

"GROTE" KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

HISTORISCH BEKEKEN (2e DEEL en SLOT)

door Raymond VANCRAEYNEST

Tweede deel: De toestand van de haven na de eerste wereldoorlog

9. Wrakken in de havengeul

De haven van Oostende werd tijdens de oorlog door de Duitsers volledig afgestemd op het verkeer voor militaire doeleinden. Het was precies om dat verkeer lam te leggen dat de Britten in de nacht van 9 op 10 mei 1918 trachtten, door het tot zinken brengen van de "Vindictive", de havengeul te blokkeren. Dat slaagde maar voor de helft want er bleef tussen het gezonken schip ter hoogte van de toenmalige seinpost op het oosterstaketsel en het westerstaketsel, nog voldoende ruimte over om de Duitse schepen toe te laten verder binnen en buiten te varen. Als de Duitsers 5 maanden later, op 17 oktober 1918, de stad en de haven moesten ontruimen, wisten ze dus perfect wat ze moesten doen om de haven nu volledig te versperren. In de doorvaartopening brachten ze de oude pakketboot "Flandre", gebouwd in 1888 en te Oostende achtergelaten in 1914, tot zinken. Ook de Duitse stoomtreiler "Hamburg" werd met de voorsteven in de flank van de "Flandre" tot zinken gebracht. In de geul lagen verder nog enkele gezonken schepen waarop ik hier niet verder zal ingaan.

Het was de "Salvage Section" van de Royal Navy, onder leiding van Commodore Fred W. YOUNG, die door de Britse Admiraliteit belast werd met het opruimen van de wrakken en het uitvoeren van de baggerwerken. Tussen de "Vindictive" en het westerstaketsel was er een doorvaartopening van 46 meter en bij hoogwater konden schepen passeren met minder dan 3,50 m diepgang (39).

Tegen 15 juni 1919 waren de pakketboot en de Duitse stoomtreiler in zover verwijderd (40) dat er kon gebaggerd worden op -4,50 m (Z). De dienst Oostende-Dover, die in januari 1919 was hervat, was tot nu toe tijgebonden geweest, maar zou voortaan zijn vast uurrooster kunnen volgen (41).

Eigenlijk was de "Flandre" maar voor twee derde verwijderd. Het overige derde achtte men voldoende weggezonden in het slijk om de scheepvaart niet te hinderen (42).

Het wrak van de "Vindictive" verwijderen bleek voor veel moeilijkheden te zorgen. De bovenbouw werd weliswaar zoveel mogelijk afgebroken, maar het schip bleef in de bocht van de havengeul een ernstige belemmering voor de scheepvaart vormen. Daaraan werd gedeeltelijk verholpen door het wrak op 16 augustus 1920 met grote moeite te verplaatsen in de richting van de Leopoldspuisluis (43).

Een jaar later, op 20 september 1921, schreef de inspecteur-generaal van Bruggen & Wegen BOUCKAERT aan de minister van Openbare Werken dat het wrak zo vlug mogelijk moest verwijderd worden in het belang van de scheepvaart (44). Maar de aanwezigheid van de "Vindictive" had niet belet dat zeer grote schepen in 1920 de haven waren binnengelopen. Het ging om Duitse schepen die tijdens de eerste wereldoorlog in 1917 zowel in Noord- als in Zuidamerikaanse havens waren in beslag genomen en ontmanteld. In Chili werden enkele van die schepen geladen met nitraat en na de oorlog met krachtige sleepboten naar Europa gesleept. Ik vermeld hier o.m. de "Abessinia" die hier op 12 juli 1920 – dus vóór de verplaatsing van de

“Vindictive” – binnenvaarde met een lengte van 451 voet (137,5 m), een breedte van 51 voet 9 duim (15,77 m) en een diepgang van 21 voet 10 duim (6,65 m). Vervolgens kwam de “Rhodopis” binnen – na de verplaatsing van de “Vindictive” – op 14 september 1920, met als afmetingen: lengte 435 voet 7 duim (132,77 m), breedte 53 voet 2 duim (16,20 m), diepgang 23 voet (7,01 m).

