

# DE INSTALLATIES VAN HET ZEEWEZEN TE OOSTENDE VANAF HET ONTSTAAN TOT OMSTREEKS 1930 (DEEL 1)

door **Raymond VANCRAEYNES**

## INLEIDING

Uit een schrijven dd. 21 november 1848 (1) van de inspecteur van het Loodswezen te Oostende, E. VAN DER SWEEP, aan de inspecteur-generaal te Brussel, zijn wij vrij nauwkeurig ingelicht over de toenmalige aanlegmogelijkheden in de voorhaven te Oostende.

Langs de oosteroever, die ononderbroken doorliep vanaf het oostenstaketsel tot aan de toenmalige Militaire sluis, waren er een drietal reeksen dukdalven, elke bestaande uit 5 of 6 exemplaren, waaraan schepen konden gemeerd worden. In de geul was het afmeren wel gevaarlijk voor aanvaringen, maar overal, ook achterin, moest men beducht zijn voor de sterke stromingen bij het openen van de spuisluizen (Militaire sluis en Franse sluis).

Langs de westeroever volgde op het westenstaketsel eerst een deel van de buitenvestinggracht en dan de stoombotenkaai. Daar legden de schepen aan van de lijndiensten naar Dover (en soms Ramsgate) met Engelse pakketboten en ook, sinds 1824, de stoomschepen met passagiers en vracht van de lijndienst op Londen van de General Steam Navigation Company. Vanaf 3 maart 1846 meerden hier ook de eerste Belgische mailboten aan. Vervolgens hadden we langs de westeroever de toegangsheul, enerzijds tot het vissersdok, toen ook strandingshaven genoemd, later visserskreek, en anderzijds tot de sluis van de (oude) handelsdokken (nu Mercatordokken). Voorbij die toegangsheul was er de nieuwe stoombotenkaai, enkele jaren voordien gebouwd, maar onvoldoende stevig, zodat het grootste deel van die kaai al was ingestort. Er was alleen nog een staketsel van één scheepslengte (ca. 50 m.) overgebleven. Het was echter niet veilig daar aan te leggen temeer omdat men daar stenen had gestort om verdere instortingen tegen te gaan.

Voorbij die kaai, tot aan de Franse spuisluis, was er alleen een slijkerige helling, eertijds de monding van wat men de Amerikaanse kreek noemde. Daar was toen de scheepswerf van DEN DUYTS. VAN DER SWEEP stelde voor de ingestorte kaai te herstellen en te versterken en ze te verlengen tot aan de Franse spuisluis (AC en DB) met een onderbreking (CD) van 20 tot 25 meter om de scheepswerf te kunnen bewaren. Dat was trouwens het plan dat hoofdingenieur van Bruggen en Wegen DEBROCK reeds enige jaren tevoren had ontworpen (fig. 1).

## DE EERSTE WERKHUIZEN OP DE WESTEROEVER EN VERVOLGENS OP DE OOSTEROEVER

Vanaf 1846 tot 1863 werd de dienst Oostende-Dover uitgevoerd zowel door Belgische als door Britse pakketboten. Vanaf 1863 waren het uitsluitend Belgische schepen. De Belgische Staat moest derhalve meer schepen in de vaart brengen, eerst door aankoop van tweedehandsschepen en vervolgens door nieuwgebouwde (2). Dat betekende meer onderhoud en onderhoudspersoneel en ook meer varend personeel.

In die jaren werd de scheepsbouw dienst van het Zeewezen geleid door ingenieur C. DELCOURT van uit Antwerpen. Op 16 februari 1867 schreef hij aan de minster van Buitenlandse Zaken Charles ROGIER, die toen het Zeewezen onder zijn bevoegdheid had, dat het voor de pakketbotendienst zwaar viel zelf geen herstellingen te kunnen uitvoeren aan de machines. Het werkhuis te Oostende was zo weinig belangrijk dat men slechts enkele onderhoudswerken aan de stoomketels kon verrichten. Voor alle andere werken moest men beroep doen op private firma's met verlies van tijd en geld als gevolg. Op 04 april 1867 kreeg DELCOURT van de minister de toelating

