

Oostende 1944-45, Britse oorlogshaven

door Ferd. Gevaert

1. De voorgeschiedenis.

Op 10 mei 1940 kwam de oorlog over ons land. Gedurende de 18 - daagse veldtocht werd vanaf 15 mei Oostende meermaals gebombardeerd vanuit de lucht door de Luftwaffe. Op 17 mei werd het nieuw carferry station getroffen door een bom. In de daarop volgende dagen en nachten werden de maritieme installaties meermaals getroffen door vliegtuigbommen, o.m. het zeecommissariaat, de pakhuizen op de zuidelijke oever van het eerste handelsdok en het zeestation. Ook de stad kreeg het zeer zwaar te verduren: het Wapenplein en de Kapellestraat werden met de grond gelijk gemaakt.

Op 28 mei 1940 trokken Duitse troepen de stad binnen, voor een bezetting die vier jaar en drie maand zou duren.

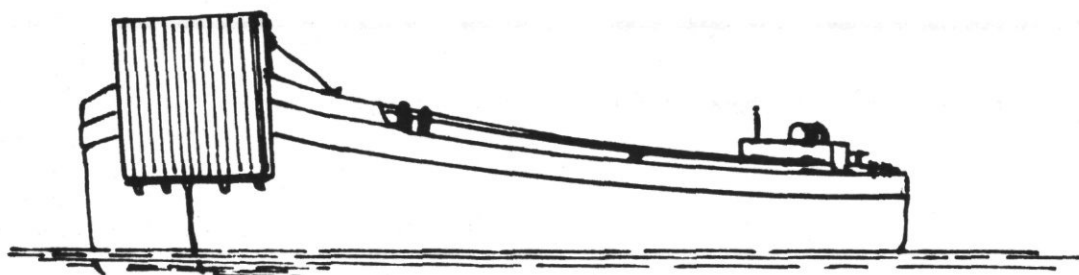
Ter voorbereiding van de geplande invasie van Groot-Britannië, operatie "Seelöwe", verzamelde de Kriegsmarine een groot aantal Nederlandse en Belgische binnenvaartuigen en sleepboten allerhande (zie figuur 1) op het kanaal Oostende-Brugge te Slijkens en in het houtdok. De binnenvaartuigen ("binnenlanders") werden door de Duitsers aangepast om als landingsvaartuig te kunnen worden gebruikt. O.m. werd betonnen ballast aangebracht op de bodem van de vaartuigen en werd de boeg aangepast zodat over het voorschip pantsers en andere voertuigen konden op het strand gebracht worden.

Het was niet de eerste maal in de geschiedenis van de haven van Oostende dat het verzamelen van een ontschepingsvloot geschiedde. Ook Napoleon had in 1802-1805 een aanzienlijke vloot vaartuigen verzameld op de vaart naar Brugge ter voorbereiding van zijn geplande ontschepping op de Engelse kust. Het is echter toen evenmin doorgedaan als in 1940.

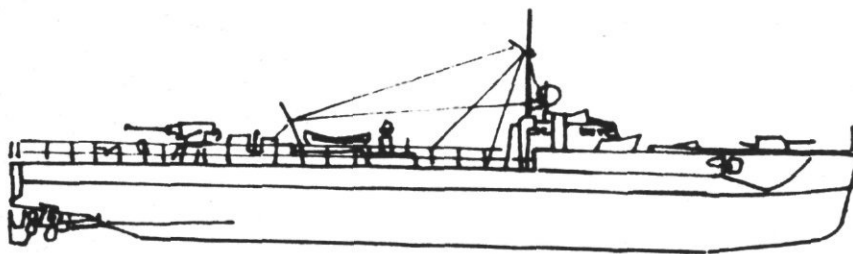
Eén van de gevolgen hiervan was dat Oostende na juni 1940 het doelwit werd van de bommenwerpers van de R.A.F. (Britse luchtmacht), waarbij naast de haveninstallaties talrijke woningen te Bredene en Oostende getroffen werden door bommen en talrijke slachtoffers vielen onder de burgerbevolking.

Eveneens tijdens de Eerste Wereldoorlog zou de Kriegsmarine Oostende uitbouwen tot oorlogshaven, inzonderheid voor oorlogsvoering in de Britse kustwateren. In 1914-1918 in hoofdzaak tot onderzeebootbasis, in 1940-1944 als basis voor "Schnellboote" (zie figuur nr.2), door de Britten verkeerdelijk aangeduid als "E-boat", daar waar de Duitse afkorting "S-boot" was. En het was zoals in 1914 het Zeewezendok dat als basis voor de Kriegsmarine zou uitgebouwd worden (Zie figuur nr.3)

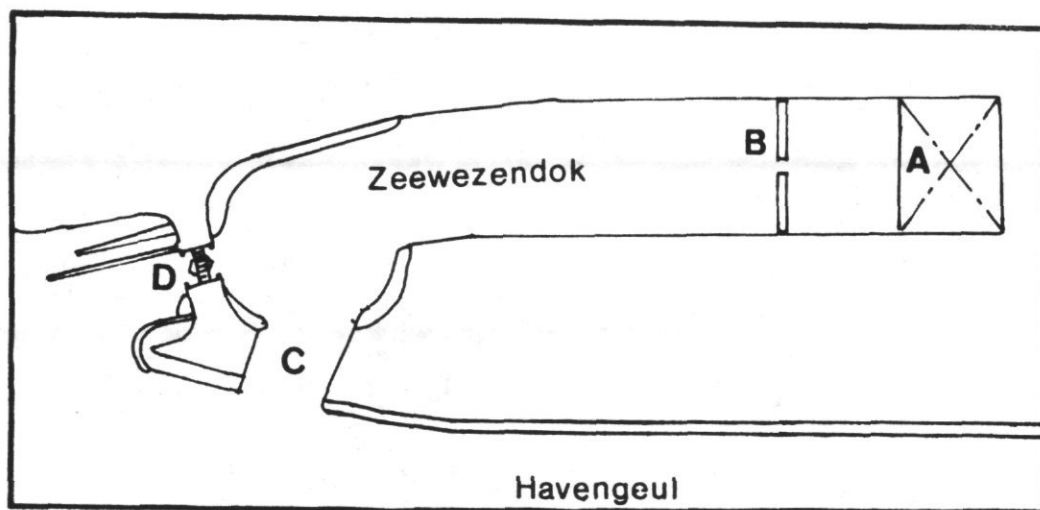
In 1941 werd de bouw aangevangen van een snelbootbunker (Schiffsbunker, zweck Schnellbootbunker) op het zuidelijk uiteinde van het Zeewezendok. De bunker bestond uit 4 vakken, met een breedte per vak van circa 14 m en een lengte van 45 m, het geheel overdekt met een betonnen dak van 2 m dikte. In de bunker konden 8 torpedoboten (Schnellboote) beschut tegen luchtaanvallen en geschut vanop zee aanmeren.



Figuur nr. 1. Belgisch binnenvaartuig, aangepast door het Duitse leger voor laden en lossen van pantservoertuigen. Bestemd voor de geplande landing op de Engelse kust, 1940.

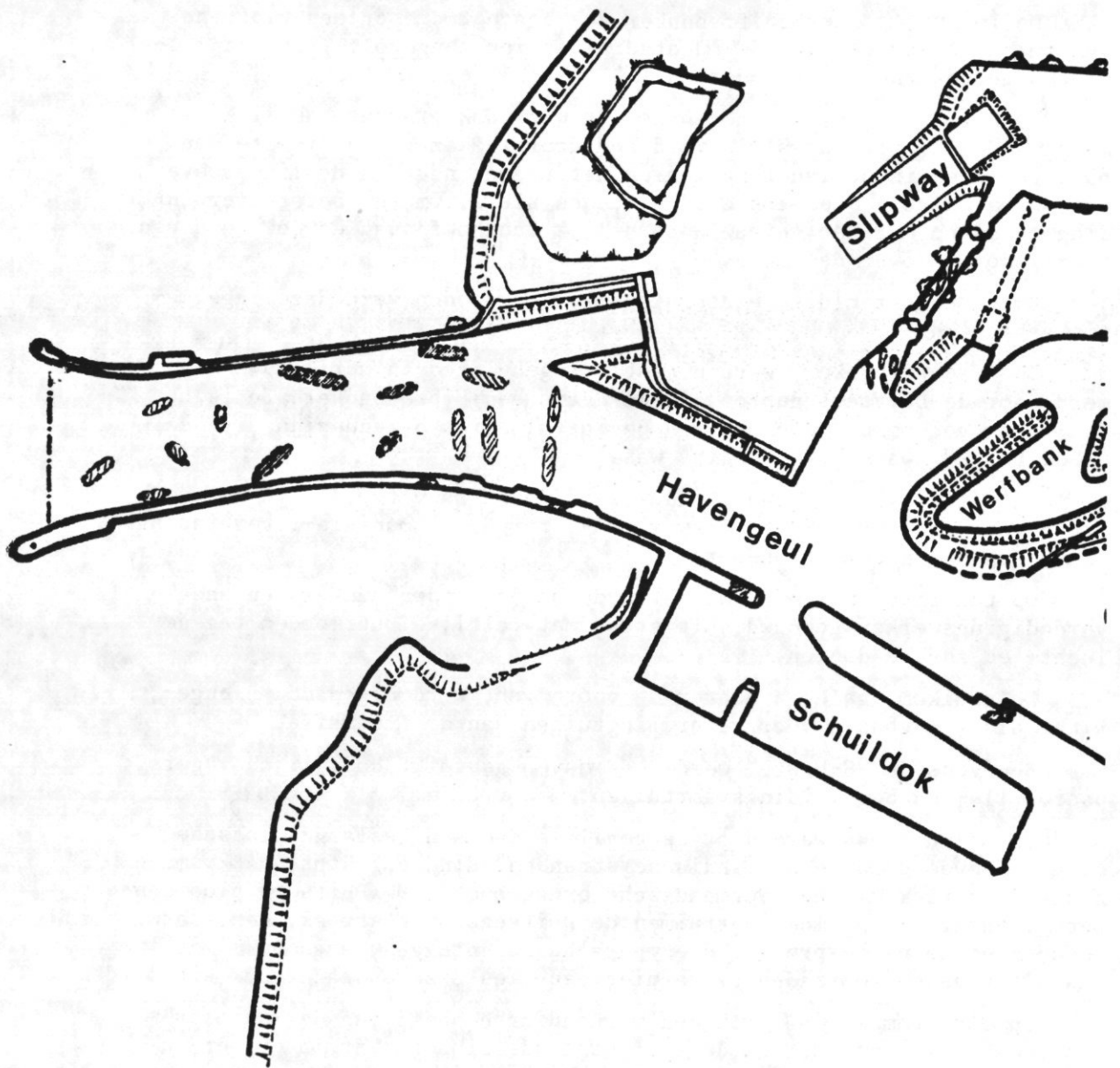




Figuur nr. 2. Duitse motortorpedoboot, "S-boot".
 Afmetingen : l.o.a. 34,6 x br. 5,10 x dpg. 1,53m.
 3 Daimler-Benz diesel motoren, 3 x 2000 pk.
 Snelheid 39 knoop, autonomie 700 zeemijl.
 Bewapening : 1 x 37 mm en twee 20 mm kanonnen, twee torpedobuizen en zes 21 inch torpedo's . Bemanning : 21.
 Aantal gebouwd : 210.



Figuur nr. 3. Zeewezendok 1942.

A: snelbootbunker; B: vlottend scherm; C: nieuwe toegangsheul ;
 D: brug geworpen over de Zeewezendoksluis.



-  wrak
-  krater

Figuur nr.4 Haven Oostende, september 1944. Deel 1.

De ingang tot de Schiffsbunker was beschermd door een vlottend scherm om de invloed van de luchtverplaatsing tengevolge van ontploffingen te beperken (blast-screen).

Om het in- en uitvaren van het Zeewezendok niet afhankelijk te maken van de bestaande sluis werd een doorsteek met een breedte van 65 m gegraven in de landtong tussen het zeewezendok en de linkeroever van de havengeul, even ten zuiden van de sluis. Om een betere verbinding te maken met het (nieuw) noordelijk landhoofd van de dok werd een brug geworpen over de sluis.

Om te beletten dat de doorsteek zou verzanden werd deze regelmatig gebaggerd.

De "Schiffsbunker" werd plechtig ingehuldigd in april 1942 en werd door de Duitsers gepropagandeerd als een U-bootbunker. Zo is het dat in de volksmond de bunker en de installaties bekend zijn als "de U-bootbasis", wat het geenszins was.

Zuidelijk van het zeewezendok werd de basis vervolledigd met brandstof-, zoetwater-, hoofdkwartier-, torpedo-, munitie-, verbindings-, manschappen- en andere bunkers.

Op talrijke andere plaatsen in de haven werden bunkers en andere verdedigingswerken gebouwd, uitgerust met talrijke vuurmonden tegen lucht- en andere doelen.

De spuikom, gelegen achter de voorhaven, werd afgedamd en ingericht als vliegbasis voor watervliegtuigen van de Luftwaffe.

Benevens de "S-boote" werd de haven gebruikt door mijnnevgers, patrouille- en begeleidingsvaartuigen.

Op 6 juni 1944 werd door de geallieerden een geslaagde ontschepping uitgevoerd op de Normandische stranden. Eind augustus '44 kwam de grote doorbraak uit het Normandische bruggehoofd. De Duitsers plooiden terug. Vanaf 1 september ontruimen de Duitsers onze streek, een achterhoede niet te na gesproken, die opdracht had bruggen, haven en militaire installaties en voorraden te vernietigen, en deze opdracht ook uitvoerde.

Op 8 september '44 trok een verkenningsseenheid van de Manitoba Dragoons vanuit het zuiden de stad Oostende binnen. Wat later werden de laatste springladingen geplaatst door de Duitsers door een Duits demolitiecommando tot ontploffing gebracht. Gelukkig voor Oostende en de geallieerden ontstoken niet alle tuigen, zodat een gedeelte van de haveninstallaties relatief weinig beschadigd werd.

Alhoewel Antwerpen reeds op 5 augustus bevrijd werd (1) was Oostende de eerste bruikbare relatief grote zeehaven die de geallieerden sinds het veroveren van Cherbourg, op het uiterste punt van het Cotentin schiereiland, in de handen viel. De geallieerde bevoorradingslijnen waren enorm lang geworden en de daaruit volgende problemen zeer groot, zodat Oostende een welgekomen verovering was.

