

DE INSTALLATIES VAN HET ZEEWEZEN TE OOSTENDE VANAF HET ONTSTAAN TOT OMSTREEKS 1930 (DEEL 3 EN SLOT)

door Raymond VANCRAEYNEST

De instellingen van het Zeewezen tijdens de eerste wereldoorlog

Toen de Duitse legers op 04 augustus 1914 België binnenvielen waren er voor de nieuwe instellingen van het Zeewezen op de oosteroever al veel plannen gemaakt en gewijzigd, maar uiteindelijk was er daarvan nog niets terecht gekomen. Het Duitse leger zag het groot belang in van het bestaande Zeewezendok en de nabijgelegen werkhuizen voor de oorlogsvoering ter zee. De Duitse marine beseftte ook dadelijk dat het bestaande dok veel te klein was en niet voorzien van droogdokken. Ze heeft daar reeds van bij de aanvang van de bezetting, wellicht al in 1915, enorme werken uitgevoerd, blijkbaar volgens eigen plannen, zonder rekening te houden met de plannen die al jaren tevoren opgemaakt waren door het ministerie van Openbare Werken.

In hoofdzaak werd het bestaande dok in zuidelijke richting verlengd over ca. 250 m op een breedte van nagenoeg 90 m. Met de gebaggerde grond werd het zuidoostelijk deel van de Leopoldspuikom opgevuld. Dat was een manier om snel te werk te kunnen gaan. Immers, de Leopoldspuikom was al buiten gebruik gesteld en lag vlakbij. Zo kon het transport naar zee vermeden worden dat heel wat risico's inhield van mogelijke geallieerde aanvallen. Bovendien was het vervoer naar zee afhankelijk van de weersomstandigheden en van de stand van het getij. Daar de sluis geen sas had kon alleen maar in- en uitgevaren worden bij gelijke waterstand in en buiten het dok (48). Een groot stuk van de westelijke oever van het dok ter hoogte van de werkhuizen, over een lengte van ca. 185 m, werd voorzien van metalen damplanken. Een deel daarvan droeg een metalen overkraging om de aangemeerde schepen van uit de lucht onzichtbaar te maken en enigszins te beschermen tegen bomaanvallen. De werkhuizen zelf werden aangepast en uitgebreid en voorzien van schuilplaatsen voor de werklieden. Op de oostelijke oever werden er twee droogdokken voor duikboten, ieder van ca. 60 m lengte, gebouwd (fig. 12). Dat was de toestand in 1917 (49).

Vooraleer de Duitse bezetter op 17 oktober 1918 Oostende ontruimde, liet hij niet na alle installaties in en rond het Zeewezendok grondig te vernielen. Na de wapenstilstand van 11 november kon aan de wederopbouw gedacht worden.

De heropbouw na de eerste wereldoorlog.

Op dezelfde dag dat de Duitsers zich uit Oostende hadden teruggetrokken, namelijk op 17 oktober 1918 (ter herinnering daaraan kreeg de Hotelstraat de naam 17 oktoberstraat), bracht luitenant-kolonel CJMN CORNELLIE van het Belgisch leger, samen met vice-admiraal RONARCH van de Franse marine, een bezoek aan de haven van Oostende. Vertrekkend van uit Duinkerke naderden ze Oostende langs de zee. Ze overschreden een mijneveld dat in een halve cirkel rond de haven van Oostende lag. Ze hadden het vermoeden dat er nog een ander mijneveld was gelegd. Een kabel die vertrok van uit het Hotel Continental werd door de staf van RONARCH doorgeknipt.

De Duitsers beschoten nog heel de dag de haveningang en de obussen vielen op 100 tot 500 m van de koppen van de staketsels. CORNELLIE en RONARCH met hun manschappen deden een volledige inspectie van de haven. CORNELLIE maakte daarover op 19 oktober een rapport voor zijn chef te Kales. Over de installaties rond het Zeewezendok deed hij de volgende vaststellingen: de opslagplaatsen en de kantoren waren ledig; de machines waren gedeeltelijk weggenomen en twee loodsen waren uitgebrand. Door de Duitsers waren er nochtans grote verbeteringen