10. Hoogoplopende twisten

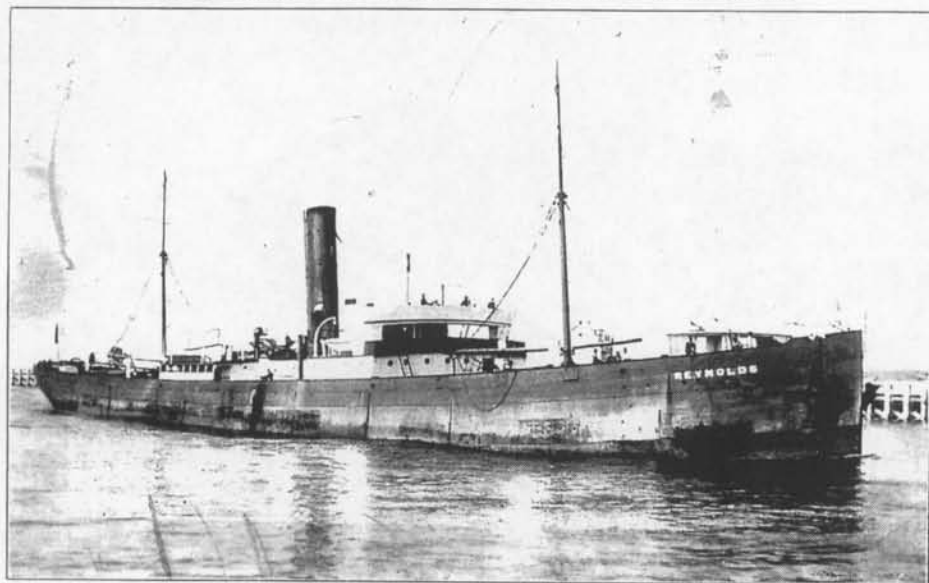
Over de afmetingen van de schepen die in de haven van Oostende al of niet werden toegelaten door het Zeewezen, werd er in de jaren 1923-1926 soms bitsig geredetwist tussen de verschillende overheidsinstanties. Daarop kom ik verder terug. Merkwaardig is dat in de vergadering gehouden op 9 november 1925, op het stadhuis te Oostende onder het voorzitterschap van E. ANSEELE, minister van Spoorwegen en Zeewezen, de directeur-generaal van het Zeewezen PIERRARD nopens het binnenlopen van de “Abessinia” zich liet ontvallen: “Ce bateau est entré par surprise et la manoeuvre a réussi”. Over het binnenvaren van de “Rhodopis” verklaarde PIERRARD: “..., il était toué par deux remorqueurs. Il s’est mis à travers du port et il a été sauvé grâce au grand remorqueur de l’Etat”. Hierop replikeerde FERMON, scheepsmakelaar en invoerder van Chilinitraat: “Votre remorqueur ne vaut rien” (45). Het was inderdaad de gangbare mening bij scheepsmakelaars en zeekapiteins; die sleepboot was veel te lang, te weinig manoeuvreerbaar en de bemanning was onervaren in dergelijk werk. Naar verluidt gebeurde het zelfs dat de schade aan de staketsels niet werd veroorzaakt door het binnenvarende schip maar door de staatssleepboot.

Het was vooral vanaf het jaar 1921 dat er moeilijkheden ontstonden met de loodsdiensten over de weigering van sommige schepen. De grootste scheepsmakelaar te Oostende was toen de firma G. PÉRIER & Cie. Zij was de opvolgster van de firma A. PÉRIER & Fils. Alphonse PÉRIER was te Oostende geboren op 18 januari 1818 en stichtte het huis in 1845. Tientallen jaren lang, tot aan zijn overlijden te Oostende op 26 oktober 1894, was hij agent van de General Steam Navigation Company die de lijn Oostende-Londen uitbaatte. Zijn zoon Georges PÉRIER volgde hem op (46).

