

"GROTE" KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

HISTORISCH BEKEKEN (1^e DEEL)

door **Raymond VANCRAEYNEST**

Eerste deel: vóór de eerste wereldoorlog (W.O. I)

1. Toestand in de 18^e eeuw en vroeger

Vooreerst een paar opmerkingen.

a) Wat maakt een schip "groot"? Is het zijn lengte? Is het zijn breedte? Is het zijn diepgang? Is het zijn tonnenmaat? En dan nog: welke tonnenmaat? Netto? Bruto? Draagvermogen? Dat alles berekend volgens welke regels? Als voorbeeld neem ik de door alle Oostendenaars gekende laatste pakketboot "Prins Filip". Ongetwijfeld een indrukwekkend schip door zijn bovenbouw, zoals trouwens van alle passagiers- en kruisvaartschepen. Lengte 163,40m, breedte 27,70m, diepgang ca. 6m of 20 voet (meer of minder naar gelang de lading). Bruto tonnenmaat 28.833 ton. Is dat een "groot" schip? Zeker niet wat de diepgang betreft (1).

b) Het begrip "groot" is ook erg relatief, zowel in de tijd als in de ruimte. Een "groot" schip in de jaren 1880-1890 is nu meer dan een eeuw later eigenlijk klein te noemen. Wat toen "groot" was voor de haven van Oostende was het niet voor de haven van Antwerpen.

Grote voorzichtigheid is dus geboden als er met de termen "groot" en "klein" gegoeheld wordt.

Aanvankelijk bestond de haven van Oostende na het beleg uit de geul en de krekens die erin uitmondde. Afgezien van de sluis van Plassendale (ca. 1620), de eerste sluis van Slijkens (ca. 1675) en de tweede sluis van Slijkens (ca. 1756), die alle bestemd waren als toegang voor de schepen tot de haven van Brugge, waren er in Oostende geen sluisen buiten de afwateringssluizen o.a. van de vestinggrachten. Bij de inpoldering van de Sint-Catharinapolder door Andries LANSWEERT rond 1744, werd de Sint-Catharinakreek afgedamd met een dijk, de z.g. dijk van Lansweert, ongeveer ter hoogte van de huidige Kapellebrug. Het regenwater van de polder moest bij laagwater naar zee kunnen geloosd worden en daartoe werd er dan ook een sluis voorzien, de Sint-Catharinasluis, die ook door kleine scheepjes kon gebruikt worden.

Onder keizerin Maria Theresia werd er in 1774-1776 zeewaarts van de Lansweertdijk, in de vroegere monding van de Sint-Catharinakreek, een havendok gebouwd toegankelijk vanuit de geul langs een zeesluis zodat het waterpeil in het dok onttrokken werd aan de schommelingen van de getijden in de geul (2).

Die sluis was een enkelvoudige sluis, eigenlijk een sluishoofd voorzien van één paar deuren, zonder sas. Daardoor kon er alleen binnen- en buitengevaren worden bij gelijke waterhoogte in het dok en in de geul. Dat dok stemde in grote lijnen overeen met het eerste Mercatordok van heden. De as van de sluis lag bijna in het verlengde van de as van het dok zodat de sluis lag waar nu het zeestation staat.

Onder keizer Jozef II werd Oostende bij decreet van 11 juni 1781 tot vrijhaven verklaard en werden er westwaarts van de Lansweertsluis in de Sint-Catharinapolder nog een tweede en een derde dok, dat laatste speciaal bestemd voor de scheepswerven, aan toegevoegd. Die werkzaamheden, uitgevoerd in de jaren 1781-1783, gingen gepaard met het slopen van de zuidelijke vestingen tussen

de huidige Jozef II straat en de huidige Vindictivelaan. Het grondgebied van de stad werd uitgebreid zuidwaarts van de nieuwe dokken met de toen nog aan te leggen wijk van het Hazegras. Die nieuwe wijk werd langs de zuidkant beveiligd door een nieuw stuk vestinggordel, toen nog nagenoeg rechtlijnig verlopend van oost naar west, passerend ongeveer ter hoogte van de huidige watertoren in het Maria Hendrikapark. Het tweede dok stemde overeen met het tweede Mercatordok en het derde dok besloeg de terreinen op en rondom het huidige stadhuis. Daar die laatste twee dokken grotendeels gegraven werden in de bedding van de Sint-Catharinakreek, moest deze kreek zuidwaarts omgelegd worden om opnieuw de Sint-Catharinasluis te bereiken. Het stuk van de oude Sint-Catharinakreek, tussen de sluis en de geul, nog steeds onderhevig aan de getijden, werd, om een mij onbekende reden, de Amerikaanse kreek genoemd.

De westelijke vestingen, waarvan nog sporen terug te vinden zijn in het Leopoldpark, werden zuidwaarts verlengd om aan te sluiten bij de nieuwe zuidelijke wallen.

2. Werken uitgevoerd in de Hollandse tijd

Onder koning Willem I zullen rond die dokken, in het begin van de Hollandse tijd, ingrijpende wijzigingen worden aangebracht die doorgaans in onze geschiedenisboeken erg werden geminimaliseerd of zelfs achterwege gelaten.

a) Het sluishoofd dat toegang verleende tot de drie dokken werd vervangen door een schutsluis met bovenhoofd en benedenhoofd, met telkens twee paar deuren en er tussen een sluiskom. Deze constructie uit 1821-1822 had het grote voordeel dat er niet moest gewacht worden op gelijk water om de schepen te versassen. Alleen moest er nu gelet worden op de hoogte van het water in de geul en op de diepgang van het schip om het toe te laten veilig de sluisdrempel te overschrijden. Alleen de oriëntatie van die sluis, waarvan de as schuin stond op de as van de dokken, was vooral in de tweede helft van de 19^e eeuw, als de schepen steeds langer werden, een ernstig nadeel. Die sluis lag juist ten noorden van het huidig zeestationsgebouw en werd pas in het begin van de jaren zeventig, nu ongeveer dertig jaar geleden, ondergespoten met zand en vervangen door de huidige Mercatorsluis, die de Mercatordokken verbindt met het Montgommerydok, eertijds het strandingsdok.

