

Gespoeld, gespuid, gebaggerd

Freddy Hubrechtsen

*Oostendse Heem- en Geschiedkundige kring
'De Plate', Gerststraat 35A, B-8400 Oostende
(Tel.: 059 50 71 45)*

Zolang de mens zich niet of weinig bekommerde om veiligheid of economisch gewin had de natuur aan onze kusten de vrije loop. Fenomenen als vloed, eb, getijdengeulen, slikken, schorren, waddenveenvorming bepaalden er het landschap. Duingebieden werden weidegrond, er ontstonden bewoningskernen en de visserij begon een belangrijke rol te spelen. De natuur zelf had aan de Vlaamse kust niet voor de nodige bescherming gezorgd door baaien of een stabiele, rotsachtige bodem waardoor de bewoner uiteindelijk zelf moest ingrijpen.

Aanleg van de haven en eerste Spuikom

Oostende, die vooral van de visvangst leefde, verkreeg in 1267 stadsrechten. Allengs werd deze bedrijvigheid steeds maar belangrijker en al snel werd er o.a. uitgevoerd naar Kortrijk, Doornik, Bergen, Dowaii, Valenciën, Rijsel en Kamerrijk. De scheepjes werden steeds op het strand gezet om met een volgende vloed terug zee te kiezen. Uiteindelijk was het graaf Philips de Goede die op 27 december 1445 een octrooi verleende om een haven aan te leggen.

De aanleg van de haven, die van west naar oost liep en de oude stad van de nieuwe scheidde, werd voltooid door het doorsteken van de zeedijk ten westen van de stad op 18 oktober 1446.

Het ging hier uiteraard om een getijdenhaven die enkel bij vloed te bereiken was. Geen eeuw later, in 1517, moest in het oostelijk gedeelte van de haven reeds een spuisluis, met achteraan voldoende wateroppervlak, gebouwd worden om door schuring het dichtslibben tegen te gaan. De afvloeiing van de binnenwateren via de Oostendse Watergang in de havengeul was van geen betekenis.

In 1580 koos de stad de zijde van de Staten van de nieuwe 'Geünierde Nederlanden'.

Deze daad werd voor Oostende een omwenteling op alle gebied. In 1584 werd een strook duinen ten oosten van de stad geslecht om strategische redenen waardoor het water vrij spel kreeg tot diep in het hinterland. Door het herhaalde binnenstromende water, de 'Groote Vloeiing' genoemd, ontstond er ten zuiden en zuidwesten een uitgestrekt krekengebied dat later zowel op militair gebied als voor de haven van groot belang bleek te zijn. De tijdens het Beleg van Oostende (1601-1604) volledig verzande oude haven werd gedempt en de nieuw ontstane 'Geule' ten oosten van de stad werd verbeterd en als nieuwe haven in gebruik genomen. Ook deze was echter een getijdenhaven met alle problemen van dien.

Het Spoelpoldersysteem

De haven werd met elk getij geschuurd maar dat geluk duurde niet eeuwig. De mens eiste opnieuw zijn plaats op en het indijken van landbouwgrond ving weer aan met de heraanleg van de westelijke Steense Dijk in 1608 en de aanleg van de Groene Dijk ten oosten (de huidige grens Oostende-Bredene) in 1612. In 1625-1626 wierp men een nieuwe dijk op, de Legaardsdijk, langs de rechterzijde van de Gouwelozekeek van de Steense dijk tot de Geule. Dit had als resultaat dat de Catharinapolder, ten noorden van de Legaardsdijk, dichtslibde waardoor de haven niet meer voldoende gespoeld werd. In 1662 peilde men in de havengeul bij laag water ca 1 meter, buiten de havenhoofden 3 m en in de geul aan de havenmond vormde zich telkens weer een bank die bij deze peiling slechts 50 à 60 cm onder het laagwaterpeil lag. In 1663 werd de Zandvoordedijk aangelegd om het dorp te beschermen en de polder droog te leggen.