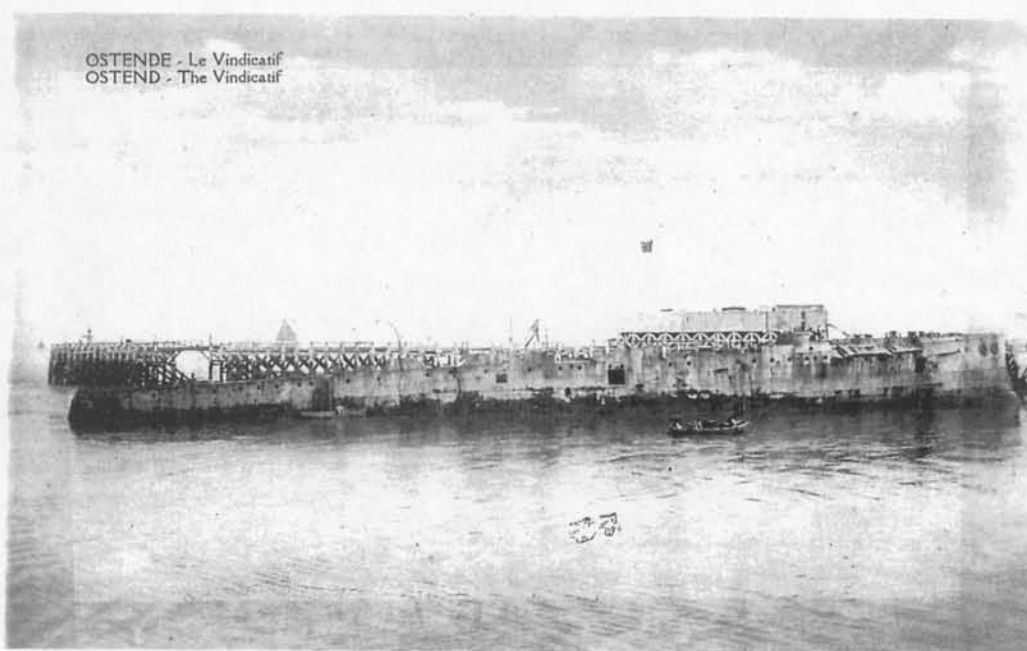
De firma PÉRIER was de agent voor de schepen die in de tijd na de eerste wereldoorlog bevroren vlees aanvoerden uit Argentinië en door haar lange ervaring kon ze de brug slaan naar de vooroorlogse toestanden in de haven van Oostende. Bij telegram aan de minister van het Zeewezen, bevestigd in zijn brief van 15 juni 1921, meldde PÉRIER dat de loodsen de toegang voor een schip met 25 voet diepgang geweigerd hadden. PÉRIER wees erop dat eertijds schepen met 24 voet werden binnengeloodst, voor de oorlog zelfs met 26-27 voet, en vroeg de minister dat hij zou tussenkomen en door de bevoegde diensten zou laten bepalen welke de maximumdiepgang was voor de schepen om Oostende binnen te lopen (47).

DE GRAVE, inspecteur van het Loodswezen te Oostende, schreef op 11 juli 1921 aan zijn directeur te Antwerpen dat loods J.B. DE RYCKER en chef-loods MYCKE verklaard hadden geen 23 voet te willen overschrijden door de aanwezigheid van de “Vindictive” en andere wrakken. Hij vond dat hun schrik wel wat overdreven was, maar dat de havengeul voor die schepen toch wat smal was. Hij vond het voorzichtig de 24 voet toch niet te overschrijden (48). Die plotse belangstelling staat ongetwijfeld in verband met de aanvraag op 23 maart 1921 gedaan door de directeur-generaal van de Rijkskoeldiensten van het Ministerie van Bevoorrading aan de directeur-generaal van Bruggen & Wegen om te Oostende koelhuizen te bouwen voor de invoer van bevroren vlees uit Argentinië en waarvoor het zeewaarts gedeelte van de diepwaterkaai geschikt werd bevonden. Het Bestuur van het Zeewezen sprak daartegen zijn veto uit en de beperkte afmetingen van de sluis Demey zorgden voor de verdere teloorgang van deze nieuwe interessante trafiek (49). De pakketbotendienst bleef heer en meester in de haven van Oostende. De havenkapitein in dienst van de stad had niets te zeggen op dat terrein.

STOOMBOOT REYNOLDS : RECHTSTREEKS VAN SAN NICOLAS (PLATA) NAAR OOSTENDE
MET 73.820 ZAKKEN GELEN PLATA MAIS, VOOR LAROEY EN ZONEN, OOSTENDE



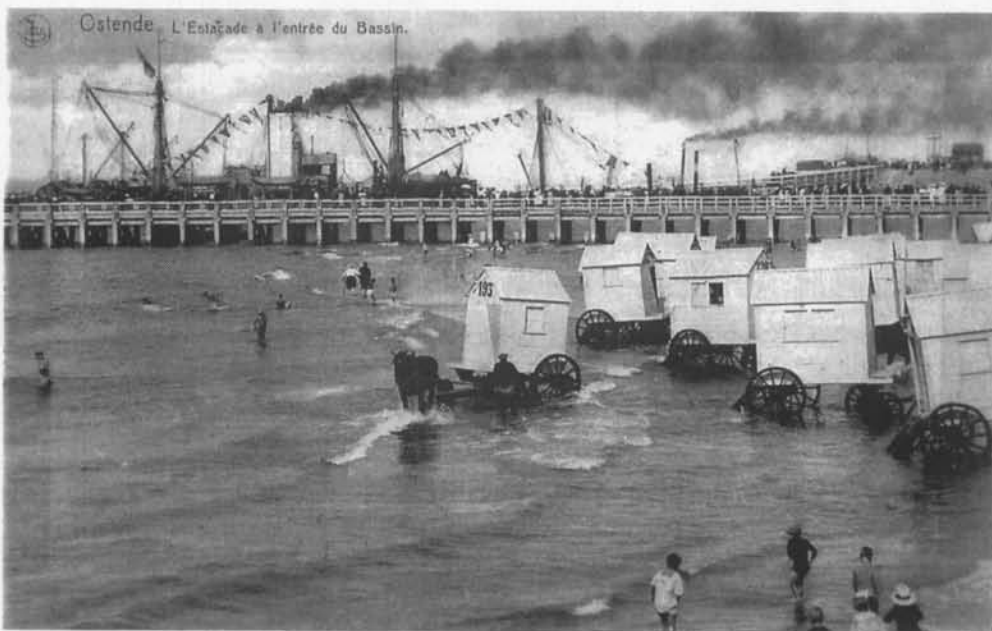
Het Engels ss. "Reynolds met een volle lading maïs uit Argentinië, 28 augustus 1912



