



De bouw van een nieuwe vissershaven en vismijn in Oostende

Volgens de conventie van 5-12 augustus 1912, gesloten tussen de Belgische Staat en de Stad Oostende zou deze eerste ervoor instaan dat er een nieuwe vissershaven en een nieuwe vismijn ten oosten van de stad werden gebouwd. De onteigening van het ganse gebied viel eveneens ten laste van de Staat. Het zou echter nog vele jaren duren vooraleer dit project ook effectief werd gerealiseerd. De Eerste Wereldoorlog brak uit en alles bleef bij het oude. Een ander probleem was de plaats voorzien voor de aanleg van het nieuwe dok. Daar stond in die tijd nog een volledige wijk, de oude vuurtorenwijk, met 550 huizen en een groot inwonersaantal. Die moest dan nog eerst worden onteigend en afgebroken, wat ook een hele karwei werd, die vele jaren in beslag heeft genomen. Verder moest de schuurput (spuikom) worden gedempt.

Op 26 juni 1921 was het dan zover. Plannen en lastenboek voor de havenwerken werden door minister Anseele goedgekeurd. Meteen werd ook het doodvonnis over die wijk geveld. De plannen waren opgemaakt door ingenieur Mullie en goedgekeurd door hoofdingenieur bestuurder P. Vanderschueren. De openbare aanbesteding had plaats op 2 december 1921. Vanaf 1922 begonnen de voorbereidingen voor de fasegewijs geplande onteigeningen. Volgende werken dienden uitgevoerd: een toegangskanaal van ongeveer 180m lang en 60m breed en

uitgediept tot 6m in het eerste gedeelte en tot 5m in het tweede gedeelte; een inlaat-sluis met een nuttige lengte van 85m tussen de sasdeuren en 16m tussen de zijmuren zodat er 4 stoomschepen tegelijk konden worden versast. De drempels van de sluis lagen op -4,50m; een tijdok van ongeveer 300m lang en 60m breed en voorzien van een kuisbank; een vlotdok van 125m breedte waarvan de bodem op -4,00m lag. De oostelijke kaaimuur werd 446m lang, de westkant 340m en de zuidkant van het dok was enkel begrensd door een stenen glooiing om gemakkelijk een verlenging van het bestaande dok door te voeren. Noordwaarts kwam een slipway van 132,70m met een helling van 0,081m per meter. Op 7 maart 1922 vatte de firma Grondel & Co de werken aan de schutsluis en het visserijdok aan. Op 30 juni 1929 waren ze voltooid. Ze kostten 45 miljoen Belgische frank, terwijl ze oorspronkelijk geschat waren op 23 miljoen frank.

De nieuwe 'slipway' werd gebouwd door 'Crandall Engineering & Co'. Die Amerikaanse firma was gevestigd te Cambridge-Massachusetts. Ze werkte samen met de firma Delens, die de betonbouw voor haar rekening nam. Die werken werden beëindigd op 27 februari 1932.

De Stad Oostende stond in voor de uitrustingswerken aan kaaien en dokken. In februari 1924 was er reeds 320 000m³ aarde uitgegraven maar de werken vorderden

zeer traag door het uiterst slechte weer. Er werden reeds meer dan een kilometer damplanken geslagen en 2 000 palen in gewapend beton van 10 à 11m lengte ingeheid. In mei 1924 was er al 35 000m³ aarde uitgegraven voor de sluis en het betonneren van het sluishoofd was begonnen. Door de moeilijkheden, ondervonden met het waterpeil, werd het sluiscomplex in drie delen gebouwd, te weten: de twee hoofden en het middenstuk apart. Tijdens de maand juni 1924 werkten 450 arbeiders aan de bouw van het dok, maar toen al stond vast dat ze vertragingen van één of meer jaren zouden oplopen. In augustus 1924 waren er al meer dan 400 000m³ aarde verwijderd. Ook een gedeelte van de oefenpiste van de paardenrenbaan werd reeds gebruikt. Er werd ook besloten, ten noorden van de Koninklijke Baan, een nieuwe wijk te bouwen voor de vissers die onteigend waren.