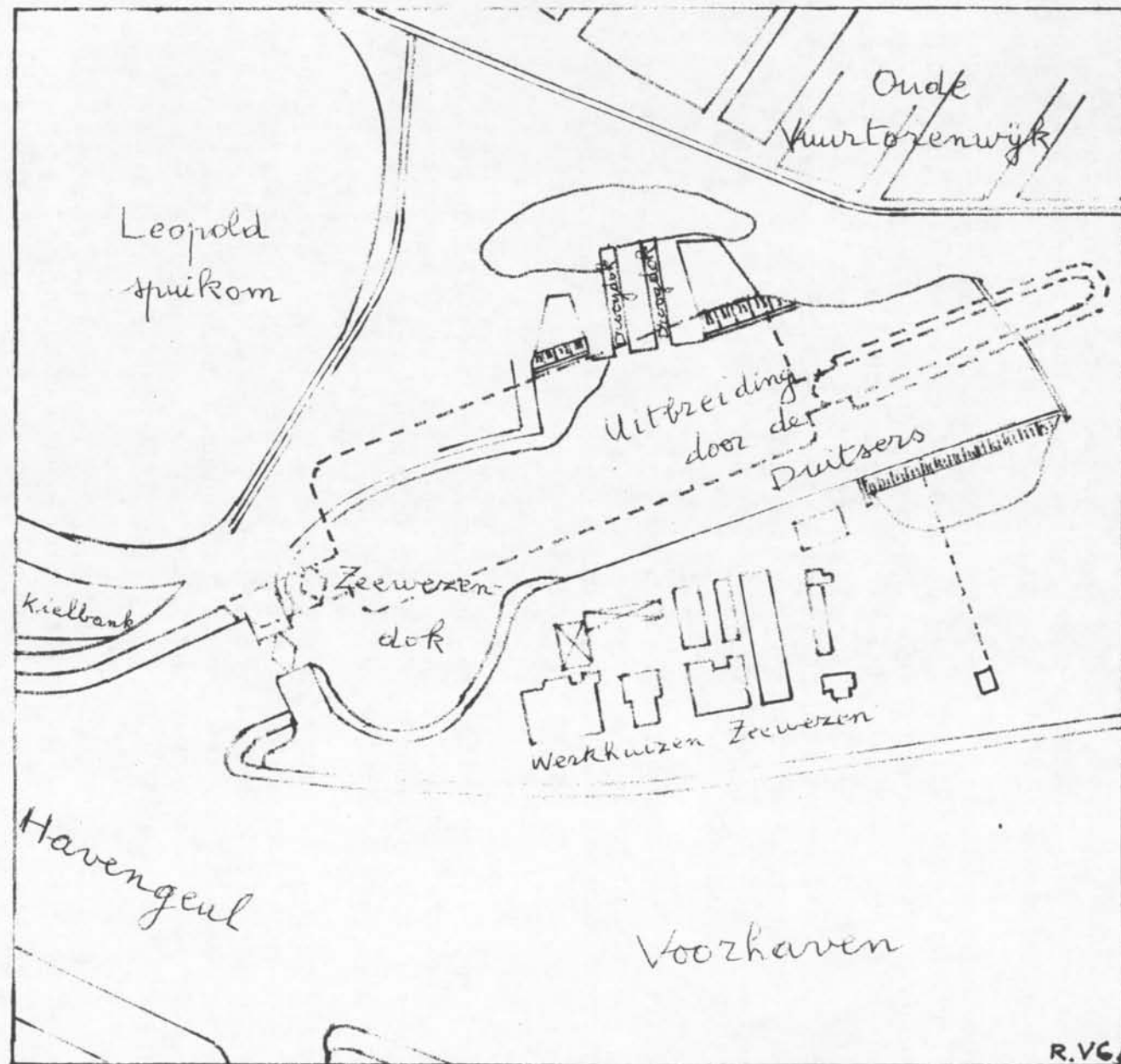


Fig. 12 - Plan opgemaakt in juni 1919 door hoofdingenieur Verstraete met de installaties van het Zeewezen zoals zij door de Duitsers in 1915-1918 werden uitgebouwd.

Aangebracht. Het dok was driemaal groter dan voorheen, het schuildok voor onderzeeërs was intact, ook een droogdok voor onderzeeërs was niet beschadigd, maar de duikboot in het dok hadden ze wel opgeblazen. De toegangssluis tot het Zeewezendok was ten dele vernield. De grote en de kleine kraan waren niet beschadigd. Al die installaties konden dus van groot belang zijn voor de geallieerden (50).

Buiten de verwoestingen op de oosteroever waren er in de havengeul en elders in de haven talrijke schepen gezonken en aanlegsteigers vernield, waarop ik hier niet nader kan ingaan. De heropbouw van de installaties van het Zeewezen moest gepaard gaan met de totale herschikking van de oosteroever met het oog op de inplanting van de nieuwe vissershaven. De beslissing de nieuwe vissershaven op de oostkant van de geul te bouwen, en daartoe heel de oude vuurtorenwijk te onteigenen, was al enkele jaren vóór de eerste wereldoorlog getroffen en nog tijdens de oorlog, in Engeland, werden de plannen besproken.