De "Vindicative" op zijn oorspronkelijke plaats tegenaan het seinhuis op het oosterstaketsel,
1918-1920



Het schip dat de haven binnenvaart is de "Precursor", een hopperzuiger van de Britse Admiraliteit die hier in bedrijf gesteld werd in 1919



Een massa kijklustigen op het westerstaketsel die waarschijnlijk de verplaatsing van het wrak van de "Vindictive" gadeslaat naar de Leopoldsluis op 16 augustus 1920

In 1922 zijn er geen schepen binnengevaren met nitraat (50), zodat er zich wellicht weinig of geen problemen zullen gesteld hebben. Toch besliste het bestuur van de Handelskamer op 3 oktober 1923 aan de minister van het Zeewezen een onderhoud te vragen nopens de afmetingen van de schepen die toegelaten werden tot de haven. Immers, er werden nu moeilijkheden gemaakt voor schepen die minder diep lagen dan het ss. "Anglo Columbian", dat vóór de oorlog binnenliep op 25 november 1913 (51).

Op 6 oktober 1923 had het schepencollege een onderhoud met de inspecteur van het Loodswezen DE GRAVE. Die bleef bij zijn mening: 23 voet diepgang bij springtij, 21 voet bij kranktij. De verbreding van de havengeul uitgevoerd in 1889 was volgens hem onvoldoende voor de lengte van de huidige schepen. Hij wilde ook de lengte beperken tot 328 voet of 100 meter wegens de mogelijke blokkering van de haven bij aanvaring met de staketsels (52). Twee dagen later, op 8 oktober, protesteerde het stadsbestuur in een brief aan de minister van het Zeewezen over "de onbegrijpelijke handelwijze van de plaatselijke afdeeling van het Loodswezen". In de loop van september waren immers twee schepen, die voor Oostende bestemd waren, geweigerd geweest, namelijk het ss. "Manchester City" met bevroren vlees, dat weliswaar 445 voet (135,64 m) lang was, maar slechts 21 voet diep lag, en het zeilschip "Magdalena Vinnen" geladen met Chilinitraat, dat maar 329 voet (100,28 m) lang was, maar 24 voet 6 duim diep lag. Het stadsbestuur meende "dat onze haven in den vreemde slecht zal worden aangeboekt, bijgevolg een zekere ondergang te gemoet gaat". Het stadsbestuur was er ten volle van overtuigd dat de Staat "de ondergang van Oostende als zeehaven niet beoogt" en drukt de diepgaande wens uit "dat aan deze ongehoorde handelwijze van den plaatselijken loodsdienst een einde zal gesteld worden" (53).

In de gemeenteraadszitting van 16 oktober 1923 interpeleerde raadslid VAN VLAENDEREN (*) en vroeg wat men dacht te doen tegen het verval van onze haven. Het Loodswezen had onlangs een drietal vaartuigen geweigerd en zo wordt onze haven stilaan gedood. De geul wordt niet meer gebaggerd omdat de baggermolen buiten dienst valt door de aanwezigheid van resten van het wrak van de "Flandre".

Raadslid BLONDÉ was er als zeeman onmiddellijk bij om de loodsen van alle schuld vrij te pleiten. Volgens hem kwamen de maatregelen van hogerhand en was het vooral het gebrek van een goede sleepdienst dat het binnenvaren van grote schepen bemoeilijkte. Voorzitter, burgemeester MOREAUX, verklaarde dat de beperkende maatregelen van inspecteur DE GRAVE, zelfs de toegang van de pakketboten zouden beletten bij laagwater springtij want die waren 357 voet lang, hetgeen 29 voet meer was dan de 328 voet toegestaan door de loodsdienst. Als de havengeul uit 1889 nu niet meer voldoet moet daaraan onverwijld verholpen worden. Wenken in die zin werden al geformuleerd door de Bijzondere Commissie over de wenselijkheid van een buitenhaven te Oostende, die op 10 maart 1921 haar eindverslag publiceerde.