b) Het twee belangrijk werk uitgevoerd onder Willem I was het graven van de afleidingsvaart tussen het eerste handelsdok en de vaart Oostende-Brugge ter hoogte van Slijkens. Op die verbindingsvaart werd een sluis gebouwd met schutkolk ter hoogte van de Conterdam om het waterpeil in de dokken te kunnen afschermen van dat in de Brugse vaart. Die verbindingsvaart was van groot belang op allerlei gebied. Vooreerst konden de drie handelsdokken nu gespijsd worden met zoet water. Het was zeer belangrijk om het zeewater zoveel mogelijk bij het schutten van de schepen buiten te houden. Het zeewater bracht op de duur sterke aanslibbing van de dokken mee en het houtwerk van de palen werd aangetast door de paalworm, met instorting van de kaaien als gevolg. Voorts ontstond er nu een veel betere verbinding voor de binnenvaartuigen tussen de dokken, waar de zeeschepen werden gelost en geladen, en de binnenlandse kanalen. Trouwens werd er in die tijden veel meer gebruikt gemaakt van het vervoer te water dan van het vervoer over land. Met die kleine platboomde vaartuigen kon men langs de Warevaart, de Bougoignevaart, de vaartjes van Gistel en Oudenburg, de Moerevaart, ver doordringen tot in het Houtland, zelfs tot Koekelare, om o.m. rijshout naar Oostende aan te voeren om de dijken en de wallen te versterken.

De afleidingsvaart liet de binnenlanders toe de soms gevaarlijke vaarweg voor kleine schepen langs de geul en de sluisen van Slijkens te vermijden.

Oostendse Heem- en Geschiedkundige kring

“ De Plate “

v.z.w.

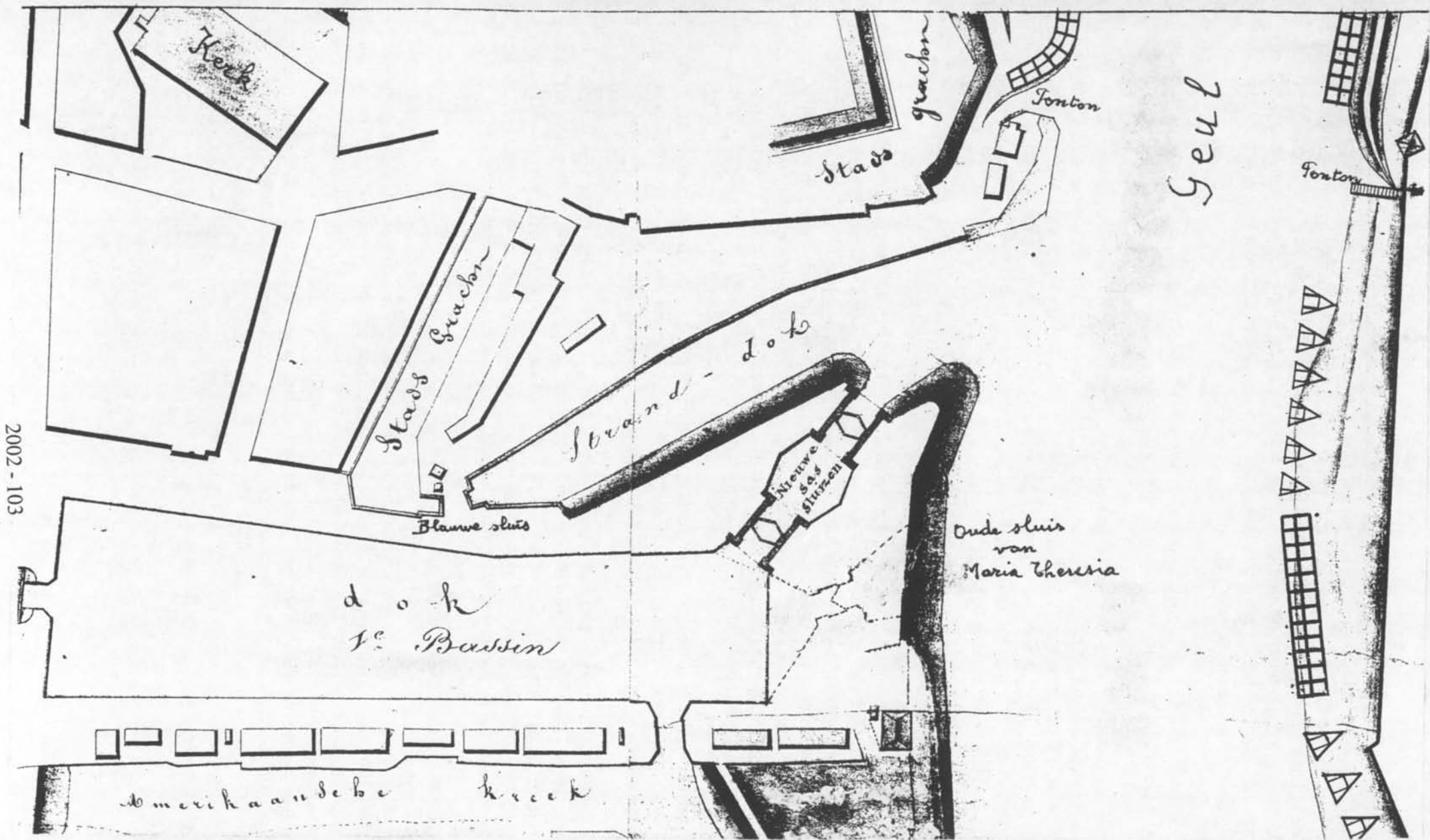
Secretariaat: Gerststraat 35 A, 8400 Oostende
☎: 059/50.71.45
fax:059/50.71.45
E.post: freddy.hubrechtsen@pandora.be

OPROEP AAN DE LEDEN VERZAMELAARS

Het “ERFGOEDWEEKEND” gaat door op zaterdag en zondag 20-21 april e.k onder het thema “**Verzamelen-Verzamelaar-Verzamelingen**” met gratis toegang tot het museum.