De moeilijkheden die men ondervond bij de bouw van de sluis waren de volgende: de vloer van de sluis moest op 8m onder het wateroppervlak komen te liggen, maar de grond was op die plaats zeer doorlaatbaar en het zeewater sijpelde steeds in de put. Om het water uit de put te houden werden zware pompen ingezet, die 111 500m³ water per 24 uur wegpompten naar zee, maar er werden ook 340m³ zand meegevoerd met het water, waardoor er zich tevens verzakkingen voordeden. Uit de bodem kwamen er zogenaamde "spuiters" maar dan van zoutwater, die putten maakten met een

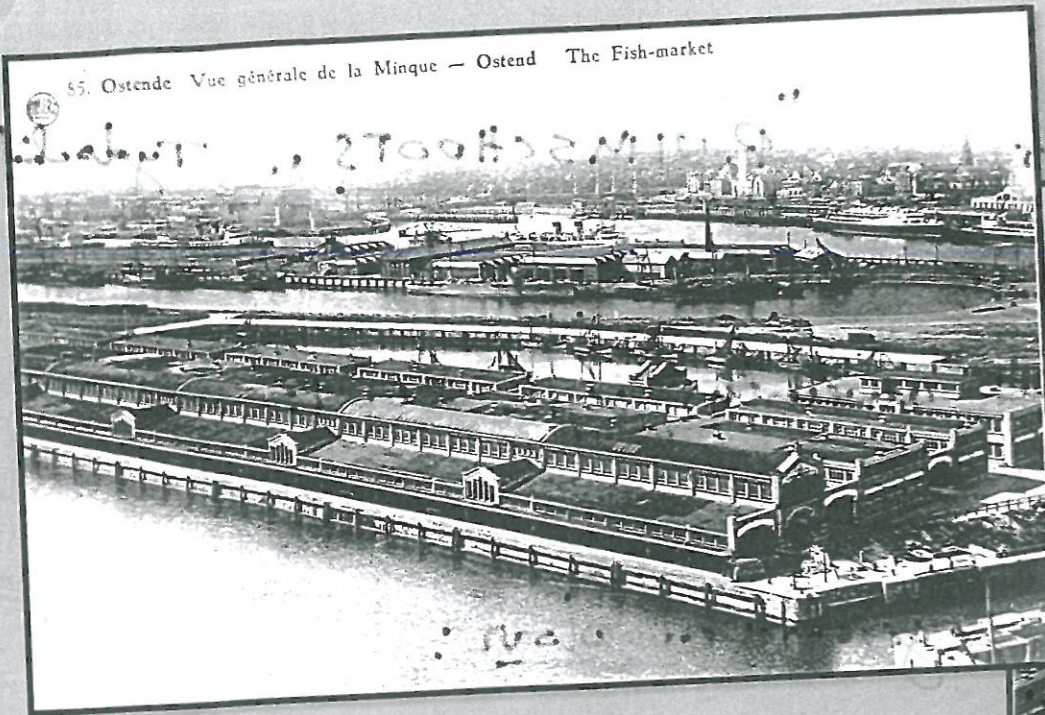
doormeter van wel 7m! Over een lengte van 140m ontstonden er zo'n 13 "spuiters". Aan de stroomopwaartse zijde van de sluis stond er niet zoveel water maar aan de stroomafwaartse zijde moesten meerdere putten worden gegraven om het water te kunnen wegpompen. Door de druk van het water werden de damplanken weggeduwd en ondervonden de arbeiders veel moeilijkheden en vertragingen. Aan het stroomopwaartse gedeelte werd een tunnel gegraven die diende als doorgang van de elektrische-, water- en gasleidingen. Die tunnel bevond zich op een diepte van -9,25m. Door die grote aanpassingswerken, verhoogde het budget voor de bouw van de sluis met 15%.

De muren van de dokken werden als volgt uitgevoerd: tussen twee rijen damplanken werd de aarde weggenomen en de vrijgekomen opening werd dan volgestort met gewapend beton. Alleen de zuidelijke muur van het vlotdok werd voorzien van een talud, verzaagd met betonnen blokken en dit was om het vlotdok verder te kunnen uitbreiden indien noodzakelijk. Tussen de twee dokken was er een strook van 112m en daar moest dan de nieuwe vismijn komen. In het dok, even ten noorden van de sluis, was plaats voorzien voor twee "slipways", 100m lang en 50m breed. Vertrekkend van aan de kaai gaan die met 81mm per meter naar de bodem van het dok. Op 4 rails kunnen dan speciale wagentjes tot onder de schepen worden getrokken. Een zeer zware lier moest het geheel op het droge trekken.