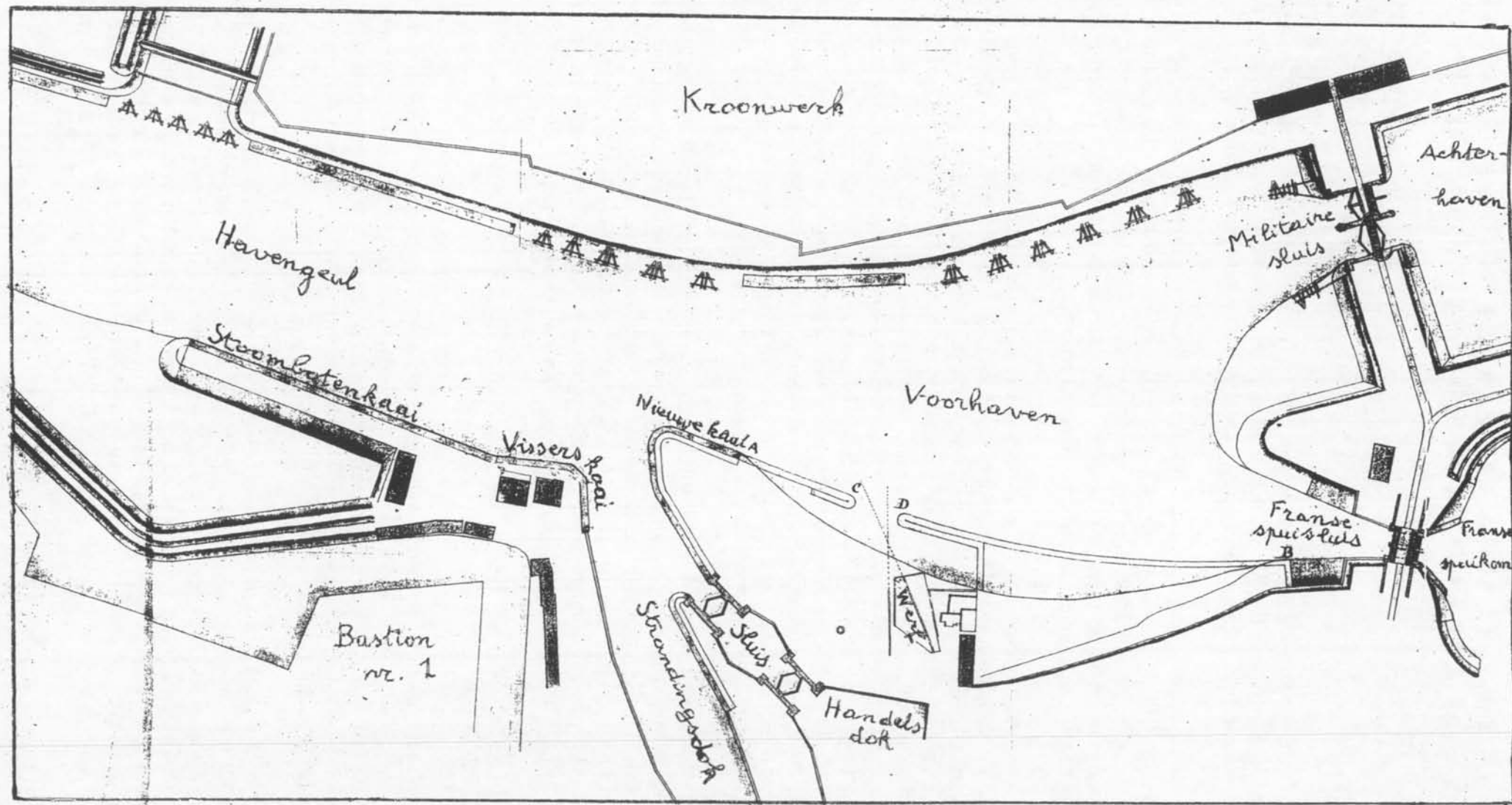


Fig. 1 - De haven van Oostende ca. 1848.

2000 - 78

een raming te maken voor het oprichten naast de smederij, van een werkhuis van 30 bij 15 meter met smidsen en machinemontage. Deze constructies waren gelegen op de westeroever aan de stoombotenkaai, ongeveer ter hoogte van de Sint-Franciscusstraat (fig. 2).

Toen in 1865 besloten werd Oostende als versterkte stad op te geven, dacht men er al aan, op de plaats van de oostelijke stadsvestingen, een strandingsdok voor de visserij tot stand te brengen. De werkhuisen van het Zeewezen op de westeroever zouden daardoor niet langer kunnen blijven bestaan en er werd uitgekeken naar terreinen op de oostenvoer.

Bij proces-verbaal van 27 juni 1867 werden zekere terreinen op de oosteroever, binnen het kroonwerk gelegen, door het Ministerie van Openbare Werken overgemaakt aan het Bestuur van het Zeewezen (3). Op 9 november 1867 vroeg ingenieur DELCOURT aan zijn minister gevolg te willen geven aan zijn voorstel een nieuw werkhuis te bouwen op de oosteroever binnen het kroonwerk. Het zou volstaan daarvoor de 30.000 frank te gebruiken die gevraagd waren voor de verlenging van de pakketboot «Belgique» (1862-1879).

Het jaar daarop, op 28 mei 1868, liet DELCOURT aan zijn minister weten dat kapitein PETIT hem had medegedeeld dat het aanleggen van het strandingsdok voor de visserij nakend was en dat het Zeewezen zou verplicht worden de hangaar op de westeroever palend aan de smederij af te breken. Deze hangaar was de stapelplaats van de vuurhaardstaven en bevatte twee smidsvuren die altijd in werking waren. Daar werden ook de machines volledig gemonteerd.

Op 13 juli 1868 werd een proces-verbaal opgesteld van een overeenkomst gesloten tussen SYMON, ingenieur van Bruggen en Wegen te Oostende, en MARNEFFE, luitenant-kolonel, commandant van de Genie te Oostende. Daarbij werd door het Ministerie van Openbare Werken, dienst Bruggen en Wegen, aan het Ministerie van Oorlog een terrein afgestaan, gelegen ten noorden van het bastion nr. 2 van het kroonwerk, om te dienen als oefenplein voor het garnizoen ter grootte van 4 ha 15 a 21 ca. Een bijkomende voorwaarde hierbij was dat dit terrein moest terugkeren naar Openbare Werken als ze dat zouden nodig hebben in de toekomst. Dat zou inderdaad het geval zijn bij de latere uitbreiding van het Zeewezendok. Het kroonwerk zelf was al eerder door het Ministerie van Oorlog overgemaakt aan de diensten van Bruggen en Wegen (4).