Op 1 september was Dieppe gevallen, doch de kleine haven was volledig onbruikbaar en van geen praktisch nut. Op 12 september werd Le Havre na felle strijd veroverd, gevolgd door Boulogne op 22 en Kales op 30 september. Deze havens waren quasi onbruikbaar geworden. Duinkerke, alhoewel in relatief goede staat, werd onbemoeid gelaten en zou in Duitse handen blijven tot bij het einde van de oorlog (8 mei 45)

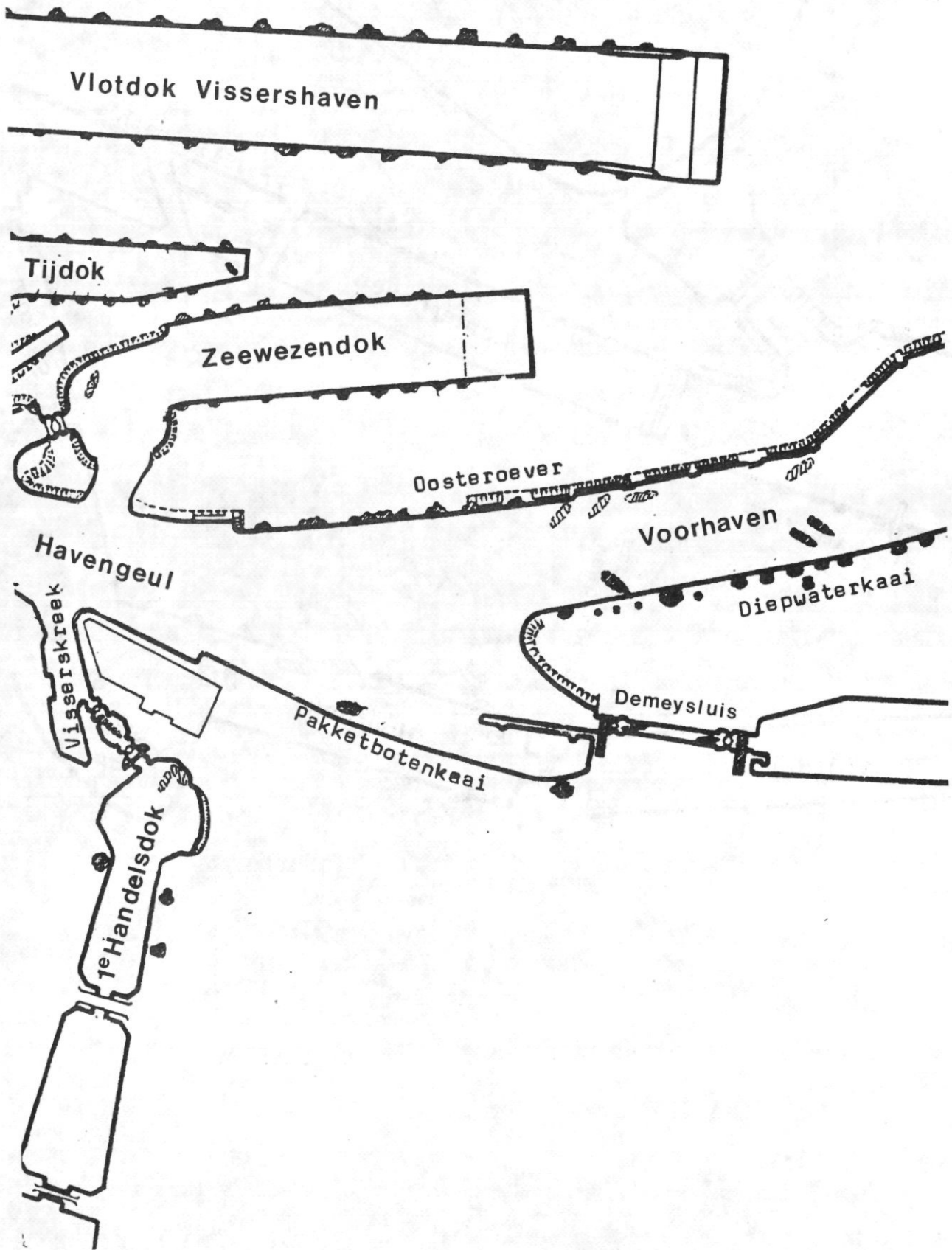


Fig. nr.5

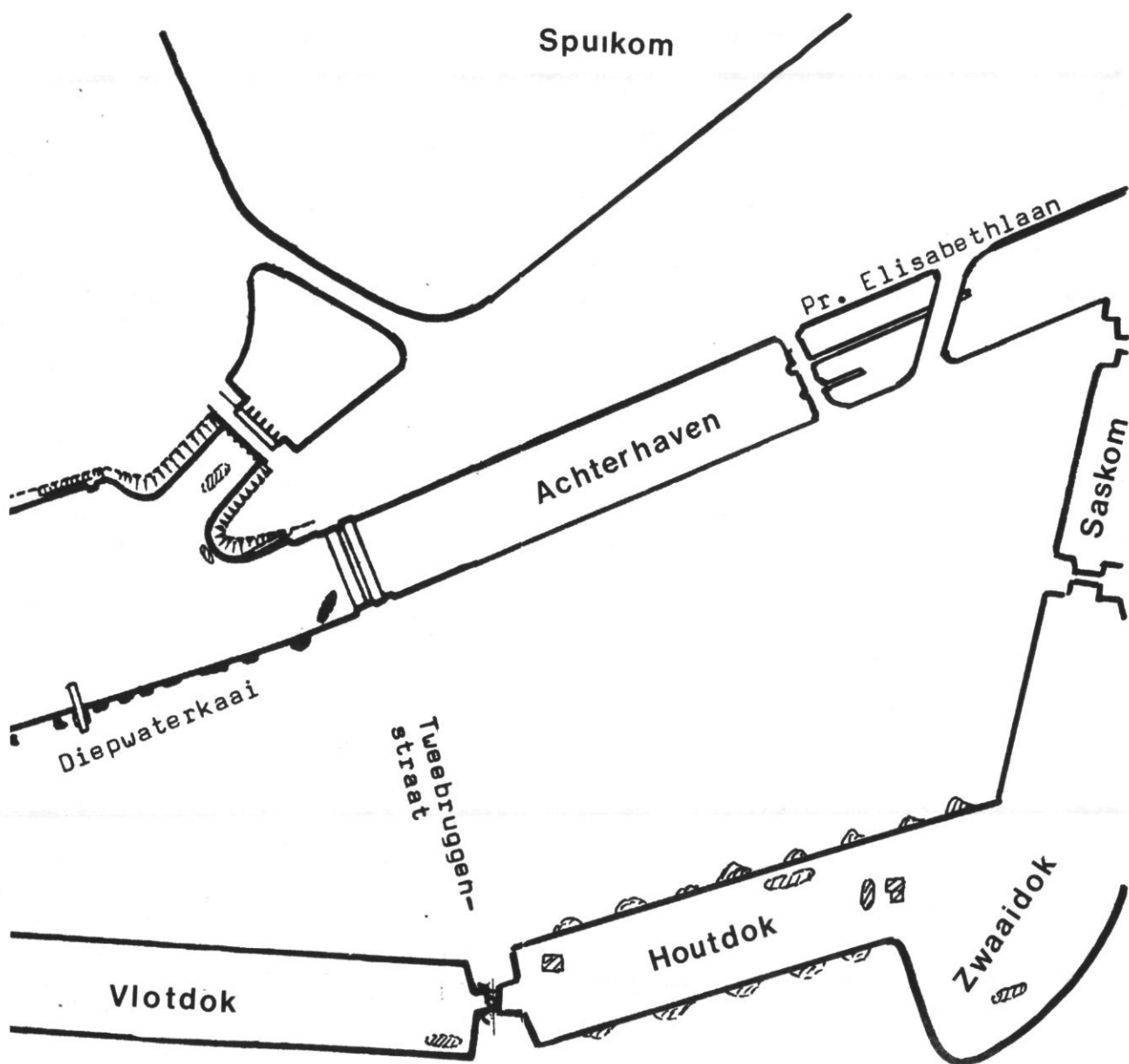


Fig. nr. 6.

Deel 3

Vier dagen na de bevrijding van Oostende, bereikte op 12 september een verkenningsseenheid van de "Ports Directorate (TN) 21 Army Group" Oostende, waar onmiddellijk begonnen werd met een volledige verkenning van de haven en het opmaken van een volledig overzicht van de toestand van de haven en de omvang van de vernietigingen. Op 16 september had men een volledige appreciatie van de toestand en werd een eerste werkprogramma opgesteld, ondermeer voor het opruimen van niet ontplofte springtuigen geplaatst door de vernielingsploegen van de Wehrmacht en Kriegsmarine en landmijnvelden.

2. De vernieling.

HAVENGEUL.

De ingang tot de havengeul was versperd tussen de havenhoofden door een versperringsnet ("boom-defense"). Tussen de staketsels waren 15 vaartuigen tot zinken gebracht, twee graanzuigers, twee zandzuigers, twee emmerbaggermolens, zeven hoppers, een sleepboot en een binnenlander. De doorvaart tussen de staketsels was volledig gestremd. (Zie figuur nr.4).

De beide staketsels waren in uiterst slechte staat ten gevolge van oorlogsschade en verwaarlozing.

SCHUILDOK (nu Montgomerydok).

In de noordelijke kaaimuur, kaai waar nu het clubgebouw van de North Sea Yacht Club staat, was er een grote krater. Op de Istamboulkaai was er een krater even ten noorden van het carferry stationgebouw. (Zie figuur nr.5).

PAKKETBOTENKAAI.

De pakketbotenkaai was versperd door puin afkomstig van het vernield Pakketbotengebouw en andere hindernissen. Ter hoogte van post 3/4 lag het wrak van een klein vaartuig. Op het uiteinde van post 5 was er een krater in de oeverglooiing en kaaiverharding. (zie figuur nr.5).

OOSTEROEVER.

De kaai van de oosteroever, de bevoorradingsposten van de pakketboten, was practisch volledig verwoest. Zowel de betonnen posten 10 en 11 als de zuidelijke houten kaaisteigers. Aan post 11 lagen er drie gezonken vaartuigen, een omgebouwd vissersvaartuig (patrouilleschip), een munitieaak en een slijklichter, even verder zuidwaarts lag er een gezonken binnenvaartuig. In de monding van de spuisluis was een sleepboot gezonken evenals een pont. (Zie figuur nr.5).

DIEPWATERKAAI.

Er waren 17 grote kraters in de kaaimuur. Drie elektrische kranen waren gekanteld in de kraters, terwijl vier gezonken wrakken langsheen de kaai lagen.

DEMEYSLUIS EN VLOTDOK.

In de sluis kom waren twee stoomhoppers afgezonken, zodanig dat de achterstevens het openen van de sluisdeuren belette. De hoppers waren afgezonken door grote gaten te dynamiteren in de huid van de hoppersekties.

De beide bruggen over de sluis waren vernield, zodanig dat de afgerukte brughelften de toegangen tot de sluis verhinderden.

In het zuidelijk uiteinde van het vlotdok was een hopper gezonken, de "Vlaanderen 10". (Zie figuur nr.6).

HOUTDOK.

De west- en oostkaaimuur van het houtdok waren volledig verwoest door springladingen. Aan de oostkaai lag een gezonken eindschip (sperschip) evenals een binnenlander. In het midden van het dok lagen een sleepboot en twee betonnen bakken. In het zwaardok lag een onbekend wrak. (Zie figuur nr.6).

VISSERIJDOK (vlotdok).

De toegang tot de sluis was versperd door vier gezonken geladen vaartuigen. In de saskom lagen drie afgezonken vaartuigen, de saskomuren waren zwaar beschadigd door springladingen en vertoonden vier grote kraters. De sasdeuren waren ontzet en de bedieningsmechanismen onbruikbaar gemaakt.

De twee slipways waren buiten gebruik gesteld en de machinekamers opgeblazen. (zie figuur nr.5).

TIJDOK (vissershaven).

De kaaimuren waren opgeblazen en op het zuidelijk uiteinde van het dok lag er een klein gezonken vaartuig. (Zie figuur nr.5).

HANDELSDOKKEN.

In de saskom van de toegangssluis tot de handelsdokken lag er een afgezonken lichter. De brug over de sluis was vernield. In het eerste dok lag een gezonken binnenlander en een vernield jacht. De kaaimuren van het eerste dok vertoonden drie grote kraters. (Zie figuur nr.5).

ZEEWEZENDOK.

De west- en oostkaai waren op vele plaatsen gedynamiteerd. Het vlottend scherm geplaatst door de Duitsers ter bescherming van de snelbootbasis lag gezonken in het dok. (Zie figuur nr.5).

3. De havenwerken door de Britse strijdkrachten.

Zoals hierboven vermeld bleef bij de ontruiming door de Duitsers een gedeelte van de haven onbeschadigd. Dit was te danken aan het fenomeen dat een groot aantal demolitiespringtuigen, geplaatst door Duitse vernietigingsploegen, niet ontstoken of tot ontploffing kwamen.

Niet ontstoken of ontplofte springladingen werden ontdekt op volgende plaatsen:

- de volledige lengte van de kaaien omheen het Schuildok,
- langsheen het noordelijk gedeelte van de Stoombootkaai,
- de zuidelijke oever van de Visserskreek tegenover het Pakketbotengebouw,
- de volledige lengte van de betonnen kaaien van de Pakketbotenkaai (post 2 t/m 5),
- de volledige lengte van de kaaien omheen het Vlotdok van de Handelshaven,
- op enkele plaatsen langsheen de Diepwaterkaai,
- in ruimte van het bedieningsmechanisme van de benedendeuren van de sluis van het Visserijdok (vlotdok).

Mijnvelden werden ontdekt op de zuidelijke oever van de sluis van het Visserijdok, de oostelijke oever van het Zeewezendok, tussen het Visserijdok en het Zeewezendok, een groot veld op de oosteroever van de Voorhaven en een klein veld tussen de Diepwaterkaai en de Slijkense steenweg

Voor de inplanting van deze mijnvelden en springladingen zie figuur nr.

Onbeschadigd waren de kaaimuren van :

- Schuuldok,
- Stoombootkaai,
- Pakketbotenkaai,
- van het Vlotdok van de Handelshaven, met inbegrip van de elektrische kaaien,
- de oude handelsdokken waren op drie kraters na onbeschadigd.

Gelet op de hoogdringende noodzaak om over een bevoorradingshaven te beschikken werd door de Britten een urgentieprogramma opgesteld dat in een eerste faze (als eerste prioriteit) volgende werken voorzag:

- het vrijmaken van een vaargeul vanuit de Noordzee naar de Voorhaven,
- het ontruimen van puin en hindernissen, verwijderen van Duitse verdedigingsinstallaties met inbegrip van mijnvelden en springladingen, herstellen kaaiverharding en het scheppen van toegangswegen van volgende kaaien:
 - de Stoombootkaai,
 - de Istambulkaai,
 - de Pakketbotenkaai,
 - het N.W. uiteinde van de Diepwaterkaai.
- de constructie van twee L.S.T. hellingen voor het lossen van de landingsvaartuigen.

Tweede prioriteit was het vrij maken van de Demeysluis.