Wij vragen dat enkele leden een deeltje van hun verzameling zouden voorstellen tijdens dit weekend. Zij krijgen een afgesloten tentoonstellingstafel ter beschikking, hoeven daar helemaal niet aanwezig te zijn tijdens het WE en het mogen sigarenbandjes, luciferdoosjes, chromo's, prentkaarten, bierviltjes, wijnetiketten..... zijn als het maar past in de “volkscultuur” in de ruime zin van het woord!!!! Het materiaal kan op donderdagavond 18.04 van 18 u tot 20 u en op vrijdag van 10u-12u/14-17 u in het museum (Langestraat 69) binnengebracht worden. Gelieve u vooraf te melden bij de secretaris (tot 07.04), het museum (dagelijks open tot 14.04) of bij dhr Falise Tf/fax: 059/70.88.15.

Het bestuur



De enkelvoudige sluis van Maria Theresia wordt vervangen door een nieuwe schutsluis onder koning Willem I in 1821. (R.A.Brugge. Modern Archief, Provincie West-Vlaanderen, 1e reeks, nr 321. Havenwerken te Oostende 1819-1822)

Een belangrijk gevolg van die verbinding was dat de Amerikaanse kreek en dus ook de afwatering langs de Sint-Catharinasluis werd onderbroken. Dat probleem werd opgelost door een verbinding tot stand te brengen tussen de Sint-Catharinakreek en de Gouweloze kreek en al het water te lozen langs een duiker onder het bovenhoofd van de Conterdamsluis, die met de Camerlincxvaart rechtstreeks in verbinding stond met de zee ter hoogte van de huidige Voorhavenbrug. De Sint-Catharinasluis, die overbodig geworden was, werd door de polder verkocht bij opbod te Oostende op 29 april 1822 aan de meest biedende (3).

Onder Willem I werd echter ook, naast de Franse sluis, de Militaire sluis gebouwd door de Hollandse Genie. De Militaire sluis bestond uit een afwateringssluis en een scheepvaartsluis, zonder sas. Tussen de Militaire sluis en de sluisen van Slijkens ontstond er zo een soort spuikom waarin, benevens het water van de bovenvermelde Camerlincx, ook dat van de Noordede en van de vaart van Brugge terecht kwam. Dat zorgde echter voor heel wat problemen in verband met de afwatering van de polders rond Oostende. Het huidig tramstation staat op de opgevlude afleidingsvaart en verder zijn er nog een paar sporen die aan het bestaan van die vaart herinneren: de stalen boogbrug die deel uitmaakt van de Graaf de Smet de Naeyerlaan en de put bij de Conterdam waar het polderwater onder de spoorweg duikt.

3. Het Zeestation

Op 24 november 1866 had de aanbesteding plaats voor het bouwen van een stuwbrug over de afleidingsvaart om het toenmalig station van Oostende (nu warenhuis Delhaize) te verbinden met de nieuwe ontschepingskaai van de pakketboten (achter het huidige zeestation). Het werk behelsde het bouwen van twee bruggenhoofden met een doorvaartopening van 12 meter, die eigenlijk een sluishoofd vormden voorzien van twee paar draaideuren en met een sluisdrempel op $-0,56\text{m}$ (Z). De raming bedroeg 95.000 frank en het werk werd uitgevoerd door de Brugse aannemer Auguste EERBOUDT tegen 86.300 frank (4).

Het zeestation aan de nieuwe kaai en de rechtstreekse aansluiting op de spoorweg over het huidige Ernest Feysplein, werden ingewijd op 20 februari 1871. De reizigers die de boot verlieten konden nu met hun bagage direct overstappen op de trein die klaar stond aan het schip (5).

Dat er daar een sluishoofd gemaakt werd voorzien van een paar ebbedeuren, was gebeurd op aanvraag van de Handelskamer van Brugge om toe te laten het waterpeil in de Oostendse dokken te kunnen laten zakken zonder daarvoor het waterpeil te moeten laten dalen over heel het kanaal tot aan Brugge. Als men het waterpeil in de dokken zou hebben laten zakken door gebruik te maken van de Conterdamsluis, dan zou men de stad Oostende zonder zoet water gezet hebben (6).

4. Werken aan de oude handelsdokken

Stilaan bleek dat de zeesluis aan het zeestation niet meer voldeed. De zeilschepen werden langer en hadden een grotere diepgang. Het verlagen van de sluisdrempel die op $-1,48\text{m}$ (Z) lag, zou in feite neerkomen op het bouwen van een nieuwe sluis. Daarom besloot het stadsbestuur in overleg met de Staat de sluis met 10 meter te verlengen door verplaatsing van het bovensluishoofd. Er moest immers nog te vaak versast worden met open deuren waardoor te veel zeewater in de dokken en de afleidingsvaart terecht kwam. Deze werken werden in 1870 in overleg tussen de stad Oostende en de Staat beslist. Immers volgens het Koninklijk Besluit van 6 juni 1821, bij de bouw van de sluis, was er een overeenkomst gesloten tussen beide overheden dat ze elk voor de helft zouden delen in de opbrengsten en de uitgaven voor de werking van de sluis (7).

SLUYSE TE KOOPEN



VAN wegen de Regie van den Polder van Ste. Catherine, zal men op MAENDAG 29 April 1822, ten tien ueren 's morgens, binnen Oostende, te koop en presenteeren aen de meestbiedende :

1°. De Sluyse genaemd de *Catherine Sluyse*, gemaekt van zeer schoonen Ecosinschen Arduyn.