ZUBER, die toen hoofdingenieur-directeur was van Bruggen en Wegen te Brugge, liet op 20 juli 1868 aan zijn minister weten dat het lokaal van het Zeewezen op de westeroever, dicht bij de oude stoombotenkaai, weldra moest verdwijnen. Volgens een rapport van ingenieur Alexis SYMON van 18 juli met dat klein gebouw 18 x 9,75 m. Het was daar opgericht geweest op het domein van het leger met een eenvoudige toelating verleend op 2 maart 1850. Daarin waren er 6 smidsvuren, enkele bankschroeven, 2 draaibanken, een boormachine, ... alles bewogen met de hand, dus zeer primitief. Voor een werk dat enig belang had moest het schip naar de stadsdokken of naar het kielrooster. Er was geen spraak van enige schadeloosstelling voor die ontruiming. Het Bestuur van het Zeewezen zal zich in het vervolg moeten vestigen op de oosteroever binnen het kroonwerk, niet door onteigening, maar eenvoudig met toelating een terrein van het leger te bezetten dat nu aan het departement van Openbare Werken werd overgemaakt. In afwachting van de bouw van een dok met een toegangssluis, breed genoeg om de nieuwe pakketboot «Louise Marie» (1867-1893; eerste van een reeks van 7) te ontvangen, zou men in het kroonwerk al een werkhuis kunnen optrekken.

#### HET ZEEWEZEN IN HET KROONWERK

Het noordelijk deel van het kroonwerk werd door het Ministerie van Openbare werken overgemaakt aan het Bestuur van het Zeewezen voor het inrichten van werven en werkhuisen. Het Zeewezen kon toen daar beschikken over een oude kazerne en het wachthuis gelegen ten noorden

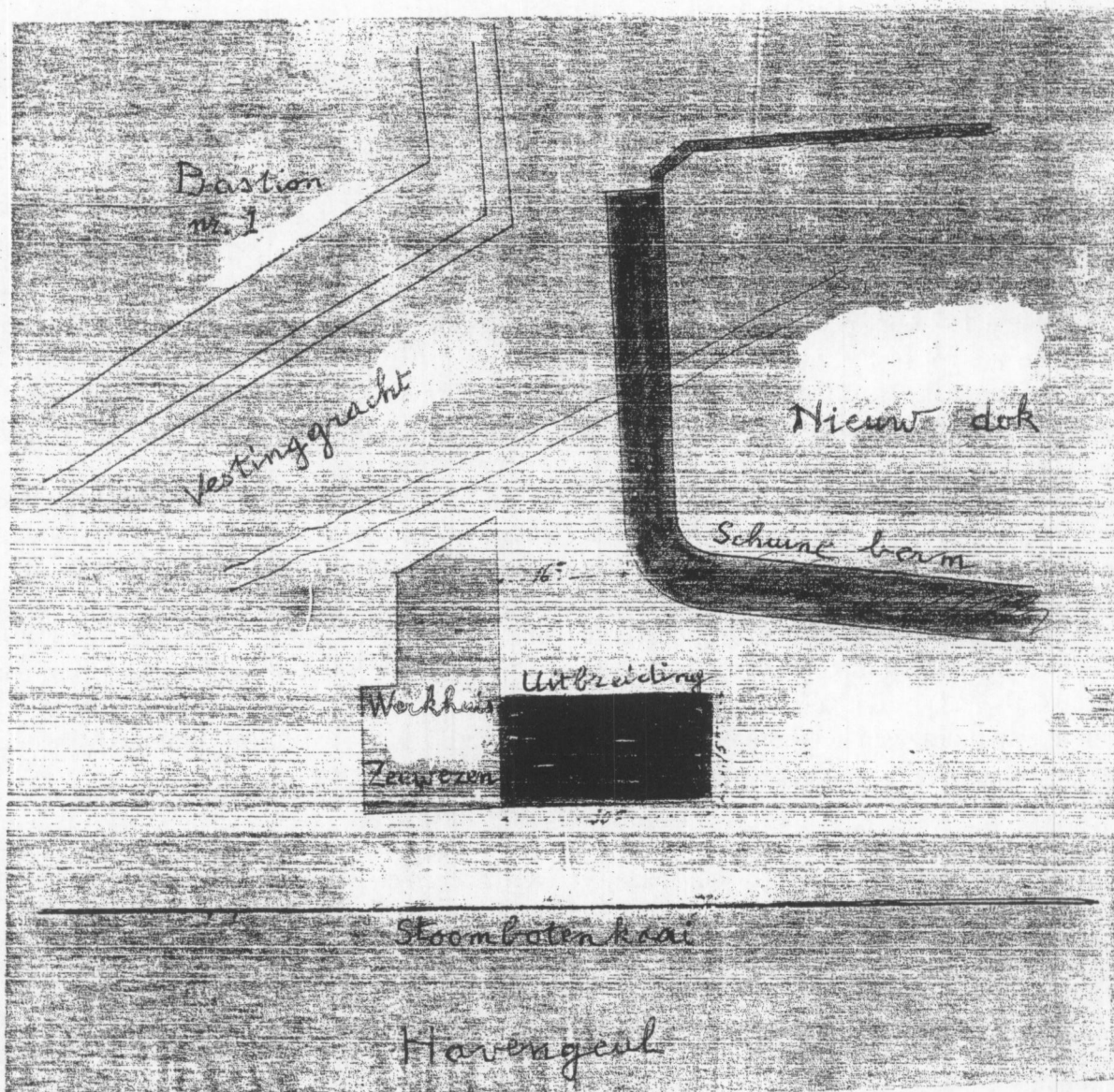


Fig. 2 - Uitbreiding van het werkhuis van het Zeewezen op de stoombotenkaai in 1867.

van de weg die liep over de Militaire sluis. Het zou ook kunnen vragen de kazerne te mogen gebruiken tegenover het voorgaande gelegen aan de andere kant van de weg.