Hoofdingenieur-directeur VAN DER SCHUEREN van de Dienst van de Kust was al op 19 maart 1919 volop bezig met de voorbereiding van de werken. De nieuwe vissershaven zou gebouwd worden op de plaats van de spuikom Leopold. De bodem van de kom was door jaren aanslibbing, maar vooral door het opspuiten door de Duitsers met baggerspecie afkomstig uit het Zeewezendok, opgehoogd tot het peil +3,00 m (Z). De nodige diepten voor de vissershaven zouden door baggerwerken verwezenlijkt worden en de grond van slechte kwaliteit zou naar zee vervoerd worden. In afwachting, ook met de bedoeling de werkloosheid op te slorpen, zouden de loopgraven opgevuld worden en de versterkingen en de schuilplaatsen, gebouwd door de Duitsers daar overal in de buurt, afgebroken worden.

Op 29 april 1919 had de aanbesteding plaats voor de afbraakwerken van de schuilplaatsen en andere constructies in gewapend beton in en rond de werkhuizen van het Zeewezen. Op 25 mei volgde de goedkeuring door de toenmalige minister van Openbare Werken Edouard ANSEELE van de inschrijving van de aannemer Phil. PERSYN uit Oostende.

Bij de aanbesteding gehouden voor de herstelling van de aanlegposten aan de ontschepingskaai van de pakketboten was het aannemer Dominique VOLLEMAERE van Sas-Slijkens die het werk toegewezen kreeg tegen 12.198,50 frank. Volgens het rapport van ingenieur VERSTRAETE begonnen de werken op 12 mei 1919. Ze moesten in juli gedaan zijn, maar duurden tot 29 september en het bedrag liep op tot 13.211,70 frank.

Op 17 september 1919 vroeg hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN, op hevig aandringen van de dienst van het Zeewezen, aan de minister van Openbare Werken de bevoorradingsposten voor de pakketboten op de oosteroever te herstellen. Op 27 november werd de aanbesteding gehouden. De voordeligste inschrijver was opnieuw Dominique VOLLEMAERE tegen 43.522,45 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 17 december. De werken moesten beginnen op 12 januari 1920 en in drie maanden voltooid zijn. De werkelijke prijs bedroeg 52.809,59 frank.

Op 21 augustus 1919 was er aanbesteding voor nivelleringswerken rond het Zeewezendok. Op voorstel van hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN keurde de minister op 13 september de inschrijving goed van de aannemers Pierre KRIEKEMAN en Joseph LAUWERS tegen 31.477,37 frank. De definitieve oplevering gebeurde op 24 mei 1921 en het bedrag bleek opgelopen tot 53.858,55 frank.

In de eerstvolgende jaren zullen de uiteindelijke kosten voor de werken vaak veel hoger zijn dan het bedrag van de inschrijving. Dat blijkt toe te schrijven, enerzijds aan de onvermoede hindernissen die men ontmoette tijdens de uitvoering van de werken en, anderzijds aan de voortdurende stijging van de prijzen en van de loonkosten in die naoorlogse jaren.

Op 11 december 1919 was het aanbesteding voor het opruimen van het slijk van het kielrooster van de pakketboten op de oosteroever. De inschrijving van aannemer Charles PAUWELS uit Oostende werd door minister ANSEELE aanvaard op 5 januari 1920 tegen 3,94 frank per kubieke meter. De werken begonnen op 29 januari en eindigden op 27 maart. Toen pas werd duidelijk dat het kielrooster de pakketboten niet meer kon opnemen. Eerst moest een nieuwe aanbesteding uitgeschreven worden om de oorlogsschade te herstellen. Die ging pas door het jaar daarop op 29 april 1921. De inschrijving van aannemer Louis VAN HUELE werd door de minister goedgekeurd op 30 mei 1921 tegen 90.956,26 frank. De werken waren voltooid op 16 december en kostten eigenlijk 99.971,08 frank (53).

Naarmate de pakketbotendienst in de loop van 1919 stilaan weer op gang was gekomen, deed zich de nood aan aanlegplaatsen in de voorhaven gevoelen. Het Bestuur van het Zeewezen had al op 18 maart 1920 bij hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN aangedrongen om de bevoorradingspost nr. 2 op de oosteroever in orde te brengen. De post nr. 1 was nog niet te gebruiken omdat daar eerst nog een wrak van een tot zinken gebrachte Duitse stoomtreiler moest opgeruimd worden. De aanbesteding had plaats op 6 mei en de inschrijving van aannemer D. VOLLEMAERE uit Slijkens, ten bedrage van 71.851,42 frank, werd door minister ANSEELE goedgekeurd op 31 mei. De werken begonnen op 14 juni en moesten na drie maanden voltooid zijn. Ook hier was er vertraging te wijten aan de moeilijkheden om het vereiste hout te vinden en om de nodige spoorwegwagons te bekomen voor het vervoer. Zo werd het 10 januari 1921 (54).