Op dat ogenblik waren al 12 000 palen in gewapend beton aangebracht. Die werden ter plaatse gemaakt; de grootste hadden een lengte van 18,25m en wogen 3500kg. De prijzen van de materialen stegen in snel tempo; zo steeg bijvoorbeeld de prijs van het ronde ijzer voor het maken van de palen in één jaar tijd van 49 centiem de kilo naar 80 centiem de kilo. Daarom werden de prijzen van de bouw van het dok in februari van elk jaar aangepast. De deuren van de sluisen werden ook in een veel goedkoper hout gebouwd dan voorzien, namelijk in greenheart.

Op het einde van 1924 startte men met het maken van plannen voor de bouw van de nieuwe vismijn, de toegangswegen en het spoorstation. Op 2 februari 1925 kwam de nieuw opgerichte officiële commissie van de installatie van de vismijn voor de eerste maal samen. Tegen het einde van februari 1925 was er al 500 000m³ aarde verwijderd; in mei 1925 gebeurde een dodelijk ongeval op de werf en op 25 mei 1925 ontstond een geweldige brand in de barakken waar de machines gestald stonden en waar zich ook de benzine bevond voor de pompen die dienden om de sluis droog te houden. Tegen juli 1925 waren de werken aan de sluis toch goed opgeschoten en het metselwerk bereikte reeds +6,90m. Ook de werken aan de slipway waren goed opgeschoten: de helling was reeds voorzien van 3 500m² dallen en men was reeds bezig met de hellingen aan weerszijden van de

slipways aan te leggen. Er lagen ook al twee sporen. Ook de werken aan de kuisbank vorderden zeer goed. Daarvan was al 2 000m² in beton gegoten. In januari 1926 lagen de werken stil wegens vorst. Tegen juni 1926 waren de werken aan de kuisbank nagenoeg klaar. Er moesten enkel nog de houten vloeren geplaatst worden op de dukdalen. Ook de vier deuren van het stroomafwaartse deel van de sluis waren al ter plaatse in het sas, maar ze konden nog niet geplaatst worden omdat de hoofden in dit deel van de sluis aan het verzakken waren en nog moesten gestabiliseerd. Naast de slipways waren werkplaatsen voorzien, evenals tanks voor het bewaren van olie en petroleum en een fabriek voor het verwerken van visafval. In september 1926 werden echter opnieuw verschuivingen waargenomen in de sluis. Tegen november 1926 waren alle sluisdeuren geplaatst behalve één aan de westzijde waar de problemen bleven aanhouden. Iedere deur woog 36 000kg. In het vlotdok was men beginnen baggeren om de gewenste diepte te krijgen. Op 12 november 1926 werden de aanbestedingen gedaan voor de elektrische lieren, kabels en dergelijke. Deze werken moesten in 210 werkdagen voltooid zijn en werden uitgevoerd door de firma V.A.Hillen uit Antwerpen. Op 25 april 1927 verschijnt een K.B. waarbij de overblijvende huizen onteigend en afgebroken konden worden. In augustus 1927 begon men met het onder water zetten van het vlotdok met zeewater en dit tot op niveau +0 (laagwaterpeil). Twee



55. Ostende Vue générale de la Minque — Ostend The Fish-market



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

10.12.28 - 1930
Gevaert
M.M.S. ...

weken later wordt er dan ook rechtstreeks zeewater toegelaten in het dok.