Ingenieur DELCOURT, op bezoek van uit Antwerpen, liet op 17 augustus 1868 aan zijn minister weten dat de vermelde kazerne eigenlijk maar een kazemat was, die niet kon dienen om het materiaal in onder te brengen. Er was o.m. geen verlichting. Daar het Zeewezen het werkhuis op de westeroever vóór de winter moest verlaten zou de kazemat voorlopig als opslagplaats kunnen dienen, maar er was dringend een nieuwe loods nodig. De minister gaf DELCOURT de toelating een lastenboek op te maken voor een bedrag van 9.000-10.000 frank. Het ontwerp voor een werkhuis van 31 x 15 meter, hetzij 464 vierkante meter oppervlakte, ten bedrage van 11.674,22 frank, werd op 19 september 1868 aan de minister ter goedkeuring opgestuurd.

De kazerne met de wacht in het zuidelijk deel van het kroonwerk werd door de minister van Oorlog ter beschikking gesteld van het Zeewezen onder de voorwaarde dat hij ze zou kunnen terug eisen indien nodig. Daartoe werd op 11 oktober 1868 een proces-verbaal van overdracht opgemaakt tussen luitenant-kolonel MARNEFFE, commandant van de Genie te Oostende, en ingenieur DELCOURT van het Zeewezen. Tot die overdracht behoorden ook 5 lokalen bevoerd met veldbaksteen met de nummers 5, 6, 7 en 8, alsmede de keuken.

Het nieuw werkhuis was op 15 januari 1869 bijna voltooid en ingenieur DELCOURT vroeg de minister daarin 3 dubbele smidsen in metselwerk te laten bouwen. Op 28 mei 1869 was het werkhuis praktisch volledig ingericht. De Oostendse aannemer Dominique GHEWY bouwde een stookplaats en een woning voor de stoker tegen 8.207,80 frank. Een bakstenen schoorsteen voor de waterketel werd gebouwd door aannemer STAFFYN tegen 7996,00 frank, maar volgens ingenieur SYMON moesten daarvoor palen ingeheid worden. STAFFYN zou ook dat werk uitvoeren tegen 1.520,16 frank (5).

De uitrusting van het werkhuis en andere inrichtingen werd voortdurend aangevuld en verbeterd. OP 28 september 1876 vroeg DELCOURT aan de minister de levering door meester-metselaar STAFFYN van arduinsteen om de machines in het nieuw werkhuis met bouten vast te zetten. Dat zou de laatste uitgaven zijn om dit werkhuis te voltooien.

DELCOURT vond dat het nu dringend tijd werd om het geheel van de installaties te beveiligen. Op 2 oktober 1877 vroeg hij aan de minister rond de terreinen van het Zeewezen een omheiningmuur te plaatsen om het binnendringen van dieven te vermijden die al voor 100.000 frank brons en andere zaken hadden gestolen. Op 22 november 1877 gaf de minister van Openbare Werken August BEERNAERT de toelating een afsluiting te bouwen (6).

#### AANLEG VAN HET ZEEWEZENDOK MET TOEGANGSSLUIS

De aanleg van een dok met toegangssluis voor de pakketboten en andere schepen van het Zeewezen zou een grootse onderneming worden die goed moest gepland en bestudeerd worden.

Op 16 november 1869 deed de minister van Openbare Werken enkele voorstellen aan de minister van Buitenlandse Zaken, waaronder het Bestuur van het Zeewezen ressorteerde, om verbeteringen aan te brengen in een deel van de voorhaven met de bedoeling er werven en werkhuisen tot stand te brengen voor de herstellingen van de pakketboten. Enkele dagen later, op 23 november, antwoordde de minister van Buitenlandse Zaken dat hij een commissie had samengesteld om die voorstellen te onderzoeken. De voorzitter was kapitein ter zee PETIT. Voorts maakten nog deel uit van die commissie: DELCOURT, ingenieur 1<sup>e</sup> klasse van de scheepsbouw dienst, VANDENBROECKE, inspecteur van het Loodswezen te Oostende; DELORI, adjunct-ingenieur van de scheepsbouw dienst, secretaris.

De commissie ging dadelijk aan het werk en besliste in haar eerste zitting ingenieur SYMON van Bruggen en Wegen te Oostende op te nemen. De tweede zitting had plaats op 19 december 1869. Een algemeen programma van uit te voeren werken werd opgesteld. Eenparig werd de verbreding van de havengeul en de rechtekking van de oosteroever van de geul en van de voorhaven goedgekeurd. Op een deel van de terreinen van het kroonwerk werd de bouw van een vlotdok voorgesteld met een droogdok op het einde volgens een ontwerp van SYMON en DELCOURT. In afwachting van de bouw van het droogdok zou er in het ontworpen vlotdok een kielrooster worden voorzien. Daaraan waren wel nadelen verbonden.

In de derde zitting werd vooral gehandeld over de afmetingen van de verschillende kunstwerken. De toegangssluis zou een enkelvoudige sluis zijn zonder sas. De pakketboten, die toen dienst deden, waren 200 voet (61 m) lang, 24 voet (7,32 m) breed buiten de spanten en 42,5 voet (12,95 m) buiten de raderkasten. De breedte van de sluis werd daarom op 14,25 m vastgelegd en de drempel op het peil 0; 00 (Z), dat is het gemiddeld peil van laagwater bij springtij te Oostende. De bodem van het dok daarentegen zou op het peil -1,50 (Z) uitgegraven worden. Het kielrooster zou op het peil + 1,00 (Z) liggen zodat de schepen daarop volledig droog zouden staan met nog 2,50 m water in het dok om de andere schepen vlottend te houden.