De Legaardsdijk werd in 1664 geopend waardoor men de beschikking had over de Zwaenhoekschorre, de Nieuwe Zandvoordepolder en de Catharinapolder met een gezamenlijke capaciteit van ± 1500 hectaren wateroppervlak om de haven te schuren. In 1697 ondersteunde het stadsbestuur de eis van de landeigenaren voor nieuwe indijkingen omdat de stroming in de havengeul zo groot en de uitschuring zo diep bleek te zijn geworden dat men vreesde voor de stad en de havenhoofden. De 12,8 m in de haven, 2,2 m in de westgeul vóór de haveningang en 14,3-21,4 m buiten de haven tussen de banken bleken ruim voldoende om de Nieuwe Zandvoordepolder te sluiten. In 1701 had de haven bij laag water over een gezamenlijke lengte van 1750 m, een diepte van 5,3-8,3 m zodat er gemakkelijk 50 oorlogsschepen met 60 à 80 kanonnen konden aanliggen. Men kon het systeem van natuurlijke schuring duidelijk niet onder controle krijgen.



Freddy Hubrechtsen

*Het strand van De Panne
vóór 1914*

FH





Oostende rond 1720

FH

In 1716 waren er opnieuw klachten over verondieping en in 1720 werd de Camerlinck of Snaaskerkepolderdijk doorgestoken. In 1721 peilde men in de haven een diepte van 9 meter maar de diepte in de geul buiten de haven bleef onveranderd en in 1726 peilde men reeds 60 cm minder. De Oost-Indiëvaarders konden enkel binnenvaren na eerst gedeeltelijk via 'bellanders' of binnenschepen te zijn gelost. De zandbank vóór de haveningang belemmerde bij hoog water de schepen met een diepgang van 3,3-3,6 m. De Catharinapolder in 1744 gesloten wegens een te hoge aanslibbing. In 1778 sloot men de Zwaenhoekschorre (of Keignaertpolder) en het jaar 1803 betekende met het sluiten van de Snaaskerkepolder het definitieve einde van het spoelpoldersysteem.

De haven van Oostende had voor de Franse bezetter (1794-1814) een zeer lage prioriteitswaarde waardoor men deze periode gerust als nefast voor de haven mag beschouwen. In 1810 peilde men 2 meter diepte in de haven en 15 cm in de buitengeul bij laag water. Dat liep echter zelfs voor de Fransen de spuigaten uit en...



Oostende anno 1753, met aanduiding van de Catharinapolder (E), Snaaskerkepolder (O), Zwaenhoekschorre (G/H), Oude Zandvoordepolder (K) en Nieuwe Zandvoordepolder (I)
(Uit: 'De havens aan de kust en het Zwin' Nr 31)

FH

De geschiedenis herhaalde zich

In 1810 paste men het 16de eeuwse middel opnieuw toe met het in werking stellen van een nieuwe spuisluis (Franse sluis) met achterliggende Spuikom van 25,5 ha, aangelegd in de monding van de Gouwelozekreek. Deze werd in 1811 52 maal in werking gesteld. Toch kwam men niet verder dan waterdieptes van 1,2-2,5 m in de haven en 50 cm in de geul buiten de haven. Hoewel de toestand geleidelijk leek te verbeteren, besliste de regering van het Verenigd Koninkrijk in 1821 een nieuwe spuisluis ('Militaire sluis') te bouwen, met een vermogen dubbel zo groot als die van de Franse sluis. Het achterliggend havengedeelte diende met een oppervlakte van 12 ha als tweede Spuikom (die eigenlijk kan beschouwd worden als de derde 'Spuikom' in de Oostendse havengeschiedenis). Oordeelkundig gebruik van de beide systemen maakte het peil aannemelijk maar de bank vóór de haveningang raakte men toch maar niet kwijt. De havengeul werd versmald door de bouw van een nieuw westerstaketsel en het verlengen van het oosterstaketsel maar deze maatregelen brachten geen soelaas. Een nieuwe spuiinrichting dicht bij de haveningang werd noodzakelijk. Deze werd aangelegd in het oostelijk deel van de haven.



FH

Oostende rond 1840 met aanduiding van de twee spuikommen. De Franse sluis is als 'Ecluse de Chasse' weergegeven

Oostende anno 1897. De Spuikom aan de Leopoldsluis en de nieuwe te construeren Spuikom zijn aangeduid. Ook de militaire sluis en de Franse sluis zijn nog vermeld (Uit: M. Van Der Schueren, *Nouvelles Installations Maritimes*. 1897)



FH

De Spuikom achter de Leopoldsluis had een oppervlakte van 17,2 ha en het geheel werd in 1863 voor het eerst in werking gesteld. De verzandingsproblemen hadden misschien kunnen opgelost worden maar het programma van de spuiingen kon niet gevolgd worden om allerlei redenen (overvloedige wateraanvoer in de winter, aangemeerde schepen, onderhoudswerken, slecht weer...).