2°. Twee vloed en twee ebbe - deuren, met hun yzer-werk niet lang nieuw gemaekt, hoog 18 voeten, of 4 meters, 937 millimeters, breed $14\frac{3}{4}$ voeten of 4 meters, 2 millimeters.

3°. Zeventien nieuwe Schof-balken met zyne haeken.

Item 2 oude dito.

De dry voorenstaende Koopen worden verkogt met recht van accumulatie.

4°. Het Huyzeken staende jegens de Sluyse, alwaer de Schof - balken en andere Materiaelen bewaert wierden; dit Huyzeken is in steen en pannen.

Dit op de Conditien alsdan vooren te lezen.

De Vergaederinge is aen de Sluyse.

ELK ZEGGE HET VOORTS.

Te BRUGGE, uyt de Drukkery van BOGAERT-VERHAEGHE, in de Kuypers-stræet, N°. 16.

Affiche van de openbare verkoping van de Sint-Catherinasluis.

(R.A.Brugge. Modern Archief, Provincie West-Vlaanderen,

1e reeks, nr 387)



Zicht op het sluishoofd en op de opengedraaide stuwbrug waarover de spoorweg liep naar het eerste Zeestation. Let op de seinpaal voor de treinen, en deel van het openbaar stapelhuis en de houtstapels, ca. 1906



Zicht op het bovenhoofd van de sluis van de oude handelsdokken. De lege deurkasten van de sluis vóór de verlenging zijn goed te zien. De smalle brug over het nieuw bovenhoofd bestond uit twee afzonderlijk draaibare helften. Let ook op de kaapstanders en de tandheugels om de sluisdeuren te bewegen met mankracht.

Tegelijk met de verlenging van de sluis werden ook in het eerste en het tweede dok stenen kaaimuren gebouwd. De raming voor die werken bedroeg 1.326.550 frank. Bij de aanbesteding op 30 november 1872 was er meer één prijsaanbod van aannemer J. KETELS uit Brugge tegen 1.530.000 frank. Ingenieur van Bruggen en Wegen te Oostende Alexis SYMON stelde aan hoofdingenieur L. CRÉPIN te Brugge voor deze prijsaanbieding toch maar te aanvaarden wegens de stijging van de prijzen en een herbesteding toch geen oplossing zou geven, integendeel. Dat standpunt werd aanvaard (8). De werken begonnen op 24 maart 1873 en moesten in zeven maanden geklaard zijn. Ze stonden onder het toezicht van het Bestuur van Bruggen en Wegen. Het schepencollege met de stadsarchitect P. VAN HERCKE hield in het oog dat de belangen van de stad gevrijwaard bleven. Nog bijkomende werken uitgevoerd door aannemer KETELS zorgden voor een bijkomende uitgave van 199.054 frank en uitstel van afwerking tot 30 juni 1874 (9).

5. Steeds grotere zeilschepen

Met het verlengen van de sluis waren de problemen echter niet van de baan. De zeilschepen met guano uit Peru, en nadien vanaf 1887 met nitraat uit Chili, werden almaar groter. Ze moesten niet alleen opnieuw met open sluisdeuren binnengesleept worden, met dezelfde nadelen als voorheen, maar bovendien hadden ze een diepgang van 5-6 meter en soms iets meer. De hooggelegen drempel van de sluis op -1.48m (Z), was daarvoor een onoverkomelijke hinderpaal. Sinds 1880 was men begonnen met baggerwerken in de geul om er een diepte van $-4,00\text{m}$ (Z) te bereiken zodat er bij hoogwater kranktij ($+3,60\text{m}$ Z) ongeveer $7,50\text{m}$ water in de geul stond (10). Of de schepen konden binnenvaren op het moment van het hoogste water is een probleem dat ik hier in het midden laat. Toch mogen wij aannemen dat voor en na de hoogste waterstand het mogelijk was over voldoende water te beschikken om een schip met 6 meter diepgang binnen te halen. Dat gebeurde ook, maar dergelijke schepen konden zo maar niet de dokken binnen. Immers bij hoogwater kranktij ($+3,60\text{m}$ Z) stond er boven de sluisdrempel ($-1,48\text{m}$ Z) maar $3,60\text{m} + 1,48\text{m} = 5,08\text{m}$ water. Die schepen werden eerst in de voorhaven afgemeerd aan dukdalven "in de put". De put was een vanzelf ontstane diepte die tot -10m (Z) kon gaan en tot stand gekomen was door het uitvoeren van spuiingen langs de Militaire sluis. Daar konden dus schepen van 6 meter en meer diepgang veilig afgemeerd worden zonder bij vallend water de bodem te raken. Wel moest hun lading daar deels overgeslagen worden in lichters vooraleer ze door de sluis in de dokken konden binnengesleept worden. Al die omslachtige bewerkingen brachten natuurlijk veel bijkomende kosten mee voor de Oostendse handelaars. Bovendien was er rondom de dokken van langsom minder plaats. De toenmaals nieuwe cirkelvormige vismijn ("de cirk") werd ingehuldigd op 16 februari 1879 (11). Korte tijd nadien werd een treinspoor gelegd langs de Stockholmstraat en de Keizerskaai (Vindictivelaan), enerzijds naar de Visserskaai en anderzijds naar de stoombotenkaai (12). De situatie werd nog erger als in 1885 op de Keizerskaai de eerste sporen werden gelegd van de stoomtramlijn Oostende-Middelkerke-Nieuwpoort (13).