De scheepsbouwdienst beschikte in het eerste handelsdok van de stad over een kraan met 30 ton hefvermogen. Dat was net onvoldoende om bijvoorbeeld de stoomketel van de mailboten van het type «Louise Marie», die 31 ton woog, te lichten. In plaats van die kraan te verplaatsen zou men beter een nieuwe kraan opstellen in het kroonwerk met een hefvermogen van 40 ton.

Op 11 maart 1870 werd het eindrapport van de commissie door voorzitter PETIT naar de minister van Buitenlandse Zaken, die de bevoegdheid had over het Zeewezen, opgestuurd. De minister nam echter geen beslissing. De nieuwe mailboten van het type «Louise Marie», 7 in totaal, kwamen één voor één toe en moesten in de voorhaven blijven liggen. PETIT moest op 11 februari 1871 de minister erop wijzen dat men, wegens het gevaar voor het losslaan van de schepen, het spuien had moeten stilleggen. Een grotere aanslibbing deed zich daarop voor en de handelsmiddelen van Oostende protesteerden (7).

#### DE BOUW VAN DE SLUIS EN VAN HET DOK

Vooraleer de werken werden aangevat om de nieuwe haveninstellingen tot stand te brengen bestemd voor het Zeewezen, werd een nieuwe bijzondere commissie samengesteld. De voorzitter was A. DUFOUR die PETIT verving die met pensioen gegaan was. Leden waren DELCOURT, SYMON en VANDENBROECKE; secretaris was RITTWEGER in plaats van DELORI die met verlof was.

Een nieuw ontwerp werd voorgelegd door ingenieur A. SYMON op 16 februari 1873, in nauw overleg opgemaakt met E. DELCOURT (fig. 3). Het behelsde het bouwen van een enkelvoudige sluis met twee paar ijzeren deuren, het graven van een toegangseul vanuit de havengeul, het aanleggen van een dok waarin langs de westkant een droogdok zou uitgeven, naar het westen georiënteerd. Verder zuidwaarts werd binnen het kroonwerk plaats voorbehouden voor een verlenging van het dok met nog een tweede droogdok, parallel aan het eerste. De breedte van de sluis en van het droogdok werd op de bijeenkomst van de commissie op 18 maart 1873 vastgelegd op 17 meter en de drempel van de sluis op peil -1,50 m (Z). Blijkbaar heeft men bij de constructie van de sluis gemeend geen risico's te willen lopen. De sluis werd gegrondvest op een betonnen massief van 2 meter dikte gegoten in een bekisting van palen en paalplanken, met daarboven baksteenmetselwerk van 3 meter dikte. In totaal dus 5 meter! (8).