Havenkapitein VAN GLABBEKE, die ook op de zitting gehoord werd, had uitgerekend dat de weigering door de loodsdienst van de twee stoomschepen "Manchester City" en "Millais" alsook van de drie zeilschepen "Magdalena Vinnen", "Parchim" en "Parma" voor de haven van Oostende een enorm verlies betekend heeft van minimum 422.259, 27 frank.

Raadslid PEURQUAET wist te melden dat de Bijzondere Commissie over de eventuele buitenhaven het model Zeebrugge had afgewezen maar eenparig de verplaatsing van het oosterstaketsel had bepleit. Hij betreurde dat men, bij het herbouwen van het door de oorlog vernielde oosterstaketsel, daarmee geen rekening had gehouden. Ook schepen en volksvertegenwoordiger Hendrik BAELS verdedigde de Oostendse loodsen maar wees op het

(*) VAN VLAENDEREN werd ingevolge de 12 weken werkstaking aan de dokken in april, mei en juni, door de Boetstraffelijke Rechtbank van Brugge veroordeeld voor mishandeling van een katholiek dokwerker (DUFIT) tot 7 maanden gevangenis, in beroep herleid tot 4 maanden gevangenis (54).

hangend geschil tussen de dienst van Bruggen & Wegen en de aannemer van de baggerwerken die het baggeren had stopgezet wegens de schade aan zijn materiaal veroorzaakt door de resten van het wrak van de "Flandre" (55). 's Anderendaags, op 17 oktober 1923 om 15 uur, was er een nieuwe bijeenkomst te Brussel over hetzelfde onderwerp. De Handelskamer was vertegenwoordigd door BORGERS, DEWEERT, FERMON en PÉRIER. Voor het Zeewezen waren het de directeur-generaal BULTINCK en voor Bruggen & Wegen kwam ingenieur DESCANS uit Brussel. Daar werd overeengekomen de lengte van de schepen te beperken tot 420 voet en niets meer. De dienst van Bruggen & Wegen zou zijn best doen de bevaarbaarheid van de geul te verbeteren (56).

Amper 10 dagen later, op 27 oktober 1923, was er weer een vergadering te Oostende, belegd door de Handelskamer door de voorzitter A. BORGERS met de makelaars FERMON en PÉRIER en met de afgevaardigden van het Zeewezen BULTINCK en DE GRAVE. Daar verklaarde de loods VERCNOCKE dat de "Manchester City" met zijn 445 voet lengte te groot was voor Oostende. Voor een schip met 420 voet lengte en 21-24 voet diepgang zou hij gunstig advies geven mits te kunnen beschikken over goede slepers uit de handelsscheepvaart. De leden van de Handelskamer merkten op dat de enige staatsleepboot niet altijd beschikbaar was en het personeel niet opgewassen was tegen zijn taak. Hierop replikeerde BULTINCK dat het slepen geen staatsmonopolie was te Oostende. Voor de afmetingen van de schepen was het besluit 420 voet lengte maximum en wat de diepgang betreft: 23 voet bij hoogwater kranktij en 24 voet bij hoogwater springtij (57).

De adjunct-hoofdhydrograaf J. LAUWERS, in antwoord op een vraag van PIERRARD, directeur-generaal van het Zeewezen, wees er op 3 januari 1924 op, dat er verwarring bestond tussen het nulpunt gebruikt door het Loodswezen en het nulpunt gebruikt door het ministerie van Openbare Werken. De peilingen van de loodsdienst hadden betrekking op een schaal met nulpunt op het peil van de drempel van de sluis van de oude handelsdokken. Daarentegen was het nulpunt van Openbare Werken het gemiddelde peil van laagwater bij springtij, het nulpunt Z, dat 1,48 meter boven de drempel van die sluis lag. Dat was ook het nulpunt voor de hydrografische kaarten. Betreurenswaardig en onbegrijpelijk dat men dit pas nu had vastgesteld!! LAUWERS was van mening dat de loodsdienst zijn nulpunt zou moeten verlaten en vervangen door het nulpunt Z (58).

In het jaar 1924 werden nog verscheidene schepen de toegang tot de haven geweigerd, o.a. het ss. "Thorpe Grange" met 500 ton bevroren vlees, dat een hele controverse teweegbracht tussen de loodsdienst en Furness' Shipping & Agency uit Antwerpen. Ook het ss. "Caslemoor" met een lading graan uit Bahia Blanca werd geweigerd en het Zweeds ss. "Yngaren" met een lading van 5.200 balen wol uit Australië (59).

Meest flagrant was wel de weigering van het zeilschip "Montmorency" geladen met nitraat. In 1907 was het binnengevaren met 25 voet diepgang en nu in 1925 weggestuurd naar Brugge met slechts 23 voet diepgang (60).