Op 29 april 1920 had de opening plaats van de inschrijvingen voor de herstelling van de aanlegposten nrs. 1, 2, 3 en 4 van de pakketboten op de westelijke oever. De raming bedroeg 41.353,14 frank en het laagste aanbod kwam ook hier van D. VOLLEMAERE tegen 42.115,51 frank. Er deed zich hier wel een verwickeling voor met de directie van de Spoorwegen die op 17 mei liet weten dat ze de spoorwijdte van het kraanspoor van 2,12 m op 1,50 m wilde brengen. De bijkomende werken voor de aannemer werden geraamd op 7.500 frank. Hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN beet van zich af en liet zijn minister weten dat de verplaatsing van het kraanspoor niet tot de bevoegdheid van de minister van Spoorwegen behoorde, maar wel tot deze van de minister van Openbare Werken. Hij voegde erbij dat de werken in het verleden aangevraagd door het Zeewezen altijd werden uitgevoerd en betaald door Openbare Werken, maar, zo schreef hij, in de laatste tijd schijnt er bij het Zeewezen een strekking te bestaan zich op het terrein van Openbare Werken te begeven. De werken werden aangevat op 7 juni 1920 en moesten na drie maanden gedaan zijn. Het werd echter 24 december 1920 en de totale prijs bedroeg 50.701,72 frank. Omdat de aannemer geldige redens kon aanvoeren moest hij geen boete betalen wegens laattijdigheid (55).

Zowel het sluishoofd als de sluisdeuren van de Zeewezendoksluis moesten een grondige herstelbeurt krijgen. Drie van de vier metalen deuren werden teruggevonden: twee bij de gasinstallaties te Zandvoorde en één op de oever van het Zeewezendok. Ze moesten naar de westelijke oever van het 3^e handelsdok gevoerd worden voor herstelling. Het werk werd uitgevoerd door aannemer LONGUEHALEINE uit Uitkerke die ingeschreven had voor 10.775 frank. Het werk begon op 13 maart en zou drie weken duren. Uiteindelijk werd het 11 mei en de prijs steeg tot 14.324,26 frank (56).

De herstelling van het sluishoofd zelf begon op 8 maart 1920. Op 17 juni werd begonnen met het opwerpen van dammen met zakjes aarde. Een moeilijk werk als men rekening houdt met de getijwerking en de soms gure weersomstandigheden. Het leegpompen van de put tussen beide dammen kon beginnen op 20 oktober 1920. Tegen half juni 1921 hoopte men het werk te voltooien, maar in oktober was het nog niet af (57). Hoofdingenieur-directeur VERVACK van de scheepsbouw dienst bekleog zich op 14 december 1921 bij zijn directeur-generaal te Brussel dat de werken aan de sluis, reeds begonnen in juli 1919, steeds maar bleven aanslepen en het einde ervan werd nu beloofd tegen 1 mei 1922 (58).

Op 24 maart 1922 werd de aanbesteding gehouden voor het bedrijfsklaar maken van de sluis. De raming bedroeg 135.000 frank. De inschrijving van 192.693,70 frank ingediend door aannemer Louis VAN HUELE werd door minister A. RUZETTE toch goedgekeurd op 14 april 1922. De werken namen een aanvang op 15 mei en moesten in vier maanden tijd geklaard zijn. Doch door allerhande bijkomende moeilijkheden kon het werk pas voltooid worden op 2 maart 1923 en kostte in werkelijkheid 208.978,54 frank. Het werk werd definitief aanvaard op 5 april 1924 (59). Ingenieur-directeur VERVACK meldde zelfs op 29 maart 1923 dat de sluis van het Zeewezendok al sinds 15 februari in werking was. Wegens de aan gang zijnde bouwwerken aan de oostelijke kaaimuur van het dok moest het waterpeil lager gehouden worden dan normaal zodat de sluis niet ten volle kon benut worden (60).

Het lastenboek voor de heropbouw van de vernielde werkhuizen werd goedgekeurd door minister ANSEELE op 26 juli 1921. De openbare aanbesteding had plaats op 28 september en de laagste inschrijver was aannemer Leon DEVOS uit Gent tegen 1.512.770,11 frank. Om mij onbekende redenen waren er moeilijkheden met die aannemer. Immers, bij akte van 3 juli 1925, bijna 4 jaar later, nam aannemer Fr. VAN AUTRYVE, ook uit Gent, de verantwoordelijkheid over van Leon DEVOS om de werken te voltooien (61).