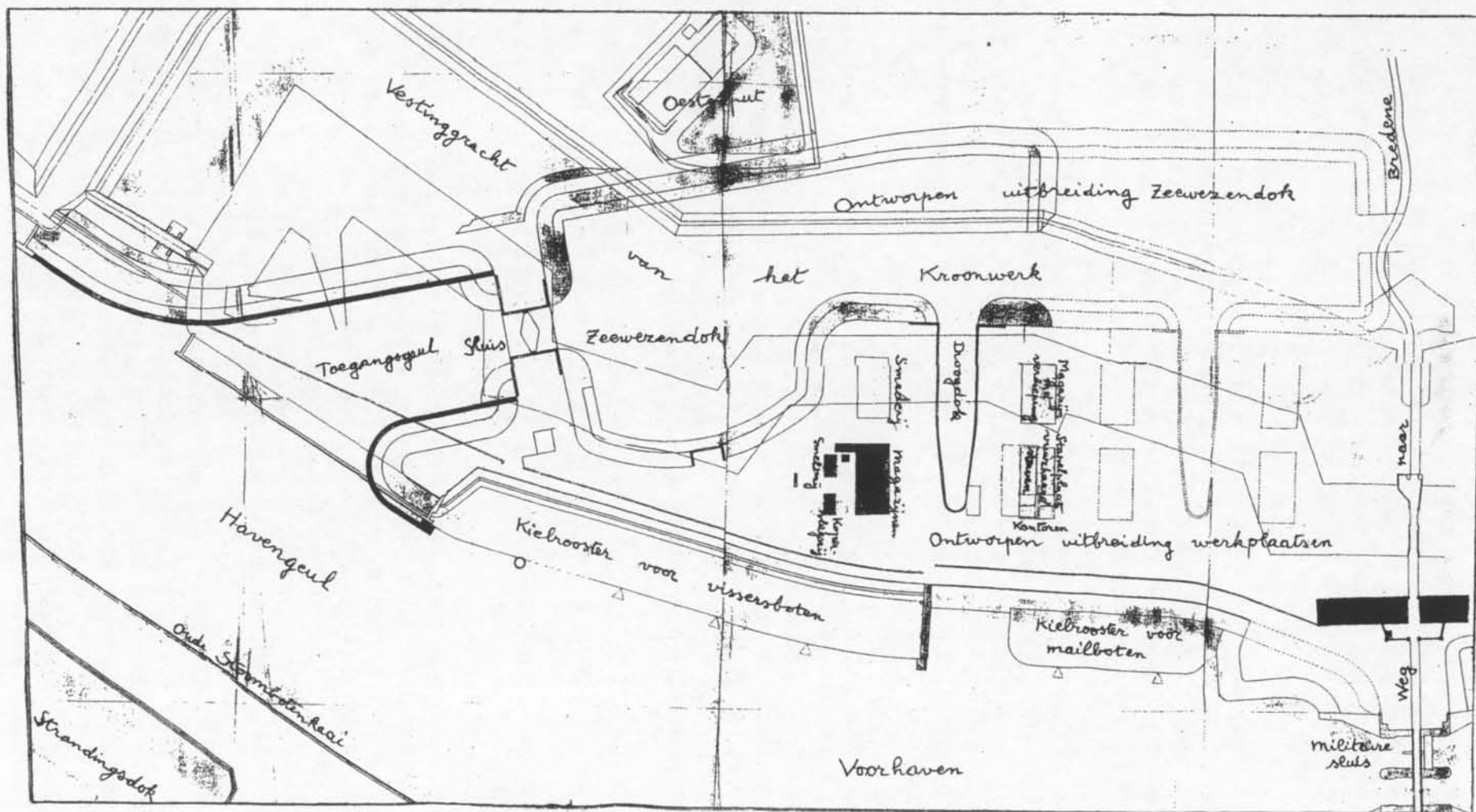


Fig. 3 - Het plan uit 1873 van ingenieur Alexis Symon voor de nieuwe installaties van het Zeewezen op de oosteroever.

De ingangsdrempel van het droogdok zou echter op + 1,50 m (Z) liggen om op die manier de onkosten voor het leegpompen zoveel mogelijk te vermijden. De plannen waren zodanig opgemaakt dat zowel de toegangseul als het dok zelf maximaal gebruik maakten van de reeds bestaande watervlakken binnen het kroonwerk. Op de bijeenkomst van de commissie op 10 juni 1873 werd vastgelegd dat, door de aangebrachte wijzigingen aan het oorspronkelijk onderwerp, het voorziene krediet van 650.000 frank ruim zou overschreden worden. Dat krediet, waarvan 475.000 frank voor rekening van het Zeewezen en 175.000 frank voor Openbare Werken, was al aangevraagd in januari 1872 en in mei daaropvolgend door de Kamers goedgekeurd (9).

Het eerste deel van de werken omvatte het graven van de toegangseul met schuine bermen en geleidestaketsels, het bouwen van de sluis met de stortebedden ervoor en erachter, geraamd op 766.250 frank. De vier sluisdeuren werden op 113.750 frank geschat. Dat betekent samen een bedrag van 880.000 frank dat het voorziene krediet met 230.000 frank overschreed en derhalve van het volgende krediet zou moeten afgenomen worden.

Het tweede deel van de werken omvatte het aanleggen van het dok (170.000 frank), het bouwen van het droogdok (400.000 frank), de bekleding van de zijbermen (50.000 frank), het bouwen van het stuk muur waarop de zware kraan moest opgesteld worden (50.000 frank), de kraan zelf, het algemeen magazijn, de koperslagerij en andere bijkomende werken (200.000 frank). Samen dus 870.000 frank. De tweede kredietaanvraag zou derhalve  $230.000 + 870.000 = 1.100.000$  frank moeten bedragen.

De commissie drong er op 12 juni 1873 bij de minister sterk op aan dat het laatste bedrag zo spoedig mogelijk zou toegewezen worden in het belang van de goede werking en de verbetering van de diensten van het Zeewezen. Immers, elk deel van de werken vereiste een uitvoeringstermijn van tenminste twee jaar. Als het gevraagde krediet slechts toegekend werd per deel van de werken, dan zou het geheel ten vroegste binnen 4 jaar voltooid zijn. Als, integendeel, het totaal aangevraagde krediet ineens werd toegekend, dan konden de aanbestedingen voor de twee delen tegelijk doorgaan en kon alles in twee jaar tijd voltooid worden (10).

Het was aannemer VAN DYCKE die de werken uitvoerde, met uitzondering evenwel van het dok en het droogdok. Alles moest voltooid zijn tegen 14 maart 1879. Op 15 juni 1874 werden de grondwerken aanbesteed voor het aanleggen van het dok, voor de schuine bermen en de staketsels van dat dok en toegewezen aan aannemer Jean KETELS tegen 797.000 frank. In 1876 waren die werken gedaan (11).

Ondertussen bleef de nood aan aanlegplaatsen voor de pakketboten in de voorhaven nijpend. In 1875 had de stad Oostende in de oude visserskreek een stuk muur van 20,50 m lengte laten herbouwen. De Staat was daarin tussengekomen voor de helft van de onkosten, hetzij voor 12.579,13 frank. Ingevolge een akkoord tussen de stad en het Ministerie van Openbare Werken, verbond de stad er zich toe deze kaaimuur te onderhouden en de visserskreek als schuilplaats te laten dienen voor de pakketboten en andere staatsschepen (12). Ze zouden daar kunnen schuilen buiten het bereik van de gevaarlijke stromingen veroorzaakt door het spuien.

In februari 1878 was het algemeen magazijn in opbouw maar de werken moesten stilgelegd worden wegens de vorst en zouden maar einde maart kunnen hernomen worden. Het voltooiën van het magazijn werd nu voorzien voor 1 januari 1879. Ondertussen hadden de diensten van het Zeewezen een magazijn moeten huren op de Keizerskaai (nu Vindictivelaan) aan Louis VERSCHELDE-PEDE. Die pacht van 9 jaar was ingegaan op 1 juli 1869 en liep dus ten einde op 1 juli 1878. De eigenaar wilde de pacht alleen verlengen voor een heel jaar, dat was tot 1 juli 1879, tegen 1.200 frank. Zo gebeurde het ook. Op 30 juni 1879 was het magazijn op de Keizerskaai ontruimd en de sleutel overhandigd aan de eigenaar (13).