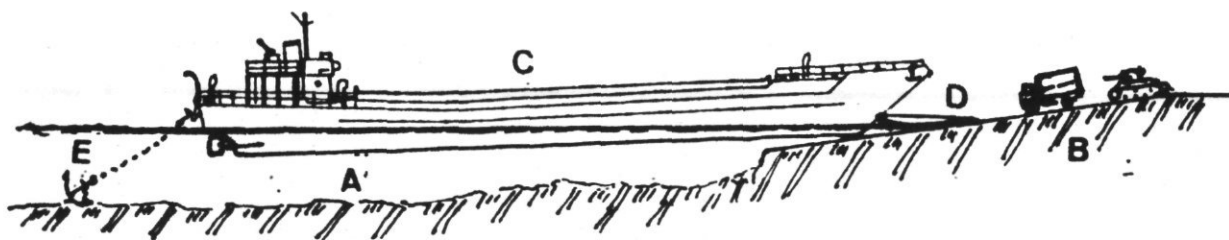
Op 17 september '44 begon de "933 Port Construction and Repair Company", onder de leiding van de "1 Port Construction and Repair Group", onder het bevel van Lt.-Colonel D.H.May, met de opruimingswerken op de Diepwaterkaai.

Terzelfder tijd werd door mijnveeg- en bergingseenheden van de Royal Navy (Britse vloot) een aanvang gemaakt met het ruimen van een vaargeul in de havengeul en het vegen van zeemijnen in de wateren vóór Oostende.

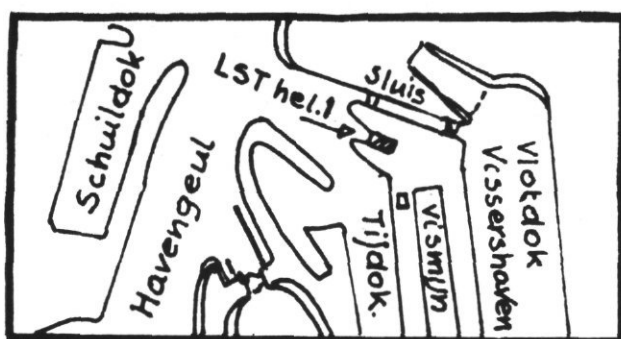
Op 18 september, de volgende dag, werd gelijktijdig gestart op de Pakketboten-, Istanbul- en Stoombotenkaai en met de constructie van de eerste L.S.T. helling. Hierbij werd een groot aantal burgers tewerkgesteld.

Op 20 september werd aangevangen met het vrij maken van de Demeysluis.

Daar de tijd ontbrak om de wrakken in de havengeul te bergen, werd overgegaan tot het verspreiden van de wrakken door middel van het tot ontploffing brengen van springladingen. Zo werd een nauwe vaargeul vrijgemaakt zodat op 26 september een eerste kustvaarder (s.s. "Jargon") de haven kon aandoen en lossen aan de kaaien van de Oostendse haven. Op 29 september legde het eerste tankschip aan in de haven om



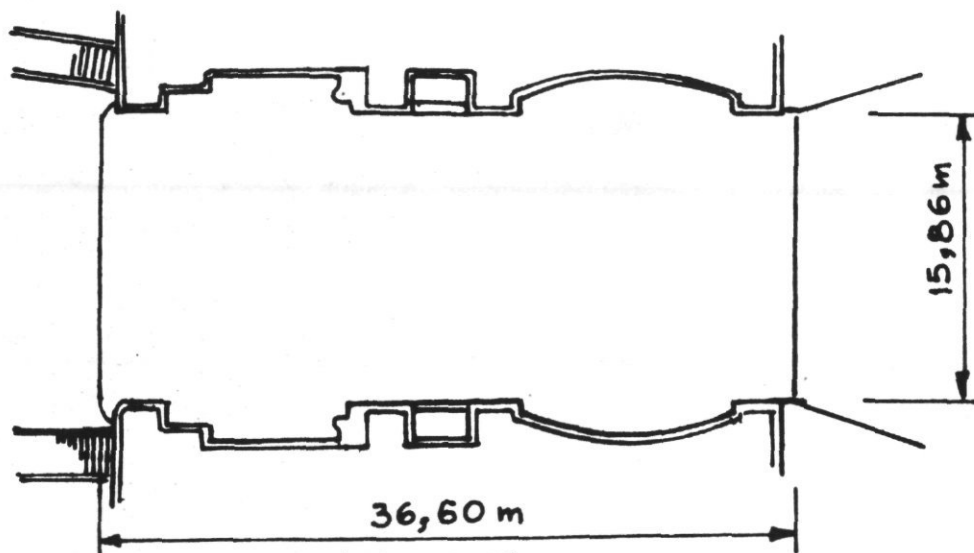
LCT, Landing Craft Tank, (Landingsvaartuig Tanks) aan helling.
 A: bodem; B: helling; C: LCT; D: boegdeur, neergelaten op helling; E: zeeanker, uitgeworpen om vaartuig in positie te houden, en waarop gewonden wordt met ankerspil om vaartuig los te trekken van de helling (of strand).



Situatieplan



Langsdoorsnede



beton helling
 Bovenaanzicht.

Figuur nr.7

LST helling nr.1

zijn kostbare lading te lossen.

PAKKETBOTENKAAI.

Het puin van het stationsgebouw en douanezaal werd geruimd, het houten remwerk van de kaai hersteld en twee bunkers gesloopt. Het loopgrachtenstelsel werd gedempt, de kaaiverharding hersteld en een betonnen vloer aangelegd voor het opstellen en aan- en afrijden van ziekenwagens. Het was gepland de Pakketbotenkaai o.m. te gebruiken voor het inschepen van gekwetsten en zieken aan boord van hospitaalschepen voor vervoer naar Engeland.

Het watervlak werd vrijgemaakt door Britse duikers.

STOOM- EN ISTAMBULKAAI.

De krater op de Istambulkaai werd opgevuld en afgedekt met een laag beton. De Stoombotenkaai werd vrijgemaakt en de kaaiverharding vervolledigd. Het laadspoor werd opgevuld en op niveau gebracht van de kaaiverharding door beton.

L.S.T. HELLING NR. 1, (L.S.T. ramp no.1)

Op 18 september werd een begin gemaakt met de constructie van de eerste L.S.T. helling.

Als bouwplaats werd gekozen voor de gedeeltelijk gedempte oude sluis van het Visserijdok. De helling werd gevormd tussen de muren van de beneden sluisdeuren door het storten van hard puin en het daarna vlakken en verharderen met een stevige laag beton. De ruimte aansluitend op de helling werd genivelleerd en verhard. De helling was zodanig gebouwd dat gelost (en geladen) kon worden bij elke waterstand. (Zie figuren nrs. 7 en 8).

De eerste L.C.T. (Landing Craft Tank) (Zie figuur nr.9) kon reeds gelost worden op 5 oktober '44. De inrichting werd nog vervolledigd met verharde parkeerplaatsen en op- en afritten. Deze bijkomende werken waren voltooid op 23 oktober '44.

Aan de helling kon één L.C.T. meren.

DEMEYSLUIS.

Op 18 september werd eveneens aangevangen met het vrijmaken van de Demeysluis. Het ingebruiknemen van de sluis zou toelaten de onbeschadigde kaaien en laad- en losinstallaties van het vlotdok in dienst te nemen. Wat de capaciteit van de haven enorm zou vergroten.

De eerste opdracht was het verwijderen van beide hoppers uit de saskom. Het afdichten onder water van de gaten in de romp en het vervolgens leegpompen van de wrakken zou te veel tijd in beslag nemen en de middelen waren niet onmiddellijk ter beschikking. De wrakken lagen achter de sluisdeuren en gesprongen bruggen buiten het bereik van grote drijvende bokken zodat het gebruik hiervan voor het bergen van de wrakken uitgesloten was.

Een eerste methode die overwogen werd was het leegpompen van de saskom en het vervolgens afdichten van de rompgaten op "het droge" en ze na opvloten wegslepen. Echter werd bij nazicht van het ontwerp van de vloer van de kom en de werkelijke toestand waarin deze verkeerde (door duikers) afgezien van deze werkwijze, daar men vreesde dat de vloer zou lichten onder invloed van het grondwater, gelet op het hoogteverschil.

De uiteindelijk gekozen methode vergde een nauwe samenwerking tussen de Royal Navy en de Royal Engineers, PC & R Group (Britse Genie). De eerste fase bestond uit het verwijderen van de gesprongen brughelften die over de sluisdoorgangen hingen. Dit werd gedaan door de brug te snijden door middel van kleine springladingen en vervolgens de stukken te verwijderen door middel van een 50 tons drijvende bok. Na het verwijderen hiervan kon men de buitendeuren opendraaien en kon men een stuk dicht bij de wrakken.

Vanuit Engeland werden takelponten met een capaciteit van 80 ton overgebracht. Deze werden met de kleine drijvende bok (50 ton) overheen de sluisdeuren in de saskom neergelaten.

Door duikers van de PC & R Cy werden hefkabels onder beide rompen aangebracht en vastgemaakt aan de vlottakels. Vervolgens werden de wrakken opgetakeld en naar het midden van de saskom gesleept. Nu konden de sasdeuren opengemaakt worden en werden de wrakken versleept naar een stortplaats voor wrakken, (plaats ons onbekend).

Terzelfder tijd werden de deurmechanismen ontdaan van de door de Duitsers aangebrachte "booby traps" (X) en bedrijfsklaar gemaakt.

Een dieselgenerator werd aangevoerd voor het leveren van de elektrische energie voor de sluismechanismen.

Op 30 oktober '44 was de sluis operationeel en werden de eerste schepen geladen met legervoorraden, geschut en vervolgens gelost in het vlotdok. (Zie figuur nr. 11).

L.S.T. HELLING NR. 2.

Op 6 oktober werd gestart met het aanpassen van de zuidelijke kaai van het Schuildok voor het meren en lossen van L.C.T.'s. Op 13 oktober was de eerste ligplaats klaar.

De aanpassing bestond uit het weghakken van de kopplaat van de kaaimuur over een breedte van 2,60 m met een maximum peil van 0,73 m op de kaairand. De volle breedte van de zuidelijke kaai werd aangepast zodat uiteindelijk gelijktijdig vier L.C.T.'s konden meren en lossen. De aanpassing, inclusief het verharderen van de opritten was voltooid op 28 oktober '44. (Zie figuur nr.11).

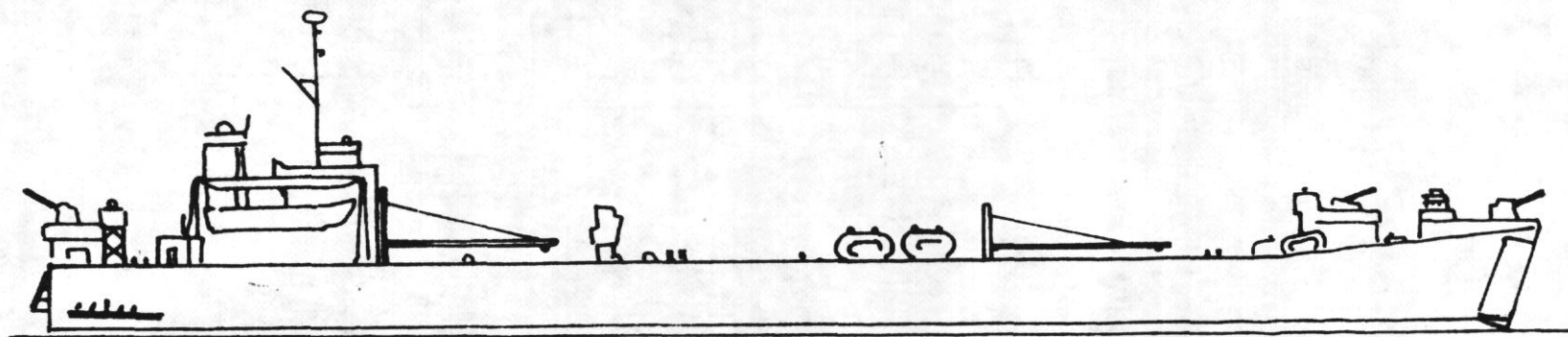
Op 30 oktober werd de leiding van de havenwerken overgenomen door de "4 Port Construction and Repair Group" onder het bevel van Lt.Col. J.A.Stirling, en werd de 930 PC & R Cy versterkt door een detachement van de 933 PC & R Cy., de 42 Mechanical Engineering Section en de 983 Dredging Cy, Royal Engineers (baggerende eenheid). Deze laatste eenheid werd ingezet voor het baggeren van de haven.

DIEPWATERKAAI.

Onderwijl werd het volledig herstel van de Diepwaterkaai aangevat. Zeventien grote kraters werden na herstel van de kaaimuur door middel van metselwerk en beton opgevuld met hard puin en afgedekt met kasseien of beton. (Zie fig. 12 en 13, kaai vóór en na herstel). Een pijplijn werd aangelegd van de Diepwaterkaai naar de saskom van het kanaal (vaart) , zodat de lading van de zeetankers rechtstreeks overgepompt werd naar binnenlanders voor vervoer naar het binnenland.

Het volledig herstel van de Diepwaterkaai was voltooid op 5 januari 1945.

De Diepwaterkaai werd gebruikt als basis voor verschillende smal-delen mijnvegers van de Royal Navy en als "oliekaai". Tevens werd ze ook gebruikt door de bebakeningsdienst van de Royal Navy.



Figuur nr. 14 . Landing Ship Tank. (Landingschip tanks)

Afmetingen : l.o.a. 100 m x br. 15,20 m x dpg. 4,20 m (diepgang voor bij stranden 1,15 m).

Twee motoren, 3st diesels, 2 x 850 pk, twee schroeven. Snelheid 10 knoop.

Lading : 18 x 30 t tanks, of 27 x 3 t vrachtwagens en 8 jeeps en 177 soldaten.

Bemanning : 86.

Bewapening : 1 x 12 pond kanon, 6 x 1 20mm kanonnen.

Gebouwd in V.S.A., 1942-45, 114 in dienst bij Royal Navy.



Figuur nr. 9. Landing Craft Tank. (Landingsvaartuig Tanks) type 3.

Afmetingen : l.o.a. 58,18 m x br. 9,46 m x dpg. voor 1,14 m - achter 2,14 m.

Twee motoren, Stirling, 2 x 1000 pk, twee schroeven, snelheid 11,5 knoop.

Lading : 5 x 40 t tanks of 11 x 30 t tanks, of 10 x 3 t vrachtwagens, of 300 t lading.

Bemanning : 12.