De nieuwe vismijn

In april 1928 werden door minister Hendrik Baels de lastenboeken voor het bouwen van de nieuwe vismijn goedgekeurd. Het gebouw wordt 336m lang en 66m breed, en bestaat uit een verkoophal van 35m breed; daarnaast twee rijen burelen en magazijnen met ertussen een overdekte rijweg van 9m. Op het gelijkvloers bevinden zich de magazijnen en op de verdieping de burelen. In totaal zijn er 96 stuks. Tevens moet er een bestuursgebouw van 42m x 22m worden opgetrokken. Dat bevat de lokalen voor het bestuur van de vismijn, een portierswoning, een pomperspost, een verbandlokaal, burelen voor de diensten der posterijen, telegraaf en telefoon, alsook lokalen voorbehouden voor de banken. Er werd tevens een sprotpaviljoen gebouwd. De plannen van de vismijn werden opgemaakt door architect J. Minnaar. De bronzen beelden en de medallions werden uitgevoerd door beeldhouwer Theo Soudeyans. De aanbesteding wordt als een prijskampaaneming uitgeschreven en gaat door op 10 augustus 1928. De laagste inschrijver is de firma Delens uit Gent en bedraagt iets meer dan 13,5 miljoen Belgische frank. De werken moeten klaar zijn in 500 werkdagen. In januari 1929 worden door de administratie der domeinen de industriële terreinen van de vissershaven verhuurd voor 50 jaar. Op 27 april 1929 wordt de eerste

steen gelegd van de bouw van de nieuwe vismijn en dit door minister Hendrik Baels. De nieuwaangelegde slipway van 2 maal 500 ton blijkt reeds onvoldoende voor de Oostendse vissersvloot en een Amerikaans ingenieur diende een offerte in om één van de slipways naar 1000 ton te brengen. In december 1929 werd een commissie in het leven geroepen die zich moest buigen over de kanalisatie van de leidingen van water, gas en elektriciteit.

In de laatste gemeenteraad van dat jaar zal worden beslist hoe de gronden aan de zuidkant van het dok, die dienden voor de scheepswerven, zouden worden verworven. De oplevering van de nieuwe vismijn was gepland voor 1 juli 1930 maar met de veranderingen die moesten worden doorgevoerd, rekende men daar toen al 1 jaar bij. De kosten voor de bouw waren geweldig toegenomen. De bouw van de vissershaven werd geschat op 70 500 000 Belgische frank, de inrichting van de industriële terreinen vragen een supplementaire kost van 6 000 000 frank en de bouw van de vismijn werd geschat op 20 000 000 frank.

Slipways

In november 1930 werden de aanpassingen aan de slipways beslist en de grondwerken werden vanaf februari 1931 door de firma Delens uitgevoerd. Er kwam één slipway van 500 ton en één van 1000 ton. De twee eerder gebouwde slipways werden

(oude fundatie is nog zichtbaar)

afgebroken. Op 5 september 1931 werden de slipways voor het eerst getest met een vaartuig van de P.V. de Marcelle. Na enkele moeilijkheden met het openen van de deuren van de sluisen kon de proef doorgaan. Die verliep naar behoren. De afgebroken slipways hadden 6 miljoen frank gekost, de nieuwe 4,8 miljoen. Over die nieuwe slipways kan men tevreden zijn, maar het sluisencomplex baarde grote zorgen. De muren glijden stilaan weg want de sluis is gebouwd op de plaats waar vroeger de spuikom was, die opgevuld werd maar de ondergrond bleek toch niet stabiel.

In 1931 was er nog zeer veel werk te doen aan de vissershaven. De sporen lagen er nog niet, er lag nog geen weg naar de vismijn, de oostelijke kaaimuur was nog niet aangelegd en de industriële terreinen waren niet klaar. De totale kostprijs liep nu al over de 100 miljoen frank. Verder waren er ook moeilijkheden met de oriëntatie (west-oost) van de toegangseul naar de sluis, vooral bij westelijke winden. Op 20 december 1931 werd er dan uiteindelijk overgegaan tot de aanbesteding van de werken aan de oostelijke oever van het visserijdok. Daar moest de industrie zich vestigen. Opnieuw werd de inhuldiging van de vissershaven en vismijn verschoven naar mei 1933.

In januari 1932 was de vismijn wel volledig afgebouwd, maar de toegangswegen en ook de spoorlijn moesten nog worden

aangelegd en de aansluiting op de nationale lijnen moest nog gebeuren. Na de openbare aanbestedingen voor het verwezenlijken van de toegangswegen werd op 24 januari 1932 de firma aangeduid en de werken konden onmiddellijk beginnen. Tevens werden diezelfde dag ook de aanbestedingen uitgeschreven voor het klaarmaken van de terreinen voor de industrie.