Op initiatief van ingenieur DELCOURT werd in 1879 nog een deel van het beschikbaar bedrag van 300.000 frank besteed aan de oprichting van een kantoor voor de ingenieur en zijn personeel, die nu nog in vochtige kazematten huisden, en voor een woonst voor de conciërge die ook nog met zijn gezin in kazematten was ondergebracht (14).

Aannemer VAN DYCKE had de werken moeten beëindigen in maart 1879, maar in juli 1880 lagen er binnen de omheiningen van het Zeewezen nog materialen, stonden er nog paardenstallingen, een keet en een magazijn. Het was daar voortdurend een komen en gaan van vreemd volk en dat was niet naar de zin van ingenieur DELCOURT van het Zeewezen. Hij vertoefde meestal te Antwerpen en bekloeg zich daarover bij zijn directeur te Brussel (15). De minister van Openbare Werken werd daarvan op de hoogte gebracht. Hoofdingenieur E. PIENS van Bruggen en Wegen te Brugge repliceerde op 31 juli 1880 aan zijn minister dat ingenieur DELCOURT blijkbaar niet goed ingelicht was over de toestand van de werken te Oostende. De werken aan het dok waren weliswaar voltooid maar deze in de toegangsgeul waren nog geen twee maanden geleden beëindigd. De aannemer had daar een groot aantal houten palen van grote afmetingen aangetroffen waarvan de verwijdering heel moeizaam en traag was verlopen. De aannemer VAN DYCKE trof dus geen schuld. Hij had trouwens zijn loodsen en materialen al op 29 juli verkocht. Ten andere, Openbare Werken kon daar niet meer optreden daar de terreinen sinds 1867 aan het Zeewezen waren overgemaakt.

De nieuwe werkhuizen moesten ook van een goede verlichting voorzien worden en in die tijd was dat met lichtgas. Te Oostende was er een gasfabriek die sinds 1 januari 1864 door de stad in regie werd uitgebaat en gelegen was op de terreinen op en rond het huidige gerechtshof (16). Op 16 maart 1873 liet de minister aan het Oostends schepencollege weten dat hij de goedkeuring voor het aanbrengen van gasleidingen om de werkhuizen te verlichten slechts zou kunnen geven nadat de Wetgevende Kamers de verkoop van de pakketboten «La Perle» (1863-1872, ex John Penn) en «Diamant» (1846-1872, ex Chemin de Fer) zouden hebben toegestaan. Pas op 8 december 1873 kon de akte verleden worden tussen het bestuur van de stedelijke gasdienst en het Bestuur van het Zeewezen om de gasleidingen te leggen naar het werkhuis tegen 4.211,63 frank. De gasdienst legde daarvoor als model de overeenkomst voor, op 23 december 1869 ondertekend te Brussel door de minister van Openbare Werken A. JAMAR, om gas te leveren voor de verlichting van het station van Oostende.

Om het derde deel van de werken aan het Zeewezendok te kunnen aanvangen ten behoeve van de pakketbotendienst, vroeg het Ministerie van Openbare Werken op 17 maart 1880 aan het departement van Oorlog opnieuw de beschikking te krijgen over het oefenplein van 4 ha 15 a 21 ca dat in 1868 bij proces-verbaal aan het departement werd overgedragen. Dat grensde over een lengte van 380 m aan de weg lopende over de Militaire sluis naar Bredene. Ook de buitenglooiing van het bastion nr. 2 van het kroonwerk met 1 ha 16 a 68 ca zou erin opgenomen worden (17).

Het dok dat toen ter beschikking stond had ongeveer de vorm van een vierkant met 120 meter zijde, maar met afgeronde hoeken. Het moest nu verlengd worden met ca. 100 meter, met een bodembreedte van 80 meter, en voorzien worden van een droogdok langs de westkant. Het Ministerie van Openbare Werken deed aan het departement van Oorlog het voorstel het oefenplein over te brengen naar de duinen tussen de vuurtoren en het fort Napoleon. Daar kon het leger beschikken over 7 ha en Bruggen en Wegen zou dan het hele oefenterrein kunnen inpalmen hoewel het slechts de grote helft ervan nodig had. De minister van Oorlog J. LIAGRE ging akkoord met het voorstel als het terrein maar volledig geëffend en ingezaaid werd (18).

Van al die uitbreidingen van het Zeewezendok is er voor 1914 niets meer terechtgekomen. De toestand bleef gedurende ongeveer 35 jaar ongewijzigd. Dat betekent echter niet dat er in de haven van Oostende niets gebeurde. Integendeel, grootse werken werden uitgevoerd in de geul en in