De twisten over het al of niet toelaten van grote schepen werden in de loop van 1925 verder gezet. Volksvertegenwoordigers BAELS en BOENS interpelleerden de minister van het Zeewezen E. ANSEELE. Het Zeewezen bleek vooral bezorgd, als er iets zou mislopen bij het binnenvaren van een groot schip, dat de havengeul zou kunnen versperd worden waardoor de pakketbootdiensten en de regelmatige lijndiensten (Cockerill) zouden onderbroken worden en de beweging van de vissersboten sterk gehinderd (61).

Dit alles leidde tot het beleggen van een vergadering op het stadhuis van Oostende op 9 november 1925 om 11 uur onder voorzitterschap van de minister zelf. Al de voornaamste betrokkenen waren erop aanwezig: MOREAUX, burgemeester van Oostende, en de schepenen VERHAEGHE, DE COCK en ELLEBOUDT; BAELS en BOENS, volksvertegenwoordigers; PIERRARD, directeur-

generaal, en BULTINCK, inspecteur-generaal van het Zeewezen; DE GRAVE, inspecteur van het Loodswezen; FERMON, PÉRIER, HAILLEZ, scheepsmakelaars; BORGERS, voorzitter, en BOUCHERY, ondervoorzitter van de Handelskamer; VERBRUGGHE, beheerder van de "Oostendsche Rederij"; VERRAERT, ingenieur van de stad Oostende; VAN GLABBEKE, havenkapitein van Oostende; VROOME, directeur van de maatschappij "Frigoria".

Alle problemen van lengte en diepgang van de schepen werden bekeken, ook de assistentie en beschikbaarheid van goede sleepboten, enz... De besprekingen verliepen vaak zeer bitsig waarbij de enen de beschuldigingen naar het hoofd van de anderen slingerden, vooral burgemeester MOREAUX en havenkapitein VAN GLABBEKE tegen de vertegenwoordigers van het Zeewezen PIERRARD en BULTINCK. De minister spande zich in om de gemoederen te bedaren en olie op de golven te gieten en stelde voor dadelijk een afvaardiging samen te stellen die met de hoge ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen zou onderhandelen om alle problemen op te lossen vóór 1 december, zelfs deze van de baggerwerken die afhingen van het Ministerie van Openbare Werken (62).

Op 18 november 1925 hield de havencommissie een vergadering te Brussel op het departement van het Zeewezen. De aanwezigen waren: PIERRARD en BULTINCK, directeur-generaal resp. inspecteur-generaal van het Zeewezen; DESCAMPS, juridisch adviseur van het Zeewezen; DE GRAVE, inspecteur van het Loodswezen, BAELS, volksvertegenwoordiger en schepen van Oostende; FERMON, PÉRIER, HAILLEZ, scheepsmakelaars.

PIERRARD verklaarde dat na het onderhoud met minister ANSEELE, schepen met grotere diepgang konden toegelaten worden als men maar meer baggerwerken zou uitvoeren.

BAELS gaf vervolgens lezing van een rapport van stadsingenieur VERRAERT aan het schepencollege, waarin deze nogmaals wees op het verschil in het nulpunt van de peilschalen gehanteerd door het Loodswezen en door het Bestuur van Bruggen & Wegen (nulpunt Z), hetgeen nog altijd oorzaak was van misverstanden.

Omdat PÉRIER steeds aandrang op de terugkeer naar de toestanden vóór W.O. I, citeerde PIERRARD uit de correspondentie die in 1913 gevoerd werd tussen de adjunct-inspecteur van het Loodswezen ROMYN, enerzijds met G. PÉRIER & Cie en anderzijds met ingenieur VAN DER SCHUEREN van de Dienst van de Kust. Deze laatste liet weten dat er toen bij hoogwater springtij in de geul $4,07 + 4,61 = 8,68$ m water stond, maar dat een schip van 27 voet 3 duim over 9,31 m water moest beschikken zodat de toegang dus onmogelijk was.

Het besluit van de bijeenkomst was dat de toegang voor elk schip langer dan 408 voet, apart moest bekeken worden (63).

Op 30 november 1925 hadden schepen BAELS en havenkapitein VAN GLABBEKE besprekingen op het kabinet van de minister van Openbare Werken o.m. over de te baggeren diepte in de havengeul. Ze kwamen overeen dat de geul over een breedte van 60 m zou gebaggerd worden op $-5,75$ m (Z) i.p.v. $-5,50$ m (Z) en dat die diepte zou gehandhaafd blijven tot aan de sluis Demey (64).