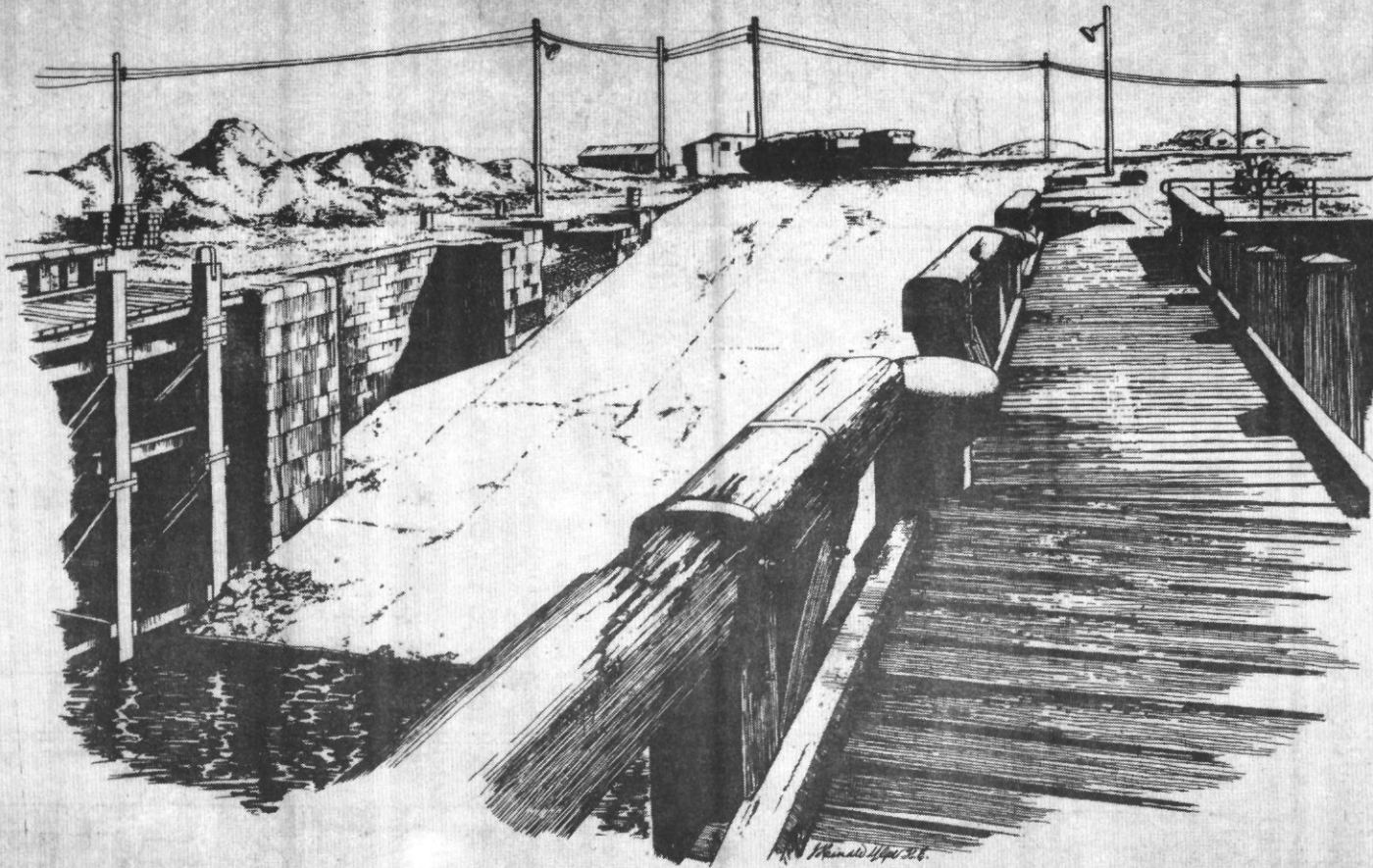
Bewapening : 2 x 1 2 pond kanonnen of 2x1 20 mm kanonnen.

Gebouwd in G.B., van vier types : LCT(1), LCT(2), LCT(3) en LCT(4), van verschillende afmetingen (kleinste 46 m lang, grootste 58,19 m). In totaal werden er 1719 LCT's gebouwd in G.B. (1941-1944).

PCR 28R/8

PREPARED: *W. H. H. H.*
CHECKED: *W. H. H. H.*
CAPT. 10 JULY 1945

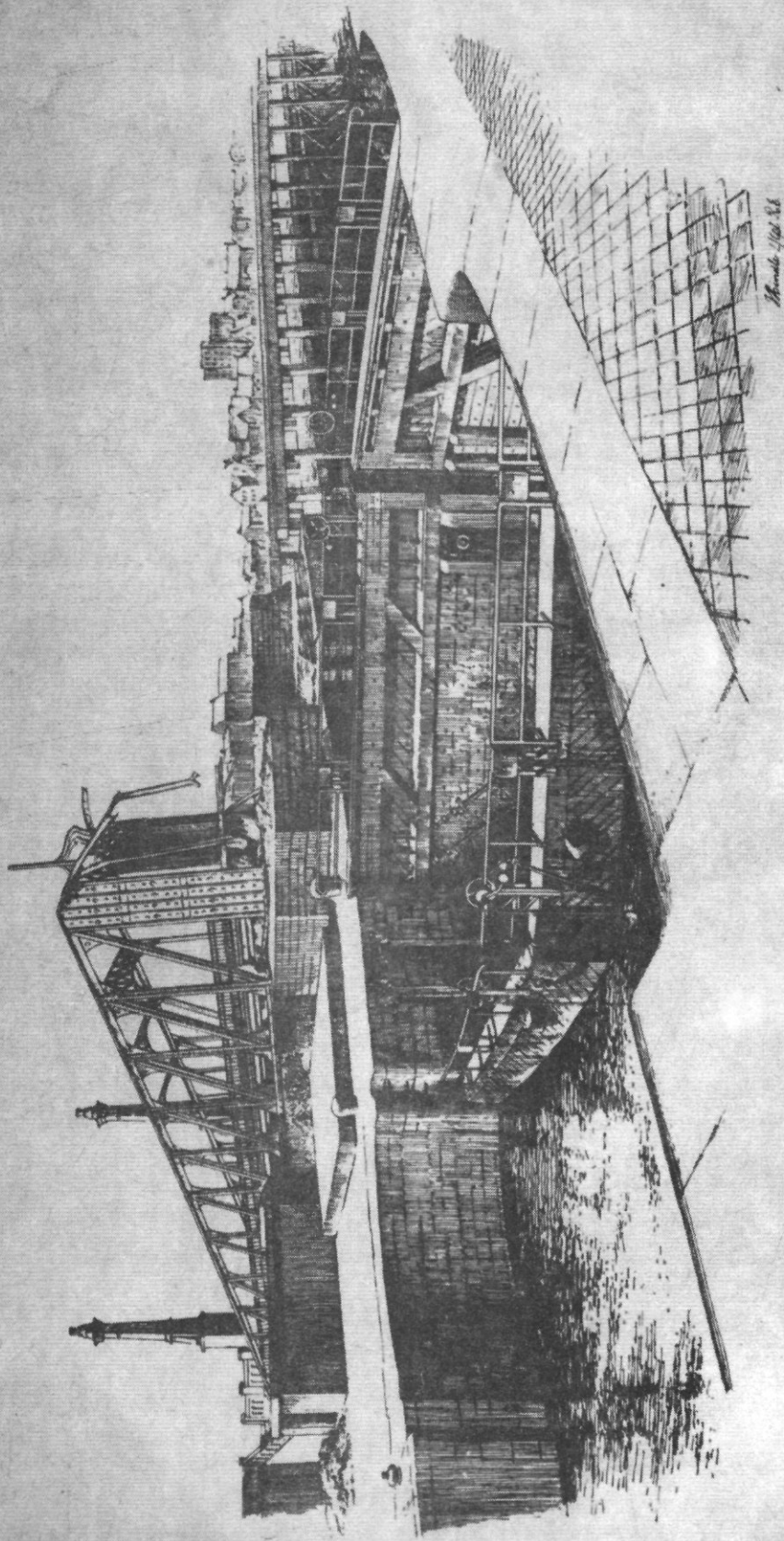
OSTEND 8



L.S.T. RAMP No.1

CONSTRUCTED ON FILLING IN THE OLD LOCK ENTRANCE TO THE PORT DE PECHE

FIGUR 8

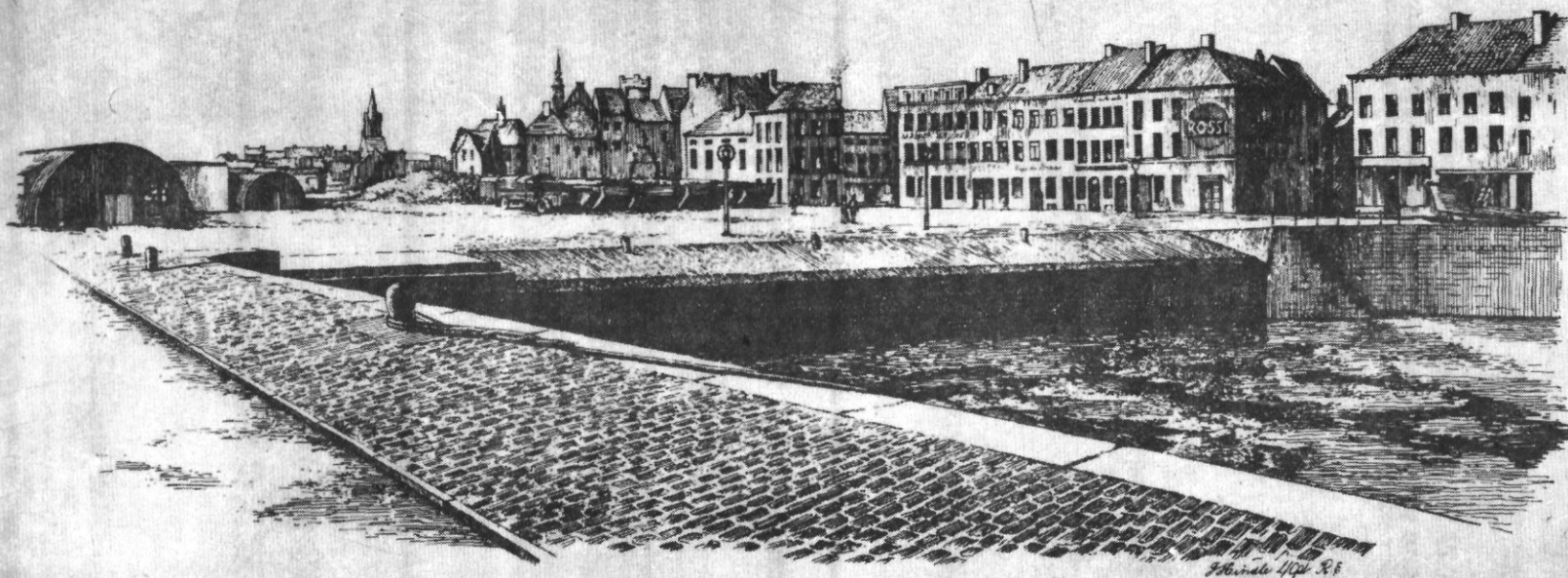


DEMEY LOCK — EBB AND FLOOD GATES TO NOUVEL AVANT PORT
WITH DÉMOLISHED SWING BRIDGE — AFTER CLEARANCE

PCR 28R/9

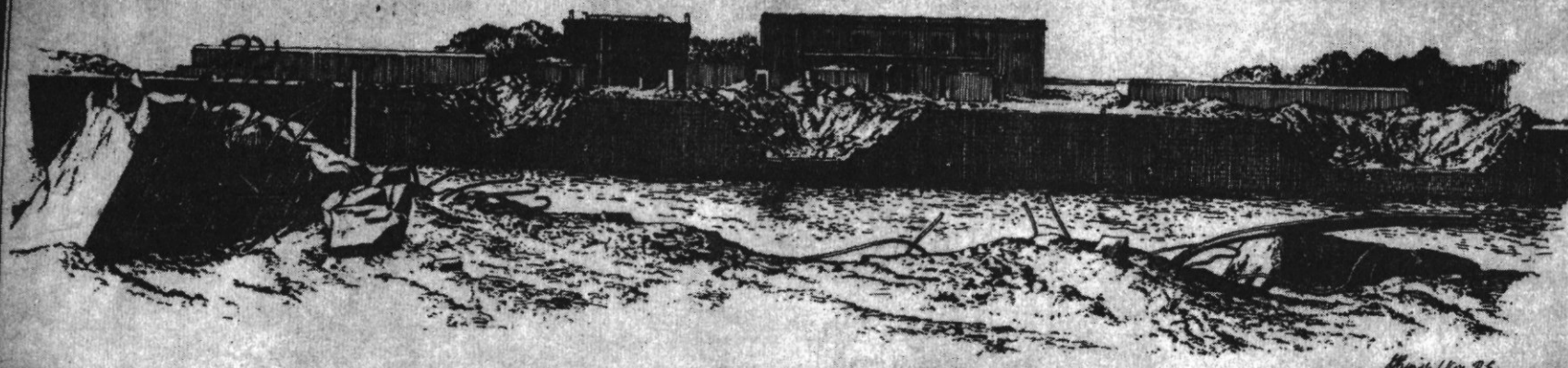
PREPARED-	<i>J. H. ...</i>	DATE	10 JULY 1945
CHECKED-	<i>J. H. ...</i>	CADRE	

OSTEND 9



L.S.T. RAMP No.2
CONSTRUCTED ON THE SOUTH QUAY OF THE BASSIN D'ECHOUAGE

FIGURE 11



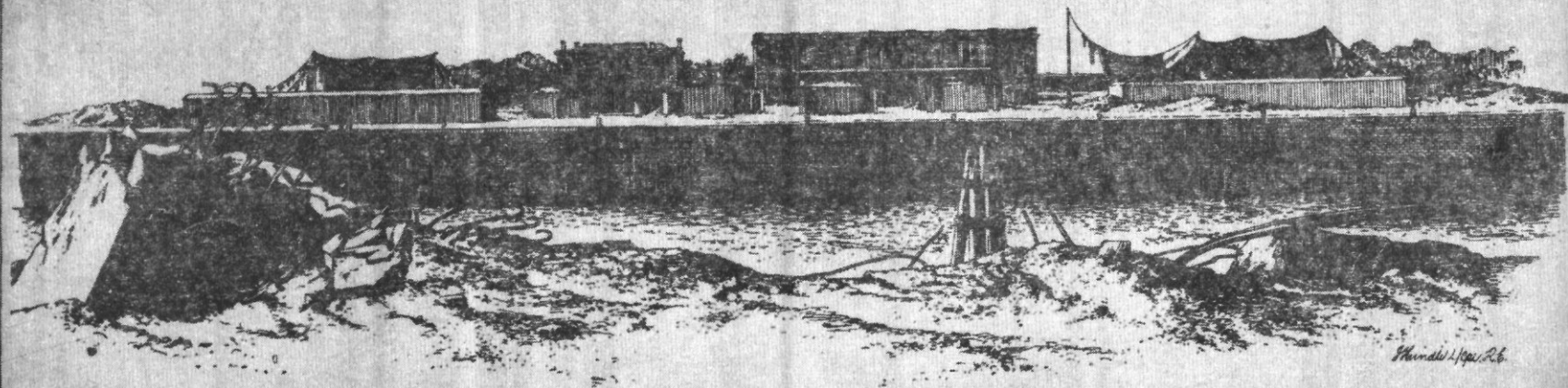
NOUVEL AVANT PORT - QUAI DE MAREE
SHOWING TYPICAL DEMOLITION CRATERS BEFORE REPAIR
BY P.C. & R. TROOPS

FIGUR 12

PCF 200/10

PREPARED BY
DRAWN BY
CHECKED BY
DATE

OSTEND 16



Handwritten signature

NOUVEL AVANT PORT — QUAI DE MAREE
AFTER REPAIR FOR USE AS REFUELLING BERTH

FIGUR 13

Toelichting bij fig. nr. 10.