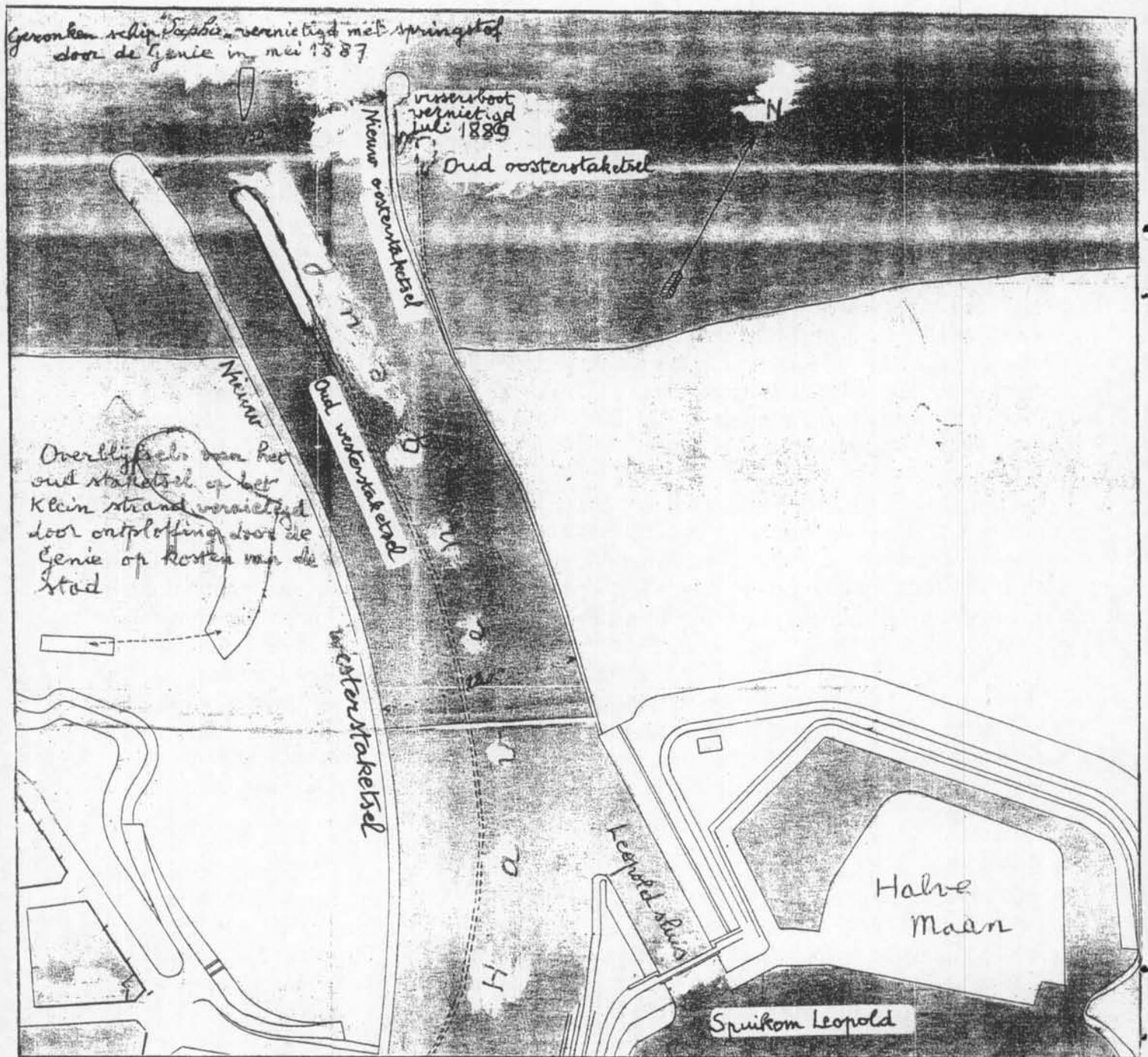


Fig. 4 - Het oud en het nieuw westerstaketsel naar een plan van hoofdingenieur E. Piens uit juni 1890.

de voorhaven, vooral ten dienste van de pakketboten en van de visserij. Ik laat hierbij de havenwerken uitgevoerd door de stad Oostende buiten beschouwing. Het nieuwe strandingsdok voor de visserij, tot stand gekomen in 1869-1872 langs de huidige Visserskaai, werd in de jaren 1884-1885 naar het noorden verlengd in de richting van het Klein Strand door inpalming van de aldaar bestaande oesterput. De havengeul werd aanzienlijk verbreed door verplaatsing van het westenstaketsel over nagenoeg 40 meter westwaarts (de helft van de breedte van de toen bestaande geul). Er kwam een nieuwe lage havendam en het nieuw staketsel werd uitgebouwd als een brede wandelpier voor de toeristen die eindigde op een nog breder terras dat ongeveer 50 meter verder in zee kwam dan voorheen. Ook het smalle oosterstaketsel werd tegen het uiteinde wat westwaarts verplaatst en verlengd, en tevens voorzien van een iets bredere kop (fig. 4). Zo werd de haventoeegang voor alle schepen sterk verbeterd, temeer daar toen van langsom meer overgeschakeld werd naar baggerwerken om de diepten te onderhouden. Voor spuingen immers was een smalle geul verkieslijk.

De visserij kreeg ook een heel nieuwe kielbank ter beschikking, gebouwd in steen in een uitsparing van de zuidwestelijke hoek van de Leopoldspuikom. De ingang lag ongeveer recht tegenover de nieuwe uitgang van het Strandingsdok. Het lastenboek werd ondertekend door ingenieur P. DEMEY op 12 april 1888. De raming bedroeg 489.487,27 frank.

#### Verwijzingen

- (1) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, n r. 5696. Verbeteringen aan de haven van Oostende 1848; 1869-1891.
- (2) de BURBURE de WESEMBEEK Albert. Eeuwfeest der lijn Oostende-Dover 1846-1946, p. 67-90.
- (3) Zie noot 1.
- (4) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 244. Haven van Oostende 1880-1888.
- (5) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5923. Dossier 1867-1869.
- (6) Zie noot 5.
- (7) Zie noot 1.
- (8) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 247. Haven van Oostende 1898-1906.
- (9) Zie noot 1.
- (10) Zie noot 1.
- (11) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 243. Haven van Oostende 1841-1880.
- (12) Zie noot 1.
- (13) Zie noot 1.
- (14) Zie noot 1.
- (15) Zie noot 1.
- (16) VAN DEN AUWEELE André. Gas, elektriciteit en water te Oostende, p. 37.
- (17) Zie noot 4.
- (18) Zie noot 1.