11. Nu opnieuw andere beperkingen

In het jaar 1926 werden door de loodsdienst opnieuw andere dagorders voor de loodsen uitgevaardigd. De meeste grote schepen die vóór juni 1926 de Oostendse haven waren binnengelopen werden in de voorhaven zonder problemen gezwaaid vooraleer de sluis Demey binnen te varen. Op 9 juni 1926 werd het aan de loodsen verboden hun schip te zwaaien in de

voorhaven. Ze moesten dus hun schip naar het zwaardok brengen op het einde van de dokhaven om het daar te zwaaien (65).

Op 31 augustus 1926 werd die maatregel wat versoepeld in zover dat het zwaaien in de voorhaven toegelaten werd bij het verlaten van de dokken voor schepen die niet dieper lagen dan 17 voet (66). De maatregelen afgekondigd op 9 juni en 28 augustus werden bij dagorder van 4 mei 1927 ingetrokken. Voortaan werd aan de loodsen die schepen met grote afmetingen te Oostende binnenbrachten, toegestaan die schepen bij het binnenvaren te zwaaien met sleepboten op voorwaarde dat dit gebeurde vóór hoogwater en dat er genoegzaam water stond (67).

Als gevolg van een brief door LAROYE op 14 mei 1927 aan de minister van het Zeewezen gericht, begaf de directeur-generaal, de gewezen poolreiziger Adrien de GERLACHE, zich nog tijdens dezelfde maand naar Oostende. Hij sprak er met de inspecteur van het Loodswezen DE GRAVE, met LAROYE, invoerder van granen uit La Plata, met VAN DE KERCKHOVE, gevolmachtigde van scheepsmakelaar PÉRIER, en bezocht tevens de haveninstellingen.

Het bleek dat hij aan de basis lag van de afschaffing van het verbod de grote schepen te zwaaien in de voorhaven. Maar door de herhaalde beperkingen en plagerijen die aan de schepen in het verleden werden opgelegd, moest vastgesteld worden dat het aantal grote schepen te Oostende gevoelig verminderd was (68). Hoe kon het ook anders?

In 1928 kwam te Oostende geen enkel schip meer toe met bevroren vlees uit La Plata (69).

In feite bleven de betwistingen bestaan: sommige schepen werden geweigerd waarvan men dacht dat ze zouden toegelaten worden, andere schepen werden toegelaten waarvan vermoed werd dat ze zouden geweigerd worden. Eigenlijk kon het moeilijk anders zolang er geen fundamentele beslissingen genomen werden: de verplaatsing van het oosterstaketsel en de haven dieper uitbaggeren. De regering evenwel had er geen oren naar zolang de pakketbotendienst maar ongestoord kon doorgaan. Alle andere schepen konden alleen maar potentiële storende factoren zijn.

Op 21 maart 1929 schreef burgemeester MOREAUX aan de minister van het Zeewezen dat hij een onderhoud had gehad met de secretaris-generaal COLENS en met de inspecteur van het Hoog Comité van Toezicht DEBUSSCHE om de houding aan te klagen van de inspecteur van het Loodswezen DE GRAVE te Oostende. Hij had altijd elke vraag van het stadsbestuur afgeketst en zich steeds vijandig getoond tegenover de ontwikkeling van de haven. Hij had inderdaad de stad een enorm nadeel berokkend door vanaf september 1924 achtereenvolgens 7 schepen de toegang te weigeren die heel goed onze haven hadden kunnen binnenlopen maar die, volgens hem, ofwel te lang waren, ofwel te diep lagen. Het was bovendien zeer betreurenswaardig dat hij in betrekkingen met sommige reders liet weten dat Oostende maar een "safe port" was voor schepen niet langer dan 400 voet. Dat had bij de reders een slechte indruk nagelaten, daar zij wisten dat in 1913 en 1920 langere en dieper liggende schepen te Oostende waren binnengevaren. Des te meer was dat het geval in 1920 als het wrak van de "Vindictive" nog de toegang bemoeilijkte.

Waarom nu die plotse opwelling van de burgemeester? De druppel die de emmer deed overlopen was dat inspecteur DE GRAVE in de strenge winter van 1928-1929 geweigerd had een staatsleepboot in te zetten om het ijs te breken in de dokken. De minister gaf de toelating toch en zo kon de dokhaven van Oostende open gehouden worden voor de scheepvaart (70).

12. Oude problemen duiken weer op

In de jaren 1930-1940 was de invoer van graan, nitraat en Amerikaans hout steeds verder verslapt. Problemen over schepen met grote afmetingen begonnen zich nu soms te stellen voor schepen die kwamen bunkerkolen inslaan (71).