Op 27 februari 1932 laat de administratie der domeinen, afdeling Oostende, weten dat de industriële terreinen verhuurd worden voor een periode van 50 jaar. In juni 1932 wordt de grote slipway beproefd. Een stoomschip van 1 035 ton wordt droog gezet en alles verliep vlot. Op 15 maart 1933 worden door de minister van financiën de nodige kredieten opgevraagd voor het bouwen van een nieuwe sluis ten noorden van de bestaande. Die werken zullen twee jaar duren maar ondertussen kan de oude sluis gebruikt worden. De oriëntatie van de toegangseul zal eveneens worden aangepast. Op 24 mei 1933 wordt er dan overgegaan tot de verdeling der nijverheidsgronden. De gronden zijn gelegen langs de oostkant van het vlotdok. De eersten die mogen kiezen zijn de rederijen, de ijsfabrieken en handelaars in stookolie omdat die rechtstreeks aan de schepen moeten leveren. Na veel discussie worden de vraagprijzen van de huur van het voorste lot herleid tot 4 fr./m² en voor het achterste gedeelte tot 3,5 fr./m² voor de eerste tien jaar. Die prijzen worden om de 10

jaar aangepast. Baggerwerken voor de ontzanding van de sluis en de toegang tot de sluis zijn nu aangevangen. Er worden zo'n 6.000m³ zand per dag naar zee gevoerd. Op 4 en 6 februari 1934 viel de beslissing tot het bouwen van een nieuwe sluis juist achter de bestaande daar die niet voldeed. De oude sluis zou daarna gedempt worden. Op 12 februari 1934 worden opnieuw proeven gedaan met de sluisen maar het water dringt er nog steeds doorheen. De nieuwe sluis zal ongeveer 10 miljoen frank kosten. De opening van het ganse complex, dok en vismijn, komt niet in het gedrang en zou plaatshebben op 1 september 1934. Toch werd die alweer twee weken uitgesteld. Bij laagwater wordt namelijk vastgesteld dat de wrijf houten van het tijdok aan de kant van de vismijn 1,5m te kort zijn en bij wassend water kunnen de schepen onder deze wrijf houten blijven haperen en zinken. Die moeten dan ook eerst worden verlengd. Tevens werden de werken begonnen voor de bouw van een ijsfabriek ter hoogte van de Fortstraat. Die werken worden uitgevoerd voor rekening van de "Pêcheries à Vapeur", onder leiding van de heer John Bauwens. De naam wordt "Froid Industriel".

Op 15 mei 1934 worden opnieuw proeven ondernomen met de sluis na de verbeteringswerken uitgevoerd door de firma Van Huele, doch deze bleken nog geen voldoening te geven want het water kwam nog steeds, weliswaar in mindere mate, door

de muren. Op 27 juli wordt overgegaan tot de verhuring van de pakhuizen. Er werden 94 aanvragen ingediend voor 93 plaatsen. Er zijn 28 grote pakhuizen beschikbaar en 29 aanvragen ervoor en 65 kleinere pakhuizen. De prijzen van de grote pakhuizen schommelden tussen 6 900 fr. en 10.000 fr.; de kleine pakhuizen eerste rang gingen van 4.200 fr. tot 6.670 fr. en in tweede rang van 4.000 tot 5.100 fr. Op 17 augustus 1934 werd dan overgegaan tot de verhuring van de banklokalen. Drie van de vier lokalen werden verhuurd en vanaf 1 september wordt ook het station Oostende Vismijn in gebruik genomen. Op 7 september 1934 wordt overgegaan tot de verpachting van de eet- en schenksaal van de nieuwe vismijn.

Plechtige inhuldiging

Op zaterdag 15 september 1934 te 15.00 uur volgde de plechtige inhuldiging van de nieuwe vissershaven. Die gebeurtenis ging gepaard met grote feestelijkheden die drie dagen duurden. De 0.168 "Angelus" viel de eer te beurt als eerste haar vangst in de nieuwe vismijn te mogen verkopen. Een eerste lot tarbot, 4 stuks, werd gekocht door de firma Camiel Willems voor de prijs van 950 fr. Bloemen werden overhandigd aan Camiel Willems. Hij liet ze neerleggen aan het monument der gesneuvelde zeelieden. De verdere afwerking en inrichting duurden nog tot 1939.