6. Inspanningen om de haven te verbeteren

De Handelskamer was al sinds 1870 begonnen met systematisch aandringen op een verbetering van de haveninstallaties van Oostende. Ze kreeg daarbij de steun van het schepencollege maar niet altijd van de bevoegde ministers. Deze laatsten kwamen stilaan wel over de brug in zover de pakketbotendienst in het gedrang kwam. In de jaren 1870-1880 werd vooral gewerkt aan het Zeewezendok en de werkhuisen in de buurt. In 1880 werden in de geul baggerwerken uitgevoerd op proef om in combinatie met de spuiingen de diepte in de haven te verbeteren zoals te Duinkerke. De bedoeling was 3 meter diepte bij laagwater springtij te verzekeren (14). De resultaten waren zeer bevredigend zodat beslist werd de diepte op -4m (Z) te onderhouden. In 1889-1890 werd de havengeul verbreed door verplaatsing van het westerstaketsel. Een derde aanlegpost voor de pakketboten werd gebouwd achter het zeestation in het verlengde van de twee bestaande tot aan de Franse spuisluis en de twee bestaande werden vernieuwd (15). De koopvaardij schepen profiteerden

mee van de betere haventoeegang maar de drempel van de toegangssluis tot de havendokken bleef nagenoeg 3 meter hoger liggen dan de bodem van de geul. Er moesten nieuwe dokken komen toegankelijk langs een nieuwe zeesluis, voorzien van nieuwe stapelhuizen, kranen, open terreinen en goede spoorwegaansluitingen. Gedurende jaren werd er gewikt en gewogen over de plannen en vooral over de afmetingen van de nieuwe zeesluis. Op 30 december 1874 werd een voorontwerp van de nieuwe haveninstellingen gemaakt door ingenieur van Bruggen en Wegen Alexis SYMON. Hij was te Oostende toegekomen in 1865. In 1877 werd hij overgeplaatst naar Brussel waar hij overleed in februari 1885. Hij werd hier opgevolgd door ingenieur Emile BOVIE. In een rapport van de minister van Openbare Werken over de haven van Oostende in 1880 zag de minister SAINCTELETTE de verbeteringswerken in de haven nog altijd als een stap voor een betere toegang tot de haven van Brugge. Voor de nieuwe zeesluis die de voorhaven van Oostende rechtstreeks zou verbinden met het kanaal naar Brugge stelde de minister de breedte op 21 meter en de nuttige lengte op 140 meter (16).

7. De regering wil niet tussenkomen voor de nieuwe zeesluis

In 1890 werd het van langsom meer duidelijk dat de verbinding van Brugge met de zee niet zou gebeuren door een aanpassing van het kanaal naar Oostende, maar door het graven van een nieuw kanaal naar Heist. Het Oostends stadsbestuur besefte dat het nu zelf het heft in handen zou moeten nemen om de nieuwe haveninstellingen tot stand brengen en vroeg de regering steun om

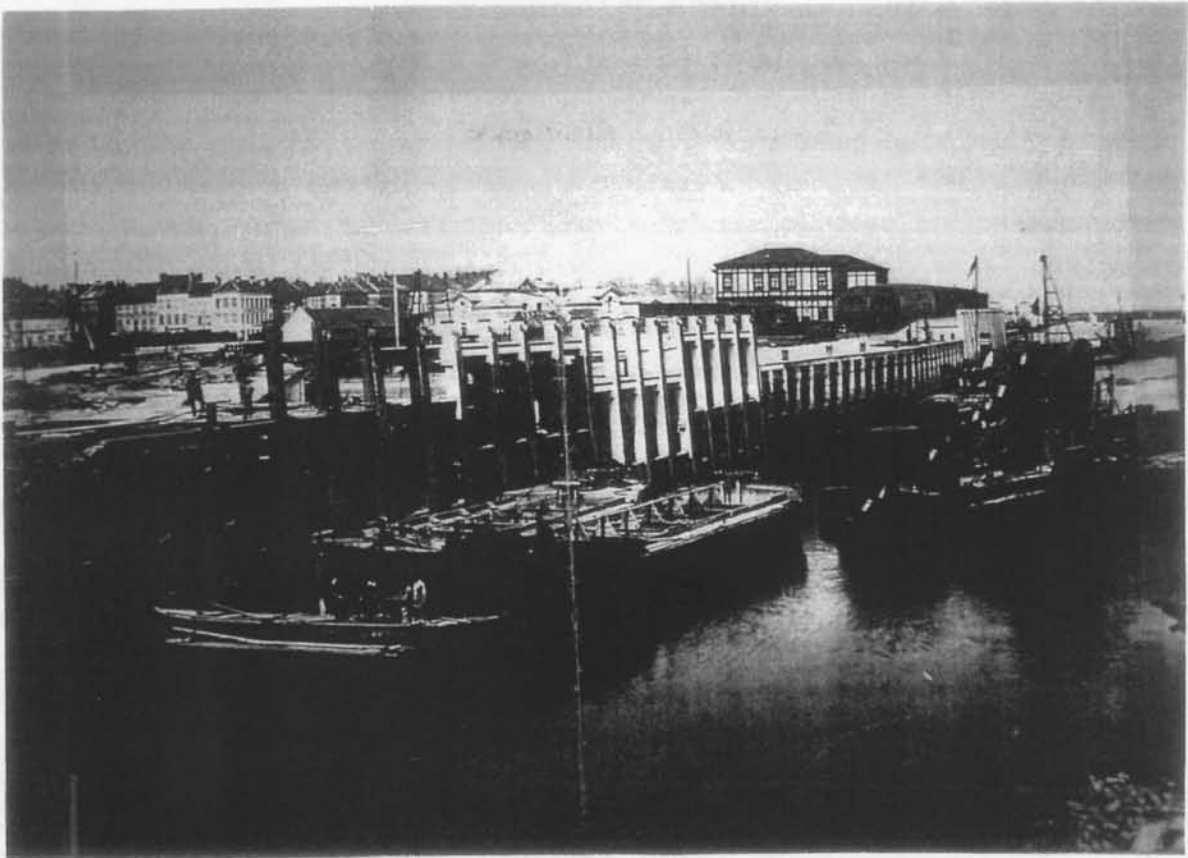
- 1) de geul op $-5,5\text{m}$ (Z) te onderhouden
- 2) de spuikom van de Militaire sluis aan te passen om krachtiger spuiingen toe te laten
- 3) in de voorhaven een zeesluis te bouwen van 24m breedte die toegang zou verlenen tot vlotdokken te bouwen door de stad op de terreinen van de Franse spuikom af te staan door de Staat (17)

Het stadsbestuur was er zich van bewust dat het de grote kost voor het bouwen van een zeesluis niet aan kon en vroeg de Staat de nieuwe zeesluis te bouwen waarin de stad later voor de helft zou tussenkomen, ongeveer volgens de regels gevolgd bij het bouwen van de sluis in de Hollandse tijd (18).