Het Bestuur van het Zeewezen vroeg op 29 april 1922 aan de minister van Openbare Werken RUZETTE de elektrische installaties van de werkhuizen in orde te brengen om op 15 september te kunnen werken. De levering van stroom vanuit het transformatiestation van de Tweebruggenstraat was geregeld door de conventie van 4 december 1908, tussen de trammaatschappij "Chemin de fer électrique d'Ostende, Blankenberghe et extensions", die de centrale "Electricité du Littoral" had gebouwd, enerzijds, en het Bestuur van Bruggen en Wegen, de Staatsspoorwegen, het Zeewezen en de stad Oostende, anderzijds. Deze conventie werd nu herzien en voorzien van een bijvoegsel op 9 augustus 1922 (62).

Al de hierboven vermelde uitgevoerde werken in en rond het Zeewezendok stonden eigenlijk in schrille tegenstelling met de plannen die al bij het begin van de eeuw waren ontworpen. De oorlog was al vier jaar voorbij en er werd gewerkt van vandaag op morgen, zonder visie op de toekomst, alsof er vroeger nooit iets was bestudeerd en ontworpen geweest. Waren die hoge ambtenaren, ingenieurs en directeurs van eertijds dan zulke dwazen geweest ?

Hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN, die ondertussen inspecteur-generaal was geworden, liet op 3 oktober 1922 aan zijn directeur-generaal weten dat de plannen voor het Zeewezendok te Oostende weer gewijzigd waren. Wanneer ? en door wie ? Wie zal het zeggen ? Het vooroorlogse project de sluis van 17 m breedte te vervangen door een nieuwe sluis van 18 m breedte, toegang gevend tot een nieuw dok met droogdok op het einde, werd verlaten. Het stond nu vast dat de bestaande sluis zou behouden blijven. Wel moesten de geleidestaketsels in de toegangseul, die 40 jaar oud waren en de oorlog hadden meegemaakt, helemaal vernieuwd worden. Voor het westelijk geleidestaketsel bedroeg de raming in oktober 1922 de som van 424.538,49 frank. De aanbesteding had plaats, meer dan een jaar later, op 21 december 1923. De werken werden op 10 januari 1924 toegewezen aan aannemer Henri PICKERY uit Willebroek tegen 600.324,20 frank. Er kwam geen schot in de werkzaamheden zodat ze drie jaar later nog niet voltooid waren. Een nieuwe aanbesteding had plaats op 24 december 1926 en het werk werd toegewezen aan aannemer Louis VAN HUELE tegen 195.253,22 frank. De Staat ging in proces tegen PICKERY, zelfs in beroep, en de zaak sleepte nog aan tot in 1930 ! Het is mij niet bekend wat het resultaat is geweest (63).

Hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust DE SCHRIJVER, die VAN DER SCHUEREN had opgevolgd, stuurde op 23 juli 1923 een rapport aan minister van Openbare Werken RUZETTE, waarin hij enkele problemen in verband met het Zeewezendok toelichtte. De oostelijke kaaimuur van het dok was aanbesteed, samen met de werken van de nieuwe vissershaven,

op 9 januari 1922. De aannemer was de "Société générale d'Entreprises de Constructions". De oorspronkelijke plannen waren al opgemaakt op 26 januari 1921. Er was voorzien in 4.428 vierkante meter paalplanken en 10.922 lopende meter palen. Het werd ondertussen 7.897 vierkante meter paalplanken en 12.936 lopende meter palen. De vermoedelijke lengte van de palen werd bepaald op 11,00 m, 10,50 m en 10,00 m. De definitieve lengte zou vastgesteld worden na een proefheining. Het dok was uitsluitend bestemd voor de schepen van het Zeewezen. Het grootste schip was toen het visserijwachtschip *Zinnia* met 15 voet (4,50 m) diepgang. Hoewel de toegangssluis in bedrijf sinds 15 februari 1923, moest het waterpeil in het dok, wegens de werken aan de oostelijke kaaimuur, op peil +2,70 m (Z) teruggebracht worden vanaf 1 augustus 1923, wellicht voor 10 ½ maanden. Met de drempel op peil -1,50 m (Z) zou er dan slechts $1,50 + 2,70 = 4,20$ m water staan boven de drempel. Om de *Zinnia* boven de drempel te laten passeren moest het peil in het dok dus minstens op +3,00 m (Z) gebracht worden, waardoor de werken werden gehinderd. Eens dat het schip in het dok was kon het waterpeil terug gezakt worden. Daar de bodem van het dok op -2,50 m (Z) gebaggerd was stond er dan in het dok $2,50 + 2,70 = 5,20$ m water wat voor de *Zinnia* voldoende was (64).