■ De laatste fase: baggerwerken en de huidige Spuikom

In 1875 werd de firma Declodt opgericht, die voornamelijk onderhoudsbaggerwerken uitvoerde te Oostende. Op 30 juni 1880 verscheen de eerste stoombaggerboot in de haven voor proefbaggerwerken. In 1894 werd een overeenkomst gesloten tussen de Belgische staat en het Oostendse stadsbestuur voor het herinrichten en uitbreiden van de haveninfrastructuur. Daarin was o.a. de aanleg van een nieuwe Spuikom (de vijfde in de geschiedenis) met een oppervlakte van 85 ha voorzien. De Franse sluis en de Militaire sluis waren gedoemd te verdwijnen. De werken startten in 1900 en eerst in 1912 konden men overgaan tot de eerste proefspuilingen. Door een samenloop van omstandigheden (schade bij proefspuilingen, opkomst bagger technieken versus verouderde systeem van spuikommen, hinder voor scheepvaart,...) begon men zich in 1913 al vragen te stellen over de toekomst van deze Spuikom. Blankenberge had reeds zijn Spuikom sedert 1893 maar ook daar bleek de werking onvoldoende resultaat te geven zodat baggeren noodzakelijk bleef. De werken en de proefspuilingen te Oostende werden voortgezet maar de oorlog en de nieuwe opvattingen deden het nieuwe project in 1926 definitief de das om. Alleen de baggerboot doet zijn werk uitstekend en zijn silhouet is sedert 1880 niet meer uit het havenbeeld weg te denken.

Referenties

- ANONYMUS (1864). Rapport aan den Minister van Binnenlandsche Zaken door wijlent den hoofdinspecteur Van der Kun en den hoofdingenieur J.A. Beijerinck over hun bezoek van eenige havens in België en Frankrijk. 's Gravenhage: p 2-16.
- BAETENS, R. (1975). Het uitzicht en de infrastructuur van een kleine Noordzeehaven tijdens het Ancien Régime: het voorbeeld van Oostende. Mededelingen Koninklijke Marine academie XXIII, 1973-1974-1975, Antwerpen: 47-62.
- BOUWENS, J. (1792). Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zee-stad Oostende, gelegen in Oostenryksch Vlaenderen. Brugge: 242 pp.
- DESNERCK, G. & DESNERCK, R. (1974). Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I. Handzame: 256 pp.
- FARASYN, D. (1998). 1796-1794: De 18de eeuwse bloeiperiode van Oostende. Oostende: 250 pp.
- GEVAERT, F. (1972-1989). De Geule 1267-1945, Bijdrage tot de Geschiedenis van de haven van Oostende. Schuttevaer, 56 afleveringen, april 1972 tot en met november 1989.
- GEVAERT, F. (1988). Historisch-geografisch repertorium van Bredene. Bredeniana: 18-68.
- LAURENT, R. (1986). De havens aan de kust en aan het Zwin doorheen oude plannen en luchtfoto's. Algemeen Rijksarchief Brussel; 160 pp.
- VAN DER SCHUEREN, M. (1900). Travaux exécutés récemment et en cours d'exécution à l'atterrage et au port d'Ostende. Rapport au VIIIème Congrès Internationale de navigation de Paris. Paris: 28 pp.
- VAN DER SCHUEREN, M. (1897). Nouvelles Installations Maritimes du Port d'Ostende. Extrait du 2e fascicule des annales des Travaux Publics de Belgique, Brussel. 12 pp.
- VAN DER SCHUEREN, M. (1902). Etablissement et entretien des profondeurs dans le chenal, à l'entrée et dans les passes maritimes du port d'Ostende. Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce de l'Arrondissement d'Ostende 4. 11 pp.
- VLIETINCK, E. (1897). Het Oude Oostende en zijn Driejarige Belegering (1601-1604). Oostende. 324 pp.