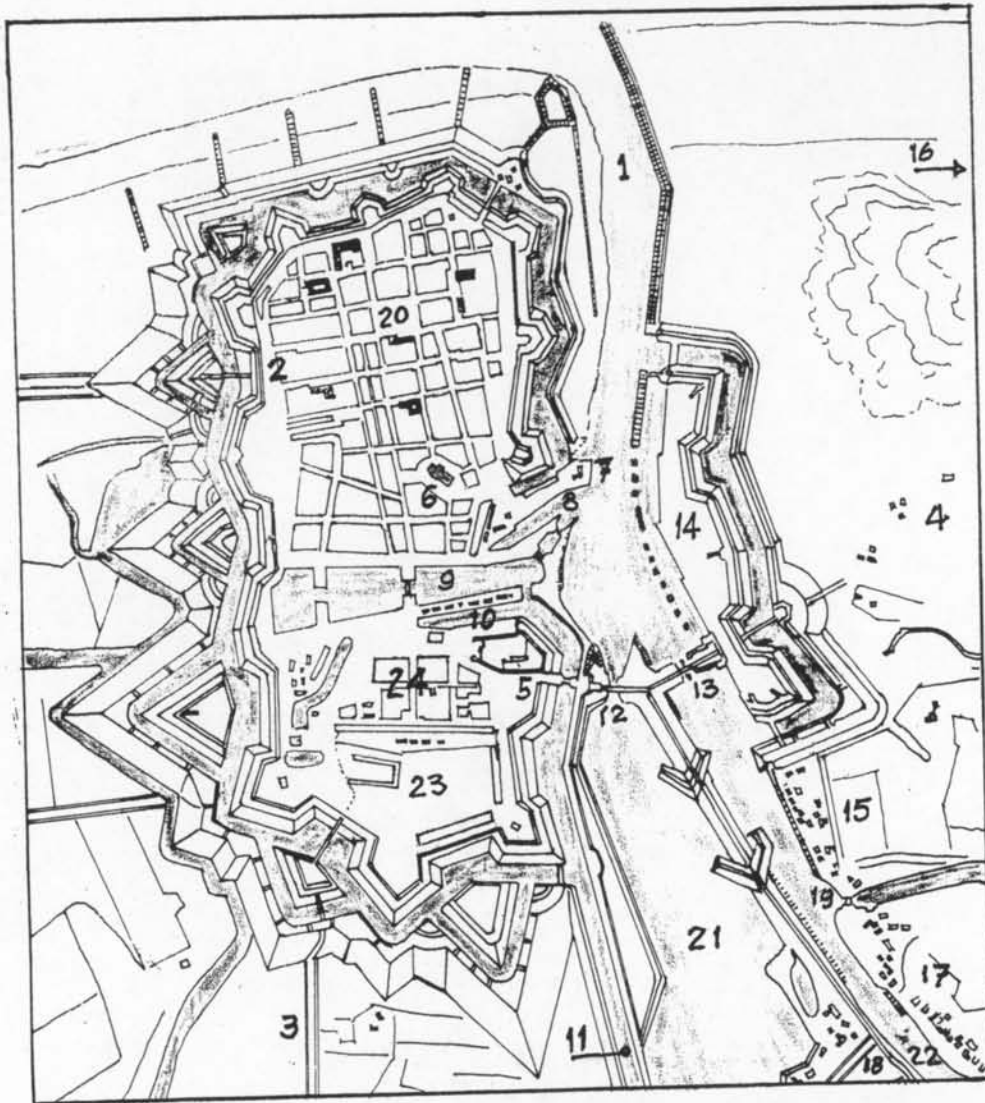
fn 105

HAVEN OOSTENDE 1853 & 1879  
VERGELIJKING VISSERSKAAI

fn 104

FGEVAERT  
1980





**Legende:**

1. Havengeul
2. Stoombotenkaai
3. Gistelsesteenweg
4. Lisjemoris
5. Brugse poort
6. Sint P. & P. kerk
7. Stoombotenkaai
8. Visserskreek
9. Handelsdokken, 1, 2 en 3
10. Amerikaanse kreek
11. Verbindingsvaart
12. Franse sluis
13. Militaire sluis
14. Kroonwerk (oosteroever)  
(later Zeewezendok)
15. Mosselhoek
16. Fort Willem I (later -Napoleon)
17. Sas-Noord
18. Camlerlinckx
19. Noordedesluis
20. Wapenplein
21. Franse spuiikom
22. Achterhaven
23. Kazerne
24. Hazegras

**Vesting Oostende 1823**

F. Gevaert  
fig 106

1977



Fig. nr. 107. Haven Oostende, omstreeks 1912. Het noordelijk deel van het schuildok (Montgomerydok). Bemerkt de wirwar van masten, tuigage en rompen van de talrijke vissersvaartuigen gemeerd in het dok.



Fig. nr. 108. Haven Oostende, omstreeks 1912. Het zuidelijk (oudste) deel van het schuildok. In dit deel van het dok zijn grotere vissersvaartuigen gemeerd dan in het noordelijk deel. Bemerkt de goederentreinwagons op de Visserskaai, bestemd om vis te vervoeren naar het binnen- of buitenland.

<sup>(1)</sup> zie F. Gevaert, *Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende*, Oostende, De Plate, jg 19, nr. 6-7-8, aug. 1990, pp. 90-221, blz. -1847-185.

<sup>(2)</sup> zie D. Farasyn, *Historiek van de eerste gebouwen langs de Oostendse zeedijk 1830-1878*, De Plate, 1979, herziene uitgave 2001.