Op 14 september 1923 had er nog een aanbesteding plaats voor het uitvoeren van herstellingswerken aan de bevoorradingsposten op de oosteroever van het haven en nog voor andere werken tussen de toegangssluis van het Zeewezendok en de nog steeds ongebruikte grote spuisluis Demey. De raming bedroeg 51.999,49 frank. Op 20 september keurde minister RUZETTE de inschrijving goed van aannemer Fernand HANSSENS uit Brugge tegen 48.168,72 frank.

Op 11 oktober 1923 stuurde hoofdingenieur DE SCHRIJVER andermaal een rapport aan minister van Openbare Werken RUZETTE met vermelding van de werken die aan het Zeewezendok bezig waren of een aanvang zouden nemen. De kaai langs de oostkant was in uitvoering en liep evenwijdig met de ontworpen kaai aan de westkant. Langs de westkant zou eerst een houden loopbrug afgebroken worden en vervangen door een nieuwe. Vervolgens zou een stuk kaaimuur gebouwd worden in de lijn van de ontworpen kaaimuur, evenwijdig met de rooilijn van de in opbouw zijnde nieuwe werkhuizen. Vooreerst zal er nu tussen de nieuwe oostelijke kaaimuur en de toegangssluis een in baksteen gemetselde glooiing gebouwd worden. De raming van dat werk bedroeg 368.480,04 frank. De aanbesteding had plaats op 15 november 1923 en de laagste inschrijver was Henri PICKERY, die we reeds hebben leren kennen, tegen 433.854,29 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 12 januari 1924. Hoewel de aannemer moest beginnen in maart werden de werkzaamheden pas aangevat in juni. De datum van oplevering, gesteld op 2 januari 1925, kon natuurlijk niet gehaald worden. Op 21 juni 1926, twee jaar na het begin van de werken, meldde de nieuwe minister van Openbare Werken Hendrik BAELS aan hoofdingenieur DE SCHRIJVER dat aannemer PICKERY de bouwwerf had verlaten. Ingenieur SANTILMAN, toen werkzaam bij de Dienst van de Kust, maakte, na een bezoek aan de bouwwerf op 26 juli 1926, een rapport op. De uitgevoerde werken werden definitief overgenomen op 10 mei 1927.

Ondertussen was er ook een geschil gerezen tussen de aannemer "Société Générale d'Entreprises de Constructions" en de administratie nopens een fout die door deze laatste zou begaan zijn. De aannemer eiste van de Staat een bedrag van 1.044.055,70 frank. Op 10 maart 1927 werd ingenieur SANTILMAN belast met de opdracht het standpunt van de administratie uit te leggen voor het Hoog Comité van Toezicht. Het Comité hoorde de betrokken partijen op 7 oktober 1927 en nam het volgende besluit aan met 7 stemmen tegen 1:

- 1) de klacht over de vervoerprijs met de spoorweg werd verworpen;
- 2) de Staat moest de gevraagde som betalen, vermeerderd met de interesten tegen 3,5 % over een periode van 45 dagen, ten bedrage van 4.505,17 frank

In het begin van de jaren twintig bleek de enige stoomkraan op de ontschepingkaaien van de pakketboten, achter het station Oostende-Kaai, weldra onvoldoende. Een commissie werd

samengesteld om de plaatsing van elektrische kranen te bestuderen. In haar eerste bijeenkomst van 29 januari 1923, stelde ze voor twee rollende kranen op te stellen met een reikwijdte van 11 m buiten het eerste kraanspoor en met een hijsvermogen van 5 ton ter vervanging van de bestaande stoomkraan.

Meer dan één jaar later, op 13 februari 1924, liet hoofdingenieur DE SCHRIJVER aan minister RUZETTE weten dat zijn dienst instond voor het onderhoud van de houten aanlegsteigers voor de pakketboten, maar dat de spoorwegdirectie eigenaar was van de stoomkraan. Deze dient om auto's te verschepen met de pakketboten. De Dienst van de Kust had daartoe de aanlegsteigers versterkt tussen de posten nr. 2 en nr. 3 over een afstand van 13 meter. De spoorwegdirectie was nu van plan, ter vervanging van die stoomkraan, een elektrische kraan op te stellen met een hijsvermogen van 5-6 ton en een reikwijdte van 13 meter buiten het kraanspoor.

De spoorwegdirectie werkte blijkbaar heel, heel langzaam. Immers, het was pas op 3 augustus 1925 dat ingenieur DE SCHRIJVER aan de ondertussen nieuwe minister van Openbare Werken A. LABOULLE, kon laten weten dat de spoorwegdirectie nu beslist had een elektrische kraan met een totaal gewicht van 45 ton, tegengewicht en maximumlast inbegrepen, op te stellen. De kraanspoorwijdte zou 3,75 m bedragen en de spoorlengte 20 meter. Toch kon de spoorwegdirectie geen afscheid nemen van de stoomkraan, vermits ze op 28 mei 1926 besliste de stoomkraan voorlopig te behouden (66).