De Handelskamer onderzocht grondig de afmetingen te geven aan de nieuwe zeesluis. Ze werden aanvaard in de vergadering van 28 mei 1891 en overgemaakt aan het stadsbestuur op 8 juni. Na onderzoek van de lengte van de grootste schepen die de haven van Antwerpen aanliepen en rekening houdend met de afmetingen van de nieuwgebouwde sluizen te Kales en te Manchester, en van de ontworpen sluis voor Ijmuiden, werd voorgesteld de lengte op 160m te stellen zoals voor de nieuw te bouwen sluis (Royersluis) te Antwerpen.

Wat de breedte betreft werd vooreerst vastgesteld dat de grote transatlantiekers een breedte hadden tussen 15 en 17 meter. De sluis te Kales was 21m breed, deze te Ijmuiden 18m en dat was voldoende gebleken. De breedte van de nieuwe sluis te Antwerpen zou 19m bedragen (maar werd later wel op 22m gebracht). Dat alles overwegend stelde de Handelskamer een breedte van minstens 20m voor.

Voor het bepalen van het peil van de sluisdrempel moest rekening gehouden worden met de diepgang van de schepen en ook met de hoogte van de getijden en dat kon sterk verschillen van de ene haven tot de andere. De diepgang van de schepen die naar Antwerpen voeren varieerde toen tussen 20 en 28 voet, maar 28 voet (8,50m) was toen zeer uitzonderlijk. Voor de ontworpen sluis werd 5,75m diepte bij laagwater voorzien. De Handelskamer stelde $-5,60\text{m}$ (Z) voor de drempeldiepte van de nieuwe sluis te Oostende voor. Samengevat was het voorstel van de Handelskamer het volgende: lengte 160m, breedte 20m, drempeldiepte $-5,60\text{m}$ (Z) (19).



Twee emmerbaggermolens met de bijhorende slijkbakken zijn in volle bedrijvigheid om de drie nieuwe aanlegplaatsen voor de pakketboten achter het eerste zeestation op diepte te brengen in 1888. (R.A. Brugge. Kaarten en Plannen, nr. 106).

De grootste schepen die in 1890 de haven van Oostende binnenvoeren hadden 20 voet of 6 m diepgang. Ze waren geladen met Chilintraat en werden afgemeerd in de put. Het waren o.m.: op 6 mei de Engelse bark "Lady Wolseley", metend 1.237 ton en op 7 augustus de Engelse bark "Remonstrant", metend 1.045 ton (20).

De plannen voor de sluis uitgewerkt door de Handelskamer werden onderworpen aan de verenigde commissies van Handel en van Financiën van de gemeenteraad. Ze hielden er rekening mee dat de regering niet van zin was tussen te komen in de bouwkosten van de nieuwe sluis en oordeelden dat het althans voor de nabije toekomst wat bescheidener moest kunnen. Later zou men met de opgedane ervaring de zaken opnieuw kunnen bekijken. Voor de nieuwe sluis stelden de verenigde commissies de volgende afmetingen voor: lengte 120m, breedte 17,50m, drempeldiepte -4,50m (Z). Ze vonden dat dit ruimschoots kon volstaan en stelden voor nog een paar tussendeuren te voorzien voor het geval minder lange schepen moesten versast worden (21).

De Handelskamer was zeker niet opgetogen met de voorstellen van de verenigde commissies maar moest er zich bij neerleggen omdat het stadsbestuur beducht was voor de meerkosten van een sluis met grotere afmetingen. Het stadsbestuur moest steeds meer ervaren dat de minister van Openbare Werken DE BRUYN voortdurend elke tussenkomst van de Staat in de bouwkosten van de sluis weigerde voor Oostende, terwijl de sluizen te Antwerpen en te Gent op kosten van de Staat werden gebouwd (22). Ook de ontworpen sluis te Heist zou op staatskosten gebouwd worden.

Uiteindelijk, na vele betwistingen en besprekingen tussen de Staat en de stad Oostende, werd er op 10 oktober 1894 tussen beide een conventie afgesloten waarbij in artikel 7 de afmetingen van de nieuwe zeesluis werden vastgesteld op 120m nuttige lengte, 18m breedte en drempel op peil -4,50m

(Z). Die conventie droeg niet de volle goedkeuring weg, noch van het schepencollege, noch van de Handelskamer, maar er kon niet langer meer getalmd worden om Oostende te voorzien van nieuwe haveninstellingen (23).

In laatste instantie waren de plannen van de Bijzondere Commissie van 1891 nog gewijzigd geworden en hoofdingenieur van Bruggen en Wegen Pierre DEMEY kon, op vraag van de Handelskamer wie die wijzigingen had aangebracht, alleen maar zeggen dat de regering daarvoor verantwoordelijk was. Ongetwijfeld stonden ze in verband met de eisen van de spoorwegdirectie voor de rechtstreekse verbinding naar het zeestation. Het is inderdaad helemaal, niet alleen onlogisch, maar nautisch onverantwoord, dat de as van de nieuwe zeesluis afwijkt van de as van het vlotdok en deze op haar beurt afwijkt van de as van het houtdok.

Tussen de ondertekening van de conventie in 1894, na besprekingen die twintig jaar in beslag namen, en de datum dat het eerste schip door de nieuwe zeesluis voer op 17 juni 1905, zouden nog elf lange jaren verlopen. Het was het Engelse ss. "Dawdon" met een lading gezaagd hout uit Lovisa voor de houtinvoerders DE BUCK en DEWEERT (24).