De Bijzondere Havencommissie onder voorzitterschap van schepen Henri EDEBAU bracht op 13 maart 1936 verslag uit aan het schepencollege. De leden drongen aan om nieuwe stappen te zetten bij de ministeries van Openbare Werken en van het Zeewezen om schepen met grotere diepgang in Oostende toe te laten. Nog steeds waren er voortdurend geschillen om schepen van 26 voet te aanvaarden. Regelmatige baggerwerken zouden er moeten voor zorgen dat de voorgeschreven diepten bewaard bleven. Volgens een bestek van 1935 was de maximum te verwezenlijken diepte in de getijhaven $-6,50$ m (Z). Als dat nu nog beperkt werd tot $-5,80$ m (Z), dan was de waterdiepte bij hoogwater springtij $5,80 + 4,50 = 10,30$ m of 34 voet en bij kranktij $5,80 + 3,50 = 9,30$ m of 31 voet. Nemen wij daarbij als voorzorg dat de schepen 1 meter of 3 voet water onder de kiel moeten hebben dan krijgen we als mogelijke diepgang van de schepen bij springtij $9,30$ m of 31 voet en bij kranktij $8,30$ m of 28 voet. De commissie vroeg zich af wat dan nog kon beletten schepen van 26 voet en 24 voet te laten binnenvaren (72).

Er moest dus eens en voor altijd een duidelijke afspraak gemaakt worden met de bevoegde diensten van Openbare Werken en van het Zeewezen zodat de rederijen en de makelaars zouden weten waaraan zich te houden.

Fundamentele wijzigingen werden er vóór W.O. II niet aangebracht, noch aan de havengeul, noch elders in de voorhaven tenzij nieuwe kaaimuren voor de pakketbotendienst.

De tweede wereldoorlog bracht in de haven veel vernielingen aan en het oosterstaketsel, of wat ervan overbleef, staken de Duitsers bij hun aftocht in brand. Het duurde vele jaren vooraleer aan herstelling werd gedacht. Nogmaals, evenals na W.O. I, werd er van de vernieling geen gebruik gemaakt om het oosterstaketsel te verplaatsen. Er werd een nieuwe kop gebouwd met een nieuw seinhuis en pas vele jaren later, rond 1970, werd een rechtlijnig en hoger gelegen betonnen staketsel gebouwd vanuit de vroegere oorsprong, nu in rechte lijn, naar de nieuwe kop. Het oude houten staketsel dat in een diepe boog naar de geul toe neigde, werd samen met de lage havendam opgeruimd waardoor de geul daar een goede dertig meter breder werd. Oostwaarts van het nieuw staketsel werd een nieuwe rechte lage havendam gebouwd.

Als de Regie voor Maritiem Transport (RMT) eraan dacht de jumboferry "Prins Filip" te laten bouwen werd toen rond 1990 vrij plots besloten de geul te verbreden door het opruimen van de oude Leopoldsluis en van de kalfaterbank gebouwd rond 1930. De geul werd ook uitgediept tot op -8 m (Z) en tonnen oud ijzer werden uit de bodem naar boven gehaald.

Omdat het voor de pakketbotendienst was kon plots alles wat al tientallen jaren vroeger had moeten gebeuren. Toch is de kous nog niet af. Door de komst van langere schepen moet de bocht in de huidige geul verdwijnen. Het betonnen oosterstaketsel en de lage havendam zullen weggebroken worden en vervangen worden door een oostelijke havendam in het verlengde van de Hendrik Baelskaai. Beter laat dan nooit!!

VERWIJZINGEN

(39) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 1023.

(40) Idem.

(41) Idem.

- (42) Idem.
- (43) Idem, nr. 1022.
- (44) Idem.
- (45) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5703
- (46) E.O., 1 november 1894.
- (47) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5700.
- (48) Idem.
- (49) VANCRAEYNEST R. Waarheid en verzinsels over de diepwaterkaai en de spuikom, 1^e deel, De Plate, 30^e jg. nr. 4, april 2001, p. 127.
- (50) Havenstatistieken van Oostende, jaar 1922.
- (51) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5702.
- (52) Gemeentebld van Oostende, 1923. Gemeenteraad van 16 oktober 1923, p. 381-382.
- (53) Zie noot (51).
- (54) De Zeewacht, 10 november 1923.
- (55) Gemeentebld van Oostende, 1923. Gemeenteraad van 16 oktober 1923, p. 378-390.
- (56) Zie noot (51)
- (57) Zie noot (51)
- (58) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5718.
- (59) Zie noot (47).
- (60) Zie noot (58).
- (61) Zie noot (47).
- (62) Zie noot (45).
- (63) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5701 en nr. 5704.
- (64) E.O., 1 december 1925.
- (65) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5706 en nr. 5709.
- (66) Idem, nr. 5706.
- (67) Idem, nr. 5709.
- (68) Zie noot (66).
- (69) Car. , 23 februari 1929.
- (70) Zie noot (66).
- (71) Havenstatistieken van Oostende over de periode 1934 tot 1939.
- (72) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5707.