Hierboven heb ik herhaaldelijk moeten wijzen op de grote vertragingen die de havenwerken oplepen. Ook minister LABOULLE wilde uitleg over de grote vertragingen bij de uitvoering van de werken aan de kaaimuren van het Zeewezendok, van het tijdok en van de westkaai van het vlotdok van de nieuwe vissershaven. Hoofdingenieur DE SCHRIJVER liet hem op 2 juli 1925 weten dat al die vertragingen te wijten waren aan de belangrijke en onvoorziene moeilijkheden die zich hadden voorgedaan om de werkput van de nieuwe sluis van de vissershaven droog te krijgen. Normaal was voorzien dat de werken zouden voltooid zijn tijdens het eerste jaar na de start, dat was vóór 7 maart 1923 (67).

Het is bekend dat die sluis nooit voldoening heeft geschonken en moest vervangen worden door een nieuwe halverwege de jaren dertig. We mogen dus gerust beweren dat de ingenieurs destijds de moeilijkheden van de ondergrond ernstig onderschat hadden.

Al van vóór de eerste wereldoorlog had men een mogelijke verhuizing van de installaties van het Zeewezen naar de nieuwe spuikom Demey overwogen. Het was ingenieur DUFURNY, directeur-generaal van de Waterwegen, die op de bijeenkomst van de Raad van Openbare Werken, op 24 juli 1913 te Brussel, de overbrenging van de instellingen van het Zeewezen naar de niet te gebruiken spuikom had geopperd. Hij was al altijd een felle tegenstander geweest van spuingen, die volgens hem voltooid verleden tijd waren. Omdat hij meende dat al de terreinen ten oosten van de havengeul, die van de toenmalige installaties van het Zeewezen inbegrepen, nodig waren voor de nieuwe vissershaven, wilde hij het Zeewezen verwijzen naar de spuikom. Ingenieur VAN GANSBERGHE daarentegen, die lang te Oostende had dienst gedaan, deelde mede dat het Bestuur van het Zeewezen nooit akkoord zou gaan met een verhuizing naar de spuikom. Hij meende dat de ontworpen nieuwe vissershaven perfect kon ingeplant worden naast de installaties voor het Zeewezen en voldoening zou schenken voor nog vele jaren. Trouwens, zo merkte hij terloops op, we hebben nog de vissershavens van Zeebrugge, De Panne, Nieuwpoort en Blankenberge (68). Maar welk belang hadden die toen alle samen tegenover Oostende ?

Verscheidene jaren later, op 26 januari 1926, toen de werken aan de nieuwe vissershaven van Oostende nog volop bezig waren, kwam de bestemming van de grote spuikom Demey weer ter discussie. Hoofdingenieur DE SCHRIJVER liet aan minister LABOULLE dadelijk weten dat het

onderbrengen van de installaties van het Zeewezen in de spuikom onmogelijk was. De werkhuizen bij het Zeewezendok werden immers kort te voren ingericht en gemoderniseerd. Het dok zelf werd voorzien van kaaimuren en aanlegsteigers. Van overplaatsing kon er dus geen spraak zijn (69).

In deze jaren drong zich ook de modernisering op van de kustreddingsdienst. Op 1 oktober 1926 werd de aanbesteding gehouden voor het bouwen van een helling voor de tewaterlating van de reddingsboot. Het was weer de "Société générale d'Entreprise de Constructions" uit Brussel, die al met de bouw van de nieuwe vissershaven en van de oostelijke kaaimuur van het Zeewezendok was belast, die ook hier de werken uitvoerde tegen 447.814,94 frank. Deze betonnen glijbaan werd gebouwd in de oostelijke oever van de toegangseul tot de sluis van het Zeewezendok. De reddingsboot, die met een elektrische motor naar boven werd getrokken, werd ondergebracht in een loods die bij de sluis werd gebouwd en zodanig was ingericht dat ook kleine herstellingen aan de boot konden uitgevoerd worden (70).

Een drietal jaar geleden werd de sluis van het Zeewezendok, meer dan 120 jaar oud, met veel moeite uitgebroken en werd een ruime zwaaiplaats tot stand gebracht. Nieuwe kaaimuren van een zwaar type werden gebouwd. De inboedel van de werkhuizen werd openbaar verkocht en binnenkort worden de werkhuizen met de grond gelijk gemaakt. Meer dan een eeuw verstarring wordt afgesloten en de haven ziet met vertrouwen de toekomst tegemoet.

Verwijzingen

- (48) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 1051. Haven van Oostende 1896-1924.
- (49) Ibidem, nr. 825 en nr. 1052.
GEVAERT F. en HUBRECHTSEN F. Oostende 1914-1918. Deel 2. Oostende, Duitse oorlogshaven, p. 32-37. Foto's op p. 35, 38, 37, 41 en 42
- (50) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 556. Haven van Oostende 1918.
- (51) Ibidem, nr. 1052.
- (52) Ibidem, nr. 825.
- (53) Ibidem, nr. 1051.
- (54) Ibidem, nr. 829.
- (55) Ibidem, nr. 828.
- (56) Zie noot 53.
- (57) Ibidem, nr. 837 en nr. 1051.
- (58) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5709.
- (59) Zie noot 53.
- (60) Zie noot 58.
- (61) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5924.
- (62) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 1015.
- (63) Ibidem, nr. 815.
- (64) Zie noot 58.
- (65) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 842.
- (66) Ibidem, nr. 817.
- (67) Ibidem, nr. 828.
- (68) Ibidem, nr. 833.
- (69) Ibidem, nr. 831.
- (70) Annales des Travaux publics de Belgique. Tome 28, 1927, p. 129-130.



Een deel van de oosteroever ca. 1900.

In het midden: de spuisluis Leopold met langs weerskanten de woningen van de sluismeesters. Eronder een deel van de deels aangeslibde spuikom Leopold met de uitstromingsgeulen van het speelwater.

Rechts: een deel van de Halve Maan en de woningen van het seinhuispersoneel van het oosterstaketsel.

Links: een deel van de kielbank met een vissersvaartuig erop en het om hygiënische redenen geïsoleerde paviljoentje van de Quarantaine.



58. Ostende Panorama — Ostend General view

Een deel van de oosteroever ca. 1934, iets zuidelijker van de vorige opname.

In het midden: het paviljoentje van de Quarantaine (nu buiten gebruik) vóór de turbinepakketboot, type *Prinses Astrid*, uit 1930.

Uiterst rechts: de resten van de spuisluis Leopold.

Onderaan: de slipways van de nieuwe vissershaven.

Uiterst links: de toegangsgemaal tot de eerste sluis van de nieuwe vissershaven.



80. Ostende Vue générale du Port
Oostende Algemeen zicht op de Haven
Ostend General view of the Harbour



Nog een beeld van de oosteroever, opnieuw wat zuidelijker dan het vorige beeld, uit ca. 1934-1935. In het midden: de kielbank van de nieuwe vissershaven, in het begin van de jaren negentig volledig opgeruimd.

Eronder: de eerste sluis van de nieuwe vissershaven, in 1936 wegens bouwvalligheid buiten gebruik gesteld.

Links: een deel van het Zeewezendok (met schuine bermen), voorafgegaan door de Zeewezendoksluis en de toegangsheul tot de sluis. Het gebouwtje (met 4 traveeën) langs die heul diende voor het onderbrengen van de reddingsboot. Verder, op de westeroever, bemerken we nog de oude vismijn en de visserskaai, de achterkant van het Zeestation met een turbinepakketboot en de eerste motorpakketboot *Prince Baudouin*.



Ostende, le

Le Bon éditeur, Ostende.

De voorhaven van Oostende gezien van op de oude Militaire sluis ca. 1899.

Rechts: de werkhuizen van het Zeewezen met schoorsteen en omheiningmuur met toegangspoorten. De dukdalven en aanlegsteigers zijn duidelijk zichtbaar.

Links: de aanlegsteigers voor de pakketboten achter het oude Zeestation en in de verte de oude vismijn met 2 vierkante torentjes. Het schip is het koninklijk jacht *Alberta* van Leopold II onder Britse vlag.



Zicht genomen van op de oosteroever ca. 1899.

Links: de voorsteven van het koninklijk jacht *Alberta* van Leopold II.

Rechts: een groot nitraatschip dat in de put gemeerd ligt aan de dukdalven om daar gelicht te worden alvorens de (oude) handelsdokken te kunnen binnenvaren.

In het midden: nog een driemaster met er achter een pakketboot, gemeerd aan de tweede aanlegpost op de westeroever.



De eerste aanlegpost van de pakketboten achter het oude zee-station ca. 1905.

We zien een raderpakketboot met brede, uitstekende raderkasten en de houten aanlegsteigers waaronder de schuine, in baksteen gemetselde bermen verscholen zitten. Op de houten kaai vloer bemerken we het spoor van een rollend kraantje en de tafels voor het nazicht van het reisgoed door de douane.