Twee dagen later liep het Engelse ss. "Rosegrove" binnen van Galatz in Roemenië met een volle lading dwarsliggers voor de consignatarissen ROYON en BORGERS. Het was het grootste schip dat tot dan toe te Oostende was binnengevaren: lengte 320 voet (97,54m), breedte 47 voet (14,33m), diepgang 20 voet (6,10m), 4.500 ton (25).

8. De pas gebouwde sluis is al te klein

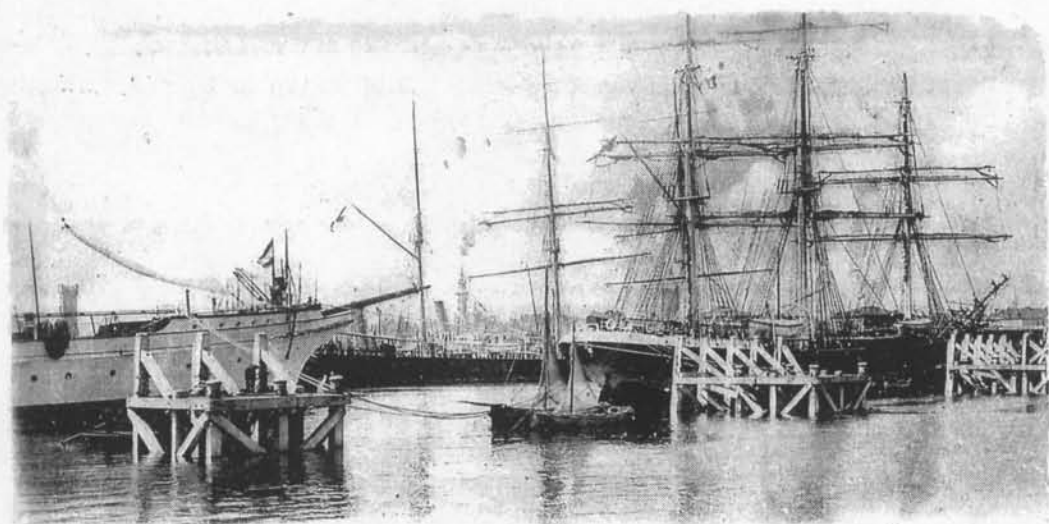
In het begin van 1906 verklaarde de voorzitter van de Handelskamer August BORGERS... "Quant à l'écluse elle-même, ses dimensions seront vite insuffisantes. Le "Tugela", qui n'est cependant pas un navire extraordinaire comme grandeur, occupait toute l'écluse, or, le tonnage des vapeurs ira toujours en augmentant... L'écluse maritime aurait du avoir une longueur plus considérable et une plus grande largeur" (26).

Het Engelse ss. "Tugela" (2.642 netto ton) was de haven van Oostende binnengevaren op 9 december 1905 van Pensacola met een lading pitchpine voor de houtinvoerders DE BUCK en DEWEERT. De lengte bedroeg 326 voet (99,36m), de breedte 48 voet (14,63m) en de diepgang 24 voet (7,32m). Naar verluidt was dat toen het grootste schip ooit in Oostende binnengelopen (27).

In de volgende jaren werden de koopvaardijsschepen steeds groter, niet alleen de stoomschepen, maar ook de zeilschepen die de haven van Oostende binnenliepen. De drie- en viermasters voerden volle ladingen Chilitraat aan, soms 4.000 ton uit de havens Iquique, Pisagua, Taltal, Antofagasta, Tocopilla, Caleta coloso,.... Die grote viermasters waren ongeveer 90-95 meter lang, 12-13 meter breed, maar de geladen diepgang kon wel 24 voet bedragen. Zo legde de Franse viermaster "Montmorency" hier aan in juli 1907 met 23 voet 6 duim (7,16m) diepgang (28).

De nitraatvaart bleef niet langer beperkt tot de zeilschepen. Het eerste stoomschip met 67.300 zakken nitraat liep hier binnen op 4 mei 1910, komende van Antofagasta. Het was het Engelse ss. "Saint Leonards" met 117,20m lengte en 15,25m breedte, metend 4.574 bruto ton en met een diepgang van 23 voet 7 duim (29).

Het ss. met de grootste diepgang dat ooit te Oostende is binnengevaren was het Engels ss. "Anglo Columbian" (30) met 25 voet 10 duim (7,87m) op 25 november 1913 van Iquique met 7.761 ton nitraat, metend 4.792 bruto ton. Het schip was 120,40m lang en 16m breed. De sluis was nog geen 10 jaar in dienst en herhaalde malen moest er versast worden met alle sluisdeuren en bruggen open. Daags voordien immers was in dezelfde omstandigheden het ss. "Saint Ursula" binnengevaren (31),



Souvenir d'Ostende

Bassin IV.

Ed. Nels, Bruxelles. Serie 28 No. 12

Zicht van op de oosteroever met een driemaster gemeerd in "de put" aan de dukdalven. Daarachter bemerkt men nog een tweede driemaster en nog daarachter een pakketboot en het eerste zeestation. Links de voorsteven van de "Alberta", het jacht van Leopold II



Het Engels ss. "Anglo Columbian" met een diepgang van 26 voet, met een volle lading nitraat uit Chili, is het schip met de grootste diepgang dat ooit in Oostende is binnengevaren, 25 november 1913.

metend 5.011 bruto ton, met een lading van 8.222 ton nitraat. Het schip was ca. 123,5m lang en de diepgang bedroeg 24 voet. Het jaar tevoren al, op 7 november 1912, was het Engels ss. "Scottisch Monarch" binnengevaren van Antogagasta met 8.000 ton nitraat, metend 5.043 brutoton, 123,5m lang, 23 voet 7 duim diepgang (32). Consignatarissen voor de Chilinitraat in Oostende waren toen Georges PÉRIER, E. ROYON en A. BORGERS.