Pentekening van J.Hindle, 1944.

Tekening stelt de Demeysluis voor na opruiming eind oktober 1944.

Op de tekening bemerkt men de vrijgemaakte benedensluisdeuren (zee-
waarts), en de resterende helft van de vernielde brug.

De brug werd vervangen door een constructie, vervaardigd door de "Ateliers Métallurgiques de Nivelles", Nijvel. De nieuwe brug werd opengesteld voor het verkeer op 14 augustus 1951.

De vernielde bovensluisbrug werd vervangen door een nieuwe gebouwd door "La Brugeoise, Nicaise et Delcuve", uit Sint-Michiels (Brugge), die op 25 juni 1946 in gebruik genomen werd.

De twee nieuwe bruggen zijn praktisch identisch aan de vernielde.

Toelichting bij figuur nr. 11.

Pentekening van J.Hindle, 1945.

Tekening stelt de L.S.T. helling nr. 2 voor, gebouwd op de zuidelijke kaai van het Schuldok (nu Montgomerydok).

Op de tekening bemerkt men de zuidelijke kaai die aangepast werd voor het "landen" van de boegdeuren van de landingsvaartuigen en de bolders voor het afmeren.

In de midden achtergrond voertuigen van het Britse leger. Dit zijn, een vrachtwagen en vier "Buffalo's" (zie figuur nr.31) Deze laatste waren gepantserde amphibische rupsvoertuigen, o.m. gebruikt tijdens de landing op het eiland Walcheren.

Links bemerkt men een paar "Nissen huts" opgericht door het Brits leger en een Duitse bunker.

De achtergrond wordt gevormd van links naar rechts door de kerk van 't Hazegras, een paar resterende gebouwen in de bocht van de Vindictevelaan, het Waterschoutambt (torens), het Waterhuis, het monument van de gesneuvelden (14-18), op de hoek van de St.-Franciscusstraat de herberg "Het Meivischje", op de rechter hoek de "Maison Jaune", vervolgens de St.-Paulusstraat met op de linker hoek de voormalige ijskelder, voor de oorlog betrokken door een spullenopkoper. Helemaal rechts op de kaai het geborgen wrak van een motortorpedoboot (zie verder - katastroof van 14.02.1945).

Toelichting bij figuur nr. 12.

Pentekening van J.Hindle, 1944.

De tekening stelt de Diepwaterkaai voor, vooraleer de herstelling aangevat werd.

Op de voorgrond de vernielde kaaimuur van de oosteroever. Aan de overzijde van de voorhaven de vernielde kaaimuren van de Diepwaterkaai. In de achtergrond het tolkantoor en het douanestapelhuis langsheen de Slijkenssteenweg. Beide gebouwen bestaan heden nog. Langsheen de Diepwaterkaai twee grote en vier kleinere Duitse bunkers. De bunker uiterst rechts bestaat heden nog.

Toelichting bij figuur nr. 13.

Pentekening van J.Hindle, 1945.

De tekening stelt de Diepwaterkaai voor, na herstel door de Britse Genie. Op de voorgrond de vernielde kaai van de oosteroever, met in midden daarachter één van de meerdukdalven gebouwd in de loop van februari 1945. (zie ook figuur nr. 16). Aan de overzijde van de voorhaven de door middel van metselwerk herstelde kaaimuur van de Diepwaterkaai. Op de kaai bemerkt men twee installaties afgeschermd door camouflagenetten.

De tekening stelt dezelfde strook kaai voor als weergegeven in figuur nr. 12.

L.S.T. helling nr. 3.

Naast L.C.T.'s beschikten de Britten over een groter type van landingsvaartuig dan de L.C.T.'s, de Landing Ship Tank, (L.S.T., zie figuur nr.14). Deze schepen hadden een laadvermogen van 1626 ton, bijna het vijfvoud van het laadvermogen van de L.C.T.'s. Uiteraard waren de hoofdafmetingen veel groter, de lengte was bijna het dubbel van de L.C.T.'s en bedroeg circa 100 meter, dat is bijna zo lang als een maalboot (107 m). Gelet op de lengte en de breedte van deze vaartuigen was het praktisch niet doenbaar aan te leggen aan helling nr. 1 en was het onmogelijk het Schuildok binnen te varen om aan te leggen aan helling nr. 2, daar de smalle toegang van het dok haaks ligt op de vaargeul.

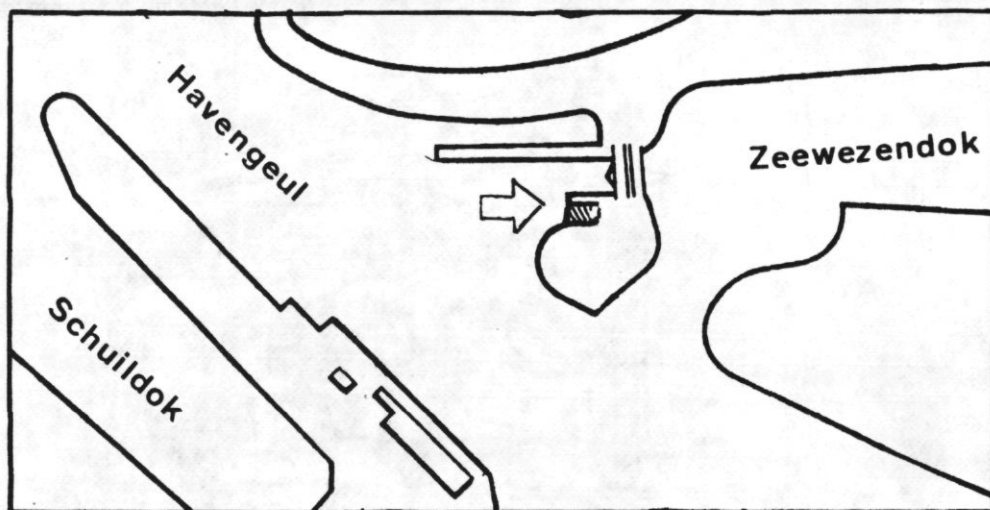
Door de dringende behoefte aan een helling voor het lossen van deze grotere vaartuigen werd beslist nog een verdere helling te construeren naast de Zeewezendoksluis (zie figuur nr. 15). Deze plaats was gemakkelijk toegankelijk voor de L.S.T.'s, de as van de helling lag onder een kleine hoek ten opzichte van de lengterichting van de havengeul.

De bouw werd gestart op 15 oktober 1944. Tussen het noordelijk kaaihoofd van de oosteroever en het westelijk geleidingsstaketsel van de Zeewezendoksluis werd een helling gemaakt door het storten van hardsteen. Deze werd vervolgens afgedekt met een dikke laag gewapend beton. Overheen de sasmuren werd een brug gebouwd, naast de bestaande brug opgeworpen door de Duitsers overheen de gesloten sasdeuren. De brug met een breedte van 4 meter, werd opgebouwd door de Britse Genie door middel van geprefabriceerde standaard brugpijlers, verbanden en dekprofielen. Het rijvlak bestond uit vijfduimse houten balken.

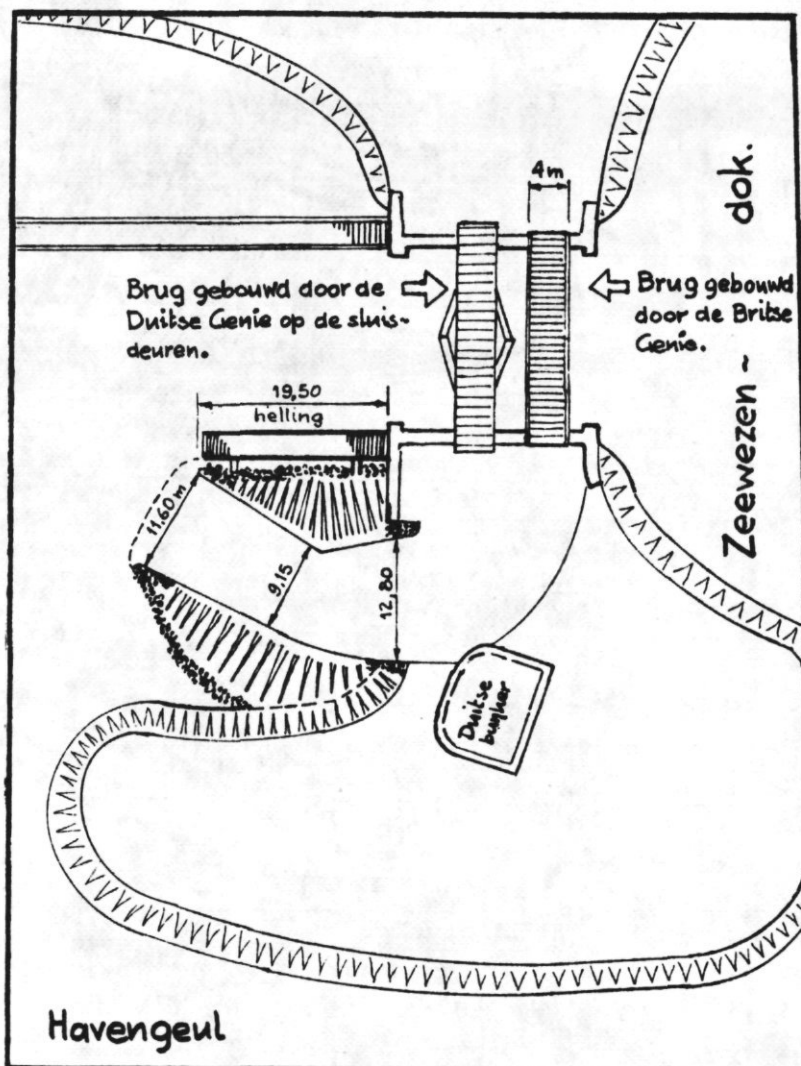
De kaai werd verhard en een toegangsweg vanop de Vismijnlaan werd in beton aangelegd.

Het oostelijk geleidingsstaketsel van de Zeewezensluis werd versterkt en hersteld voor gebruik voor het afmeren van het achterschip van de L.S.T.'s.

Aan de helling kon één vaartuig afmeren, het was op 31 oktober 1944 klaar voor gebruik en werd onmiddellijk in gebruik genomen voor het lossen van de L.S.T.'s.



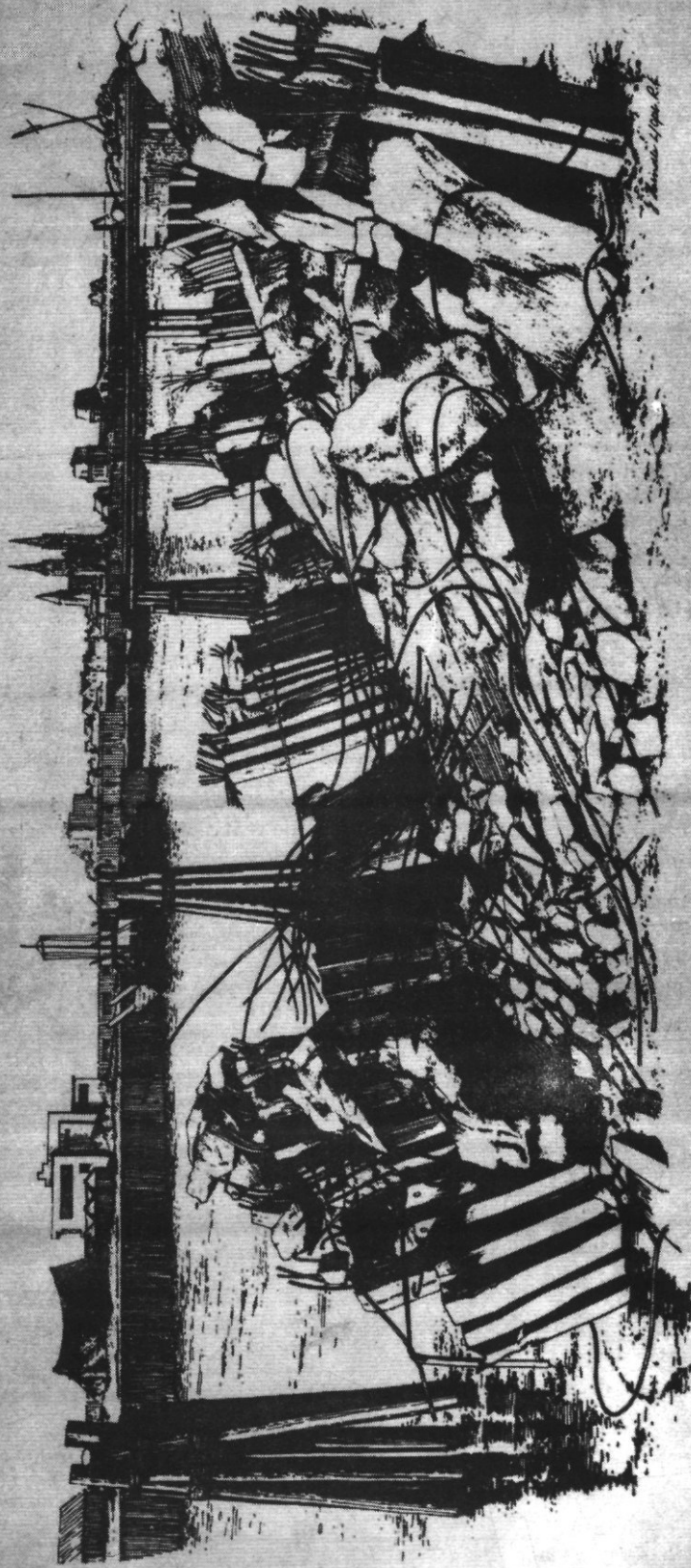
Inplanting



Figuur nr. 15

LST helling nr.3

OSTEND 12



NOUVEL AVANT PORT — DOLPHINS & CATWALK

PCB 2187/72
REVISED
EXCISE
BY
10
1972

OOSTEROEVER.

Begin december 1944 werd op vraag van de Royal Navy, die behoefte had aan bijkomende ligplaatsen voor de bevoorrading met brandstof van kleine vaartuigen, een ponton, met afmeting 26 X 13 m, afgemeerd aan een gaaf gebleven stuk kaai van de oosteroever (post 11). De ponton werd samengesteld uit 96 standaard N.L. pontonsecties (afmetingen 7 x 5 voet). Het werk, samenstellen van de ponton en voorbereiding van de kaai en meerinrichting, werd aangevat op 17 december 1944. De aanlegplaatsen werden in gebruik genomen op 3 januari 1945.

In februari 1945 werden vier dukdalven gebouwd, gelegen ter hoogte van post 12, vrij van de vernielde kaai om het tijdelijk afmeren toe te laten van vaartuigen die moesten wachten op een definitieve ligplaats. De vier dukdalven lagen op één lijn, circa 12 m uit de oorspronkelijke kaailijn en stonden 30 m uit elkaar. Op de twee middelste dukdalven was er toegang vanaf de kaai door middel van loopsteigers (Zie figuur nr. 16).

Toelichting bij figuur nr. 16.

Pentekening van J.Hindle, 1945.

Tekening stelt de voorhaven voor. Op de voorgrond de vernielde kaai-muur van de oosteroever (post 12) en de vier meerdukdalven geplaatst in februari 1945.

Aan de Diepwaterkaai, ter hoogte van de afgebeelde Zeevaartschool, ligt H.M.S. Barcock gemeerd. Het schip, een "boom defence vessel" van de Royal Navy, werd gebruikt voor boeienwerk en berging. De "Barcock" werd na de oorlog tijdelijk overgedragen aan de nieuw opgerichte Zee-macht. Het werd in 1949 terug ter beschikking gesteld van de Royal Navy, waar het schip in juni 1962 afgevoerd werd van de vlootlijst.

Op de achtergrond, midden, het "Kanonhotel", de gebouwen langs- heen de Vindictivelaan, vervolgens de "Peperbusse", de hoofdkerk Sint-Petrus en Paulus en het Zeestation.

ZEEWEZENDOK.

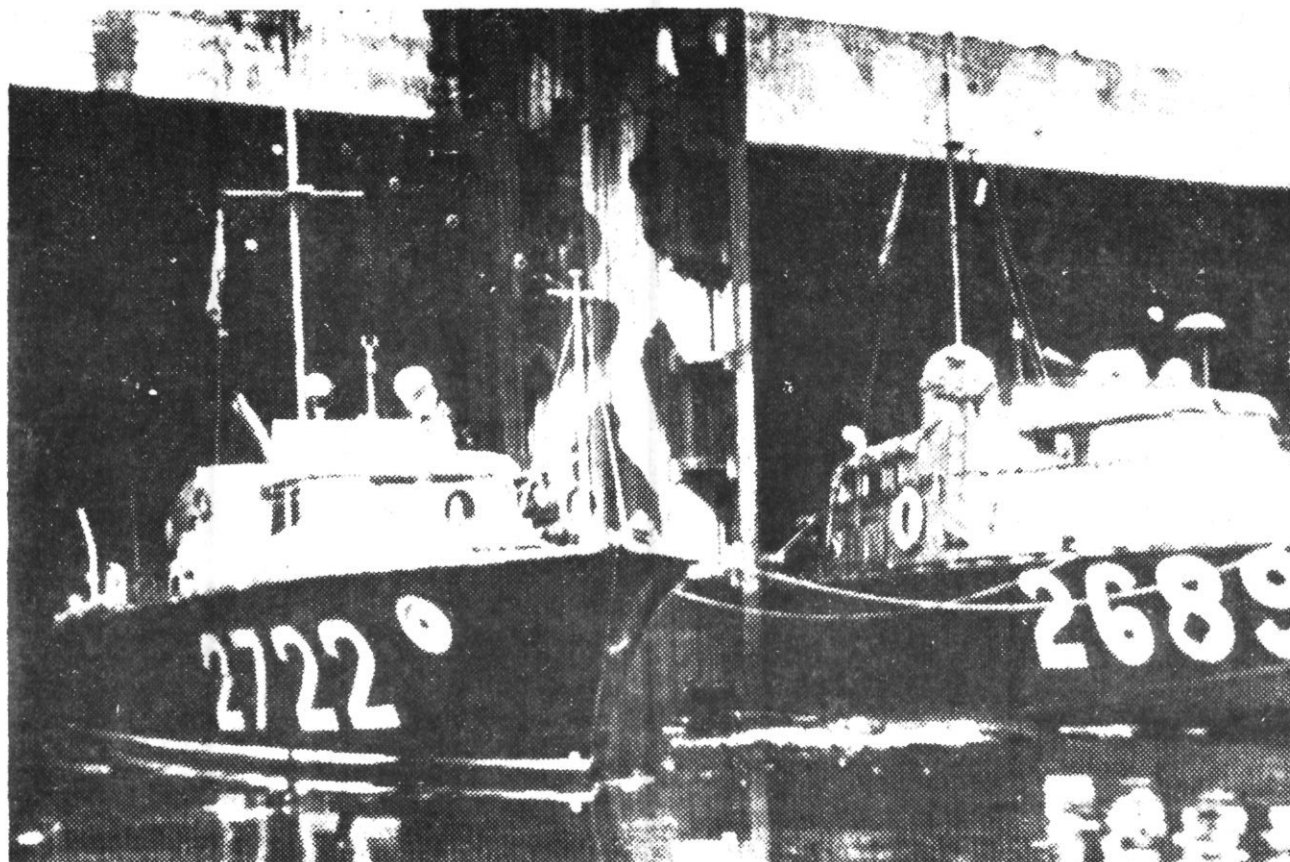
Onmiddellijk na de bevrijding werd het Zeewezendok in gebruik genomen door de Lucht-zee reddingsdienst van de Royal Air Force (R.A.F.). De reddingsboten van Air-Sea Rescue Service (A.S.R.) meerden af aan de Schnellbootbunker (zie figuur nr. 17).

De R.A.F. gebruikte een groot aantal speciaal ontworpen reddings- boten van verschillende types voor het oppikken uit zee van bemanningen van vliegtuigen die in zee waren gestort of per valscherp in het water waren neergekomen. (zie figuren nrs. 18 en 19).

In december 1944 werd besloten alle vaartuigen van de R.A.F. en de diverse kleine dienstvaartuigen van de Royal Navy te meren in de beschutte wateren van het Zeewezendok.

Op 17 december werd het herstel aangevat van een stuk kaai op de westelijke oever, die over 30 m in geringere mate was vernield door de Duitsers dan het overige van de kaai. Hieraan legden kleine dienstvaar- tuigen (motor-launches) van de R.N. aan. De kaai werd hersteld door middel van metselwerk en werd in gebruik genomen op 13 januari 1945.

Ten behoeve van de R.A.F.-A.S.R. werd aan de oostelijke kaai van het dok een steigerwerk gebouwd met een lengte van 80 m (zie figuur 20).

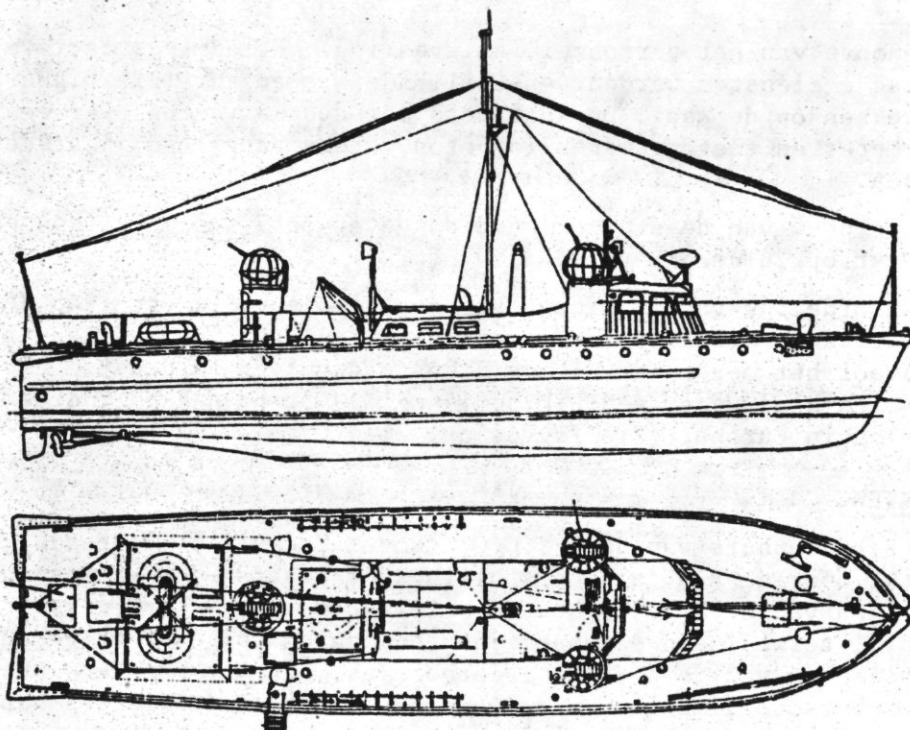


Toelichting bij figuur nr. 17.

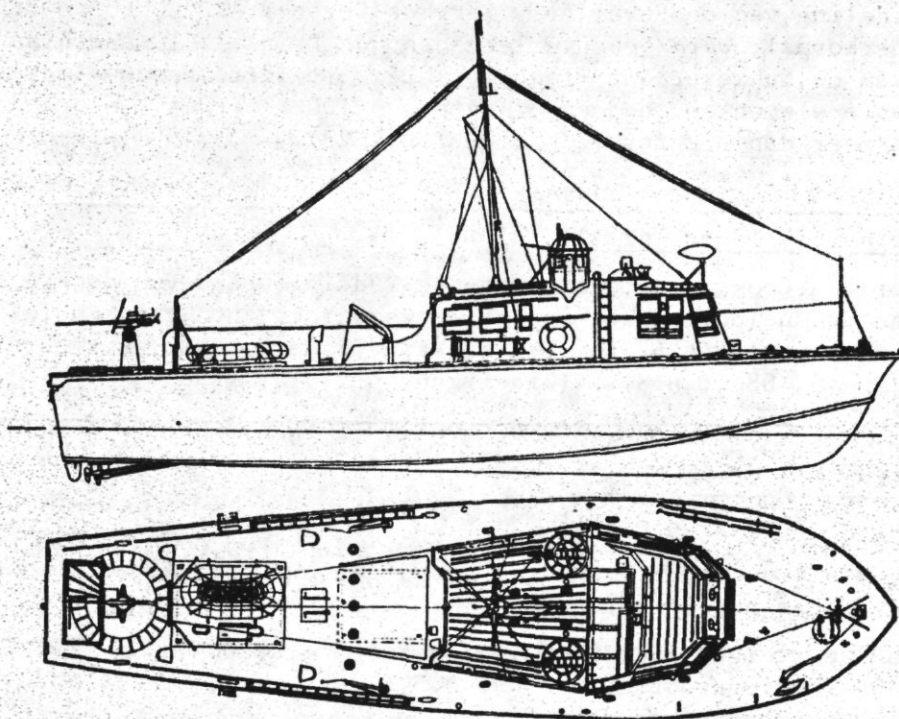
Foto door J.A.Cook, van twee lucht-zee reddingsboten van de R.A.F. gemeerd aan de snelbootbunker in het Zeewezendok.

Foto genomen in 1945.

Links een Thornycroft 67 ft. H.S.L. (zie figuur nr. 18) en rechts een B.P.B. Type 3, 68 ft. H.S.L. (zie figuur nr. 19).



Figuur nr. 18. Thornycroft 67 ft High Speed Launch.
 Ontworpen door John I. Thornycroft & Co. Ltd., Hampton.
 Afmetingen : l.o.a. 20,44 m x br. 4,58 m x dpg. 1,22m
 2 motoren van 650 pk, snelheid 24,7 knoop. Autonomie : 600 mijl.
 Bewapening : 3 koepels met 2 m.g. .303 duim.



Figuur nr. 19. British Power Boat Co. Type 3. "Hants and Dorset"
68 ft R.A.F. High Speed Launch.
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe, 1943.
 Afmetingen : l.o.a. 20,75m x br. 5,04 m x dpg. 1,22m
 3 motoren van 500 pk, snelheid 28 knoop, autonomie 580 mijl
 Bewapening : 1 x 20 mm, 2 koepels met 2 m.g.'s .303 inch.

Ten behoeve van het personeel (huisvesting), de administratieve en technische diensten werden verschillende Nissen huts (zie figuur nr.32) opgetrokken op de kaai. De kaai werd verhard met beton over een breedte van 6 meter en toegangswegen in beton werden aangelegd vanaf de Vis-mijnlaan.

De bouw van de steiger werd aangevat op 7 december 1944 en was afgewerkt op 23 december 1944.

Noordelijk van de nieuwe steiger werd op 15 maart 1945 de bouw aangevat van 4 dukdalven en 6 meerpalen ten behoeve van de Royal Navy (R.N.) voor het meren van kleine dienstvaartuigen en diverse lichters. Deze waren klaar voor gebruik op 14 mei 1945, na het beëindigen van de oorlog in Europa. (Zie figuur nr. 21).

VOORHAVEN.

Het clubhuis van de R.Y.C.O. (Royal Yacht Club Oostende) werd gebruikt door de R.N. als herstellingswerkplaats voor kleine dienstvaartuigen van de R.N. De houten helling (slipway) werd versterkt en hersteld, terwijl aan de oostzijde een aanlegsteiger werd gebouwd voor het aanleggen van de personeelverbootjes, die het vervoer verzekerden van R.N.personeel van en naar de verschillende meerplaatsen van de R.N.

KANAAL OOSTENDE-BRUGGE.

Op de vaart op het grondgebied van Bredene werden twee steigers gebouwd voor de overslag van legervoorraden van legervrachtwagens in binnenvaartuigen (Zie figuur nr.22).

Een eerste steiger, ten behoeve van de "Inland Waterways Transport"-afdeling van de Royal Army Service Corps-R.A.S.C. (bevoorrading en vervoerkorps), werd gebouwd langsheen de Prinses Elisabethlaan ter hoogte van de Nukkerstraat -Pescator. Deze steiger, gebouwd met standaard genie-elementen, had een lengte van 100 meter en een breedte van iets meer dan 8 meter (Zie figuur nr. 23).

Toelichting bij figuur nr. 17.

Foto door J.A.Cook, van twee lucht-zee reddingsboten van de R.A.F., gemeerd aan de snelbootbunker in het Zeewezendok. Foto genomen in 1945. Links een Thornycroft 67 ft. H.S.L. (zie figuur nr.18) en rechts een B.P.B. Type 3, 68 ft.H.S.L. (Zie figuur nr.19).

Toelichting bij figuur nr.20.

Pentekening van J.Hindle, 1945.

Tekening stelt de A.S.R. -steiger voor, gebouwd in 1945 op de oostelijke oever van het Zeewezendok.

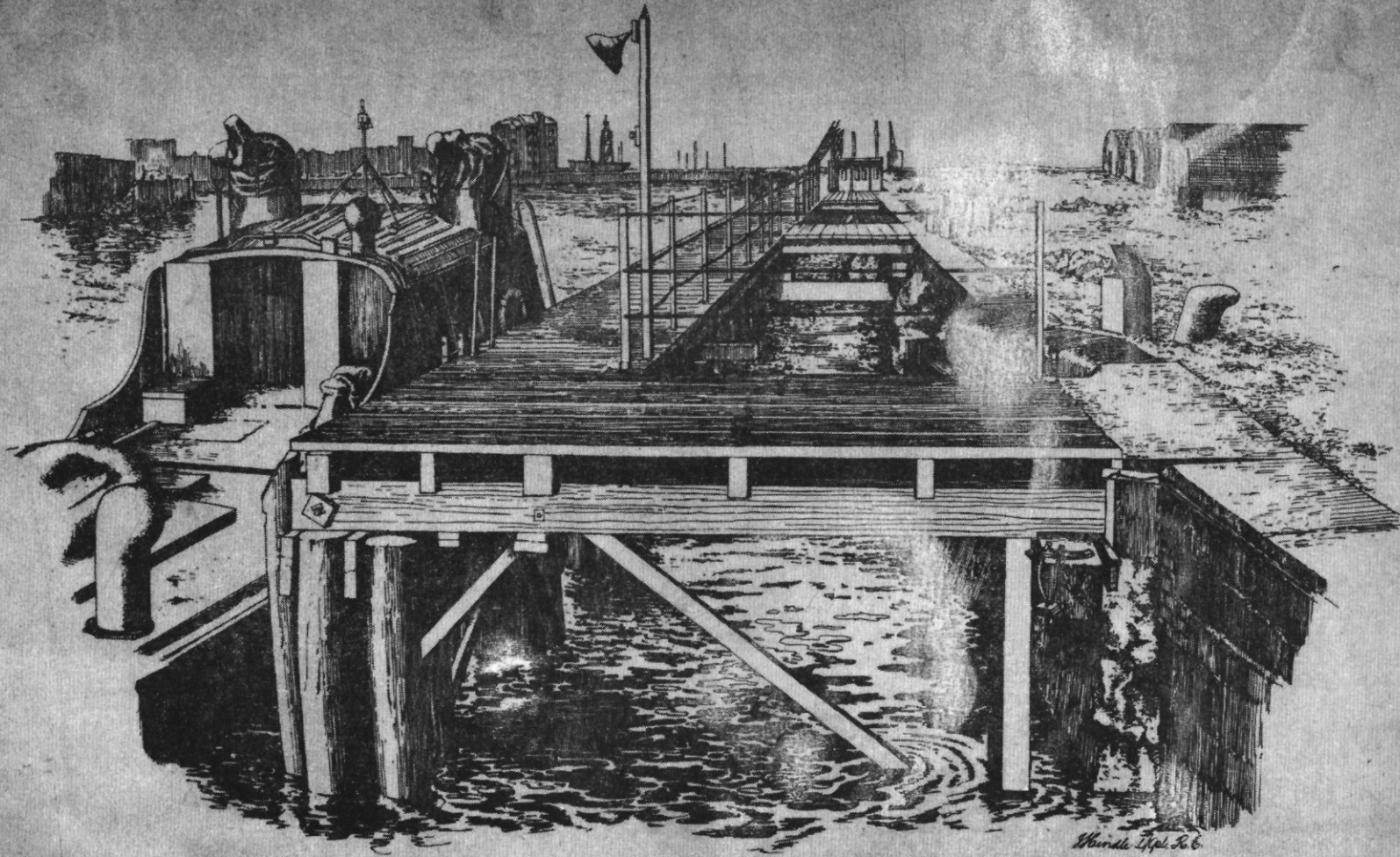
Aan de steiger ligt een Air-Sea Rescue launch van de R.A.F. gemeerd. De reddingsboot is van het B.P.B. type (zie figuur nr. 19). Rechts in de achtergrond drie Nissen huts.

Men bemerkt tevens de herstelde kaaimuur.

Links in de achtergrond de Visserskaai.

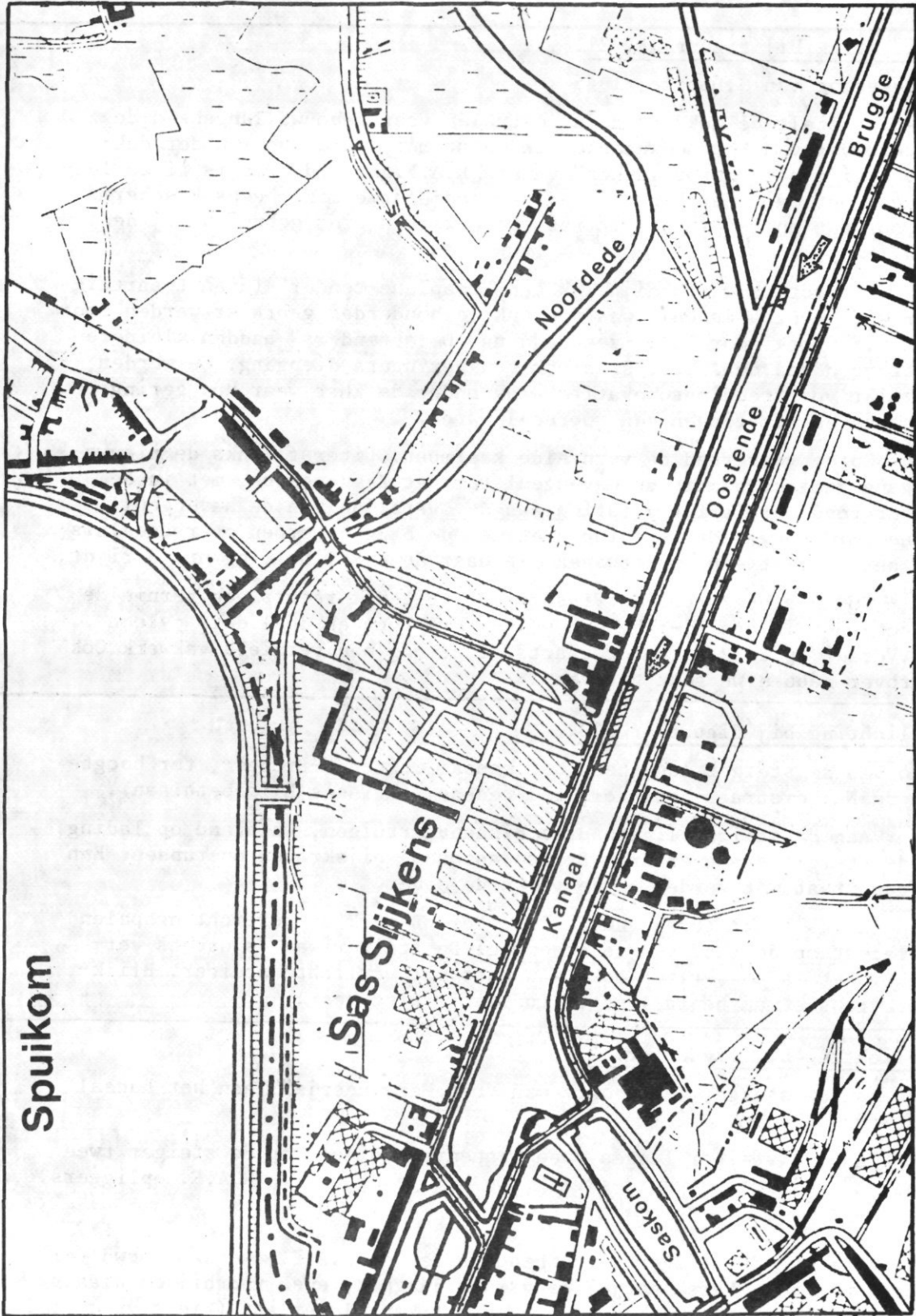
PCF 268/80 PREPARED BY *[Signature]* NO. 44, 10-0-0
CHECKED BY *[Signature]* CAPTAIN

OSTEND 20



BASSIN DE LA MARINE — TIMBER STAGES & WALKWAY
CONSTRUCTED FOR SMALL NAVAL AND R.A.F. CRAFT

FIGURE 20



Figuur nr.22 Inplanting laadsteigers

Toelichting bij figuur nr. 21.

Pentekening van J.Hindle, 1945.

Tekening stelt de dukdalven en meerpalen voor gebouwd langsheen de oosteroever van het Zeewezendok in maart-mei 1945. Aan een der dukdalven ligt een "motor-launch" van de R.A.F.gemeerd. Dit is af te leiden van het feit dat het dak van de accomodatie midscheeps beschermd is door een anti-splinter matras. Deze werden niet gebruikt bij de Royal Navy.

De boot is waarschijnlijk een "seaplane tender" (dienstvaartuig voor vliegbootbasissen), waarvan enkele honderden gebruikt werden door de R.A.F., ook voor lucht-zee redding. Deze "tenders" hadden kleinere afmetingen dan de A.S.R.'s en ook een geringere diepgang. Ze werden gebruikt voor reddingsoperaties vlak onder de kust waar hun geringere diepgang en afmetingen een voordeel waren.

Op de voorgrond de vernielde kaaimuur. Uiterst links de nieuwe toegang gemaakt vanuit de havengeul tot het Zeewezendok, met in de achtergrond het Carferrystation aan de overzijde van de havengeul. In het midden van de tekening ziet men de brug geworpen over de sluis van het dok, met een vrachtwagen die naar de L.S.T.helling nr. 3 rijdt.

In de achtergrond de Visserskaai. Uiterst rechts een vernielde pyloon. Het is ons niet bekend welke oorsprong en doel deze pyloon had. Verder op de kaai, noordwaarts, ligt nog een vernield vakwerk. Ook hierover hebben we geen gegevens.

Toelichting bij figuur nr. 23.

Foto van de steiger langsheen het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van de Nukkerstraat-Pescator, te Bredene. (Prinses Elisabethlaan).

Aan de steiger liggen drie binnenvaartuigen, wachtend op lading. Op de steiger staan er drie Britse autonome hijskranen op rupsen. Een vierde staat wat verder op de verharde oever.

Links de kantoren van de Pescator. Bemerkt de verlichtingspalen geplaatst op de rand van de steenweg. De steiger was 's nachts verlicht. Het laden verliep ook 's nachts met verlichte steiger. Blijkbaar vreesde men begin 1945 de Luftwaffe niet meer.

Toelichting bij figuur nr. 24.

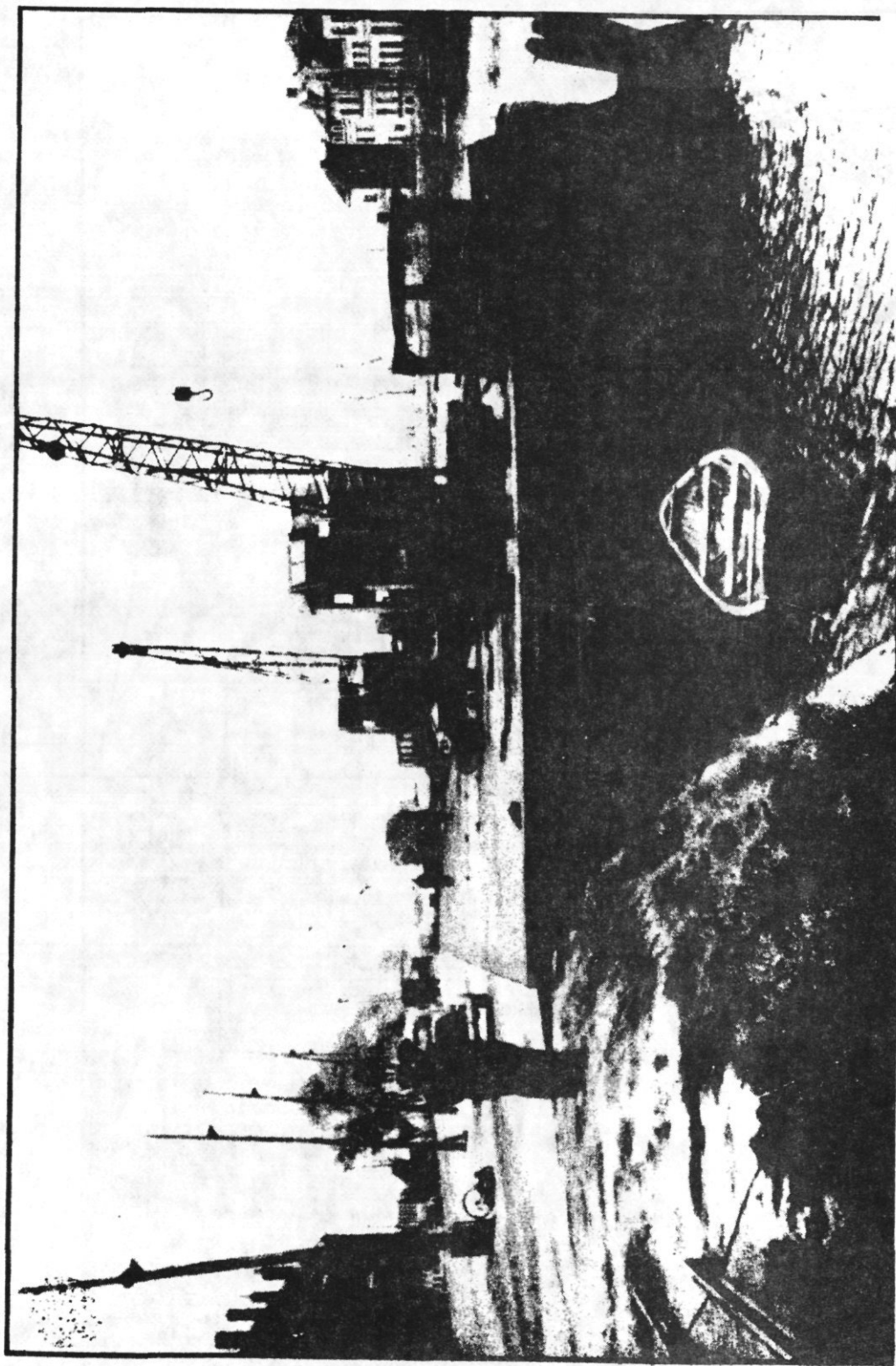
Foto van de steiger ter hoogte van "het Mezenestje", aan het kanaal Oostende-Brugge.

Aan de steiger liggen twee binnenvaartuigen, op de steiger twee "Ruston" hijskranen van de R.A.F. Op het jaagpad drie R.A.F. opliggers.

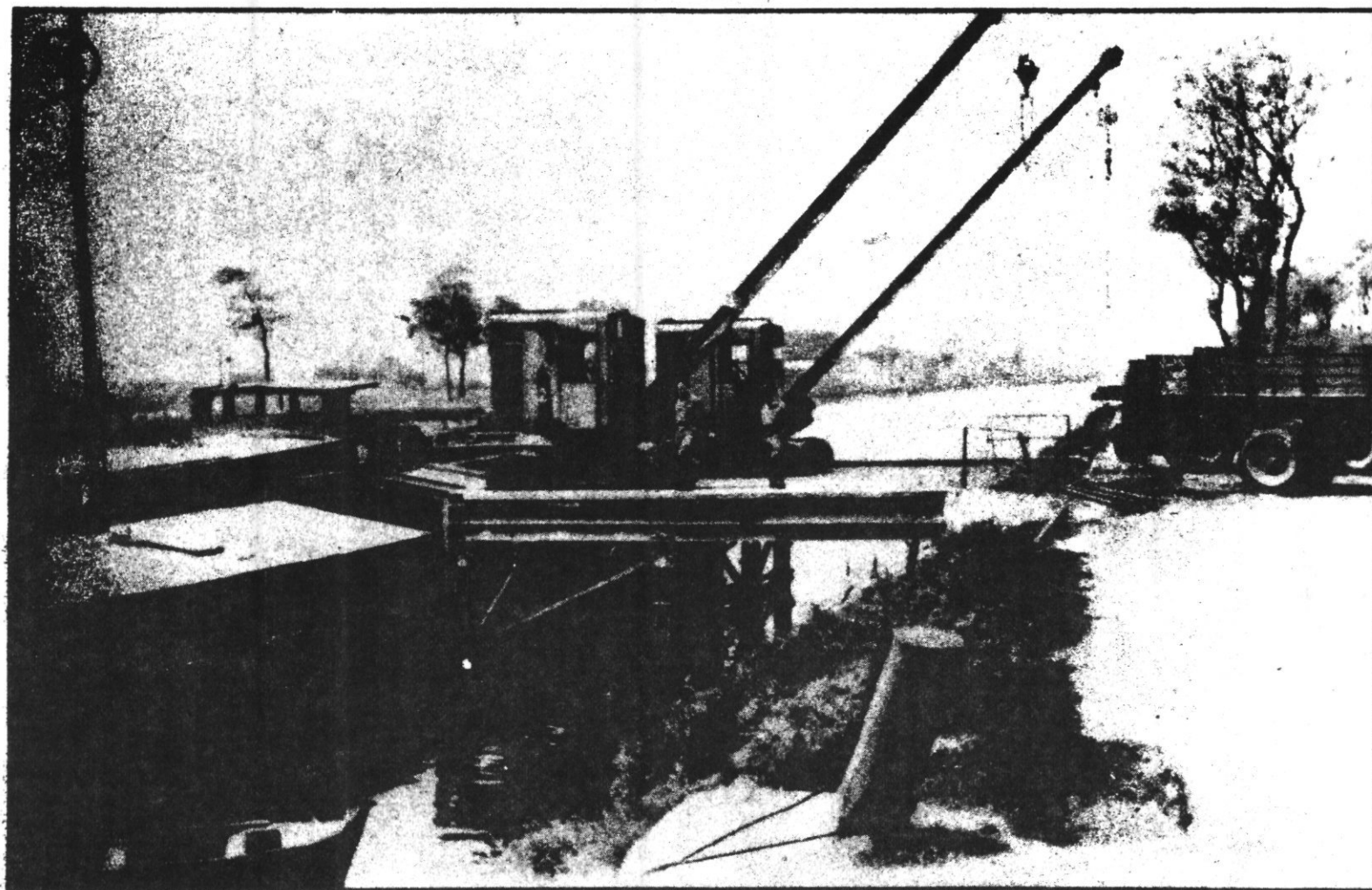
Een tweede steiger, ten behoeve van de R.A.F., werd gebouwd ter hoogte van het "Mezenestje" langs het jaagpad, even voorbij de plaats waar de Brugse steenweg de oever van het kanaal verlaat (Zie figuur nr 24).

Deze steiger, gebouwd met identieke elementen als de eerste, had een lengte van 10 meter en was eveneens iets meer dan 8 meter breed.

Aan beide steigers werden de nodige oeveraanpassingen uitgevoerd, inclusief verharding in beton en werden verharde toegangen aangelegd. De werken werden uitgevoerd tijdens de periode 10 november 1944 en 8 februari 1945. De steiger van het "Mezenestje" bestaat heden(nov.85) nog.



Figuur nr. 23. Kanaal Oostende- Brugge, Prinses Elisabethlaan, laadsteiger ter hoogte van de Nukkerstraat.



Figuur nr. 24. Kanaal Oostende- Brugge, Bredene, laadsteiger ter hoogte van het "Mezennestje".

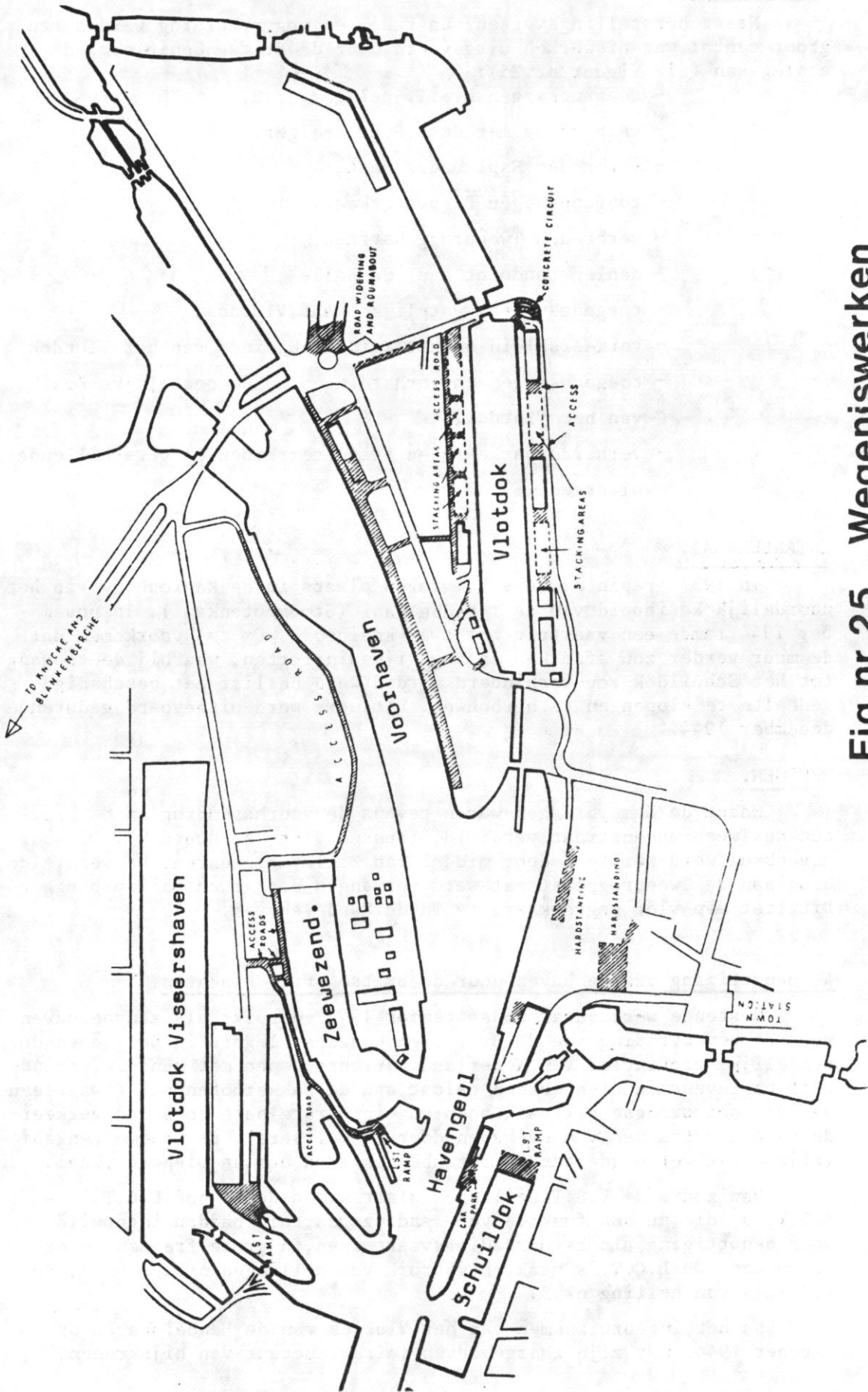


Fig.nr. 25 Wegeniswerken

WEGENISWERKEN.

Naast herstellingswerken van kaai- en wegverharding werden een groot aantal wageniswerken uitgevoerd door de Britse Genie, o.m. de aanleg van (zie figuur nr.25):

- toegangswegen L.S.T. helling nr.3,
- verbinding met de A.S.R. steiger,
- verbreden Esplanadestraat,
- toegangswegen Diepwaterkaai,
- verbreden Tweebruggenstraat,
- aanleg rondpunt aan "de Bolle",
- toegangswegen westelijke kaai Vlotdok,
- verkeersplein op het zuidelijk einde van het Vlotdok,
- toegangswegen en verhardingen op de oostelijke kaai van het Vlotdok,
- verharde parkeer- en stapelterreinen op verschillende plaatsen.

ISTANBULKAAI.

In 1937 grepen er verschuivingen plaats in de kaaiopbouw van het noordelijk kaaihoofd van de Istanbulkaai (Stoombotenkaai). In november 1944 ramde een vaartuig het zwak kaaihoofd. Om te voorkomen dat de muur verder zou afzakken en mogelijks instorten, waarbij de toegang tot het Schuildok zou verhinderd worden werd beslist het beschadigd gedeelte te slopen en te herbouwen. Dit werk werd uitgevoerd gedurende december 1944.

BRUGGEN.

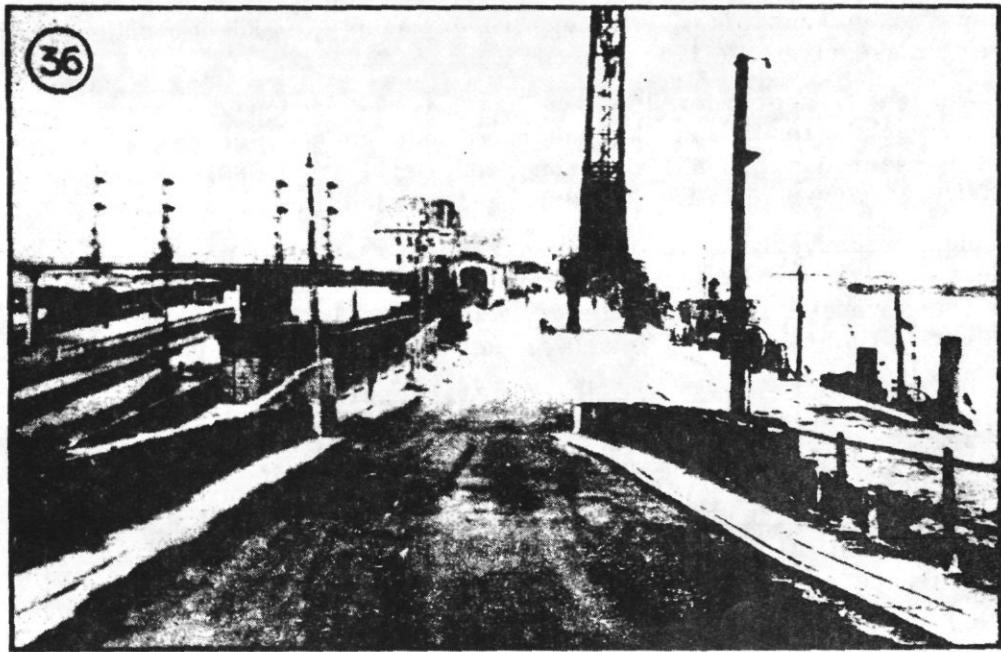
Naast de Demeybruggen waren tevens de Voorhavenbrug en de brug aan de Tweebruggenstraat vernield, (tussen Vlot- en houtdok). De voorhavenbrug werd hersteld door middel van Bailey elementen. De vernielde brug aan de Tweebruggenstraat werd vervangen door twee Bailey bruggen. Dit liet een vlot wegverkeer toe in de Handelshaven.

4. Benutting van de haven door de Britse strijdkrachten.

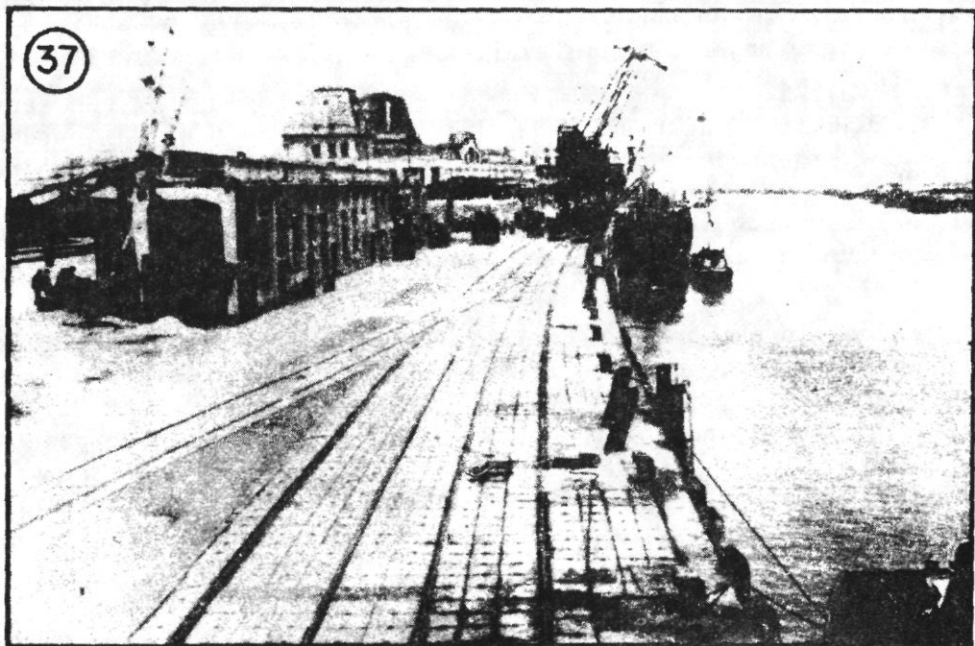
Oostende werd vanaf 26 september 1944 gebruikt als aanvoerhaven voor de bevoorrading van de Britse en Canadese legers in België en de zuidelijke provincies van Nederland. Vrachtschepen met munitie, brandstof en levensmiddelen werden gelost aan de Pakketbotenkaai (waar een van de vooroorlogse portaalkranen nog in herstelbare toestand verkeerde na het ontruimen van de haven door de Duitsers), de Stoombotenkaai (zijnde het verlengde van de Istanbulkaai) en