Benevens al die nitraatschepen kwamen er ook grote schepen met pitchpine uit de Verenigde Staten: van Sapelo en vooral van Pensacola voor de houtinvoerders DE BUCK en DEWEERT en voor DEFEVER en SNAUWAERT, o.a. het Engels ss. "Derwenthal", metend 3.905 brutoton, lengte 104m (33).

In 1912 kwam de invoer van maïs tot stand uit Argentinië. San Nicolas, Rosario... aan de Rio de la Plata waren de uitvoerhavens. Ik vermeld hier het Engels ss. "Reynolds" met 4.000 ton (34), het Duits ss. "Santa Barbara" met 5.600 ton (35) en in januari 1914 het Russisch ss. "Albatros" met 5.800 ton, alle voor rekening van de plaatselijke firma LAROYE & Zonen (36).

Tegelijk met dat laatste schip dat afgemeerd werd aan hangaar nr. 1 van het vlotdok, loste het Zweedse schip "Australic" 5.000 balen wol afkomstig van Australië. De balen werden gesorteerd op het plein tussen de hangaars nr. 1 en nr. 3 en in tientallen spoorwegwagons geladen en verzonden naar de fabrieken in Robaais en Toerkonje. Het initiatief van deze eerste aanlegbeurt ging uit van het huis Pierre FLIPO uit Toerkonje. Een receptie aan boord werd aangeboden door de kapitein O. HULDTGREN en de dag daarop gaf het schepencollege een receptie op het stadhuis. De "Australic" was een mooi en indrukwekkend schip van de Svenska Süd Afrika Linien, maar was met zijn 4.065 bruto ton toch ver van de grootste schepen die hier hadden aangelegd (37).

De overzeese handel kwam in die jaren te Oostende stilaan tot ontwikkeling, dank zij de nieuwe zeesluis waarvan de afmetingen dadelijk onvoldoende bleken. Wat nog erger was, de nieuwe spuikom en de nieuwe diepwaterkaai waren grote mislukkingen. Een diepte van 8 meter bij laagtij werd aan de voet van de muur slechts kortstondig verwezenlijkt omdat er gevreesd werd voor verdere scheuren en instortingen. Waar men eertijds in de voorhaven over de put beschikte, waar soms diepten tot -10m (Z) werden aangetroffen, had men nu in de voorhaven nergens een plaats met diepten van -5,50m (Z) en meer. Een schip met bijvoorbeeld slechts 20 voet diepgang moest de haven aandoen vóór hoogwater om met stijgend water de sluis binnen te varen. Immers, het aanlopen na hoogwater hield het risico in dat bij de minste hapering aan de sluis, die het invaren belette, het schip nergens in de voorhaven terecht kon zonder vast te lopen en derhalve in allerijl terug naar zee moest gesleept worden.

Aan de gunstige ontwikkeling van de zeehandel, die zich voortzette tot in de eerste maanden van 1914, zou spoedig een einde komen door het losbarsten van de eerste wereldoorlog door de inval van de Duitsers op 3 augustus 1914 en de bezetting van Oostende op 15 oktober (38).

VERWIJZINGEN

- (1) HOFFMAN Jos. Nieuwe jumboferry RMT. De Blauwe Wimpel, september 1991, p. 309.
- (2) A.R.A. Brussel. Geheime raad. Oostenrijkse periode, nr. 285 A.
- (3) R.A. Brugge. Modern archief. Provincie West-Vlaanderen, 2^e reeks, nr. 387.
- (4) Bulletin communal 1866, p. 84. Gemeenteraad van 10 november 1866.
- (5) Idem 1871, p. 10. Gemeenteraad van 13 februari 1871.
- (6) Idem 1865, p. 57-58. Gemeenteraad van 24 april 1865.
- (7) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Waterwegen nr. 845. Brief van hoofdingenieur-directeur E. PIENS dd. Brugge 28 juni 1884 aan de directeur van de

Domeinen.

- (8) Bulletin communal 1872, p. 123. Gemeenteraad van 16 december 1872.
- (9) Idem 1874, p. 2-3. Gemeenteraad van 9 februari 1874.
- (10) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Waterwegen nr. 205. Baggerwerken in de kusthavens. GHEURY A., onderbureauchef bij Bruggen en Wegen. Note sur le dragages exécutés de 1880 à 1912 dans les ports d'Ostende, de Nieuport, de Blankenberghe et dans les passes du Stroombank.
- (11) L'Echo d'Ostende (verder E.O.), 16 februari 1879.
- (12) Bulletin communal 1879, p. 13-16. Gemeenteraad van 27 januari 1879.
- (13) VANCRAEYNEST R. De Tram maakte de Kust, p. 17-23.
- (14) E.O., 17 november 1881.
- (15) E.O., 8 januari 1888.
- (16) Zie noot (14)
- (17) Bulletin van de Handelskamer, 1890, p. 276-278.
- (18) Idem, 1890, p. 301-304.
- (19) Idem, 1891, p. 199-202.
- (20) Idem, 1891, p. 207 en p. 212.
- (21) Idem, 1891, p. 342-344.
- (22) Idem, 1893, p. 467.
- (23) Idem, 1894, p. 261-274.
- (24) E.O., 18 juni 1905.
- (25) E.O., 20 juni 1905.
- (26) Bulletin van de Handelskamer, 1906, p. 29.
- (27) E.O., 9-10 december 1905. Le Carillon (verder Car.), 9-10 december 1905.
- (28) Car., 17 november 1908.
- (29) Idem, 5 mei 1910.
- (30) Idem, 27 november 1913.
- (31) Idem.
- (32) Idem, 9-10 november 1912.
- (33) Idem, 5 juni 1913.
- (34) Idem, 26 en 29 augustus 1912.
- (35) Idem, 24 oktober 1912.
- (36) Idem, 24-25 januari 1914.
- (37) Idem, 8 januari; 3, 5 en 7-8 februari 1914.
- (38) ELLEBOUDT A. en LEFEVRE G. Oostende onder de Duitse Bezetting 1914-1918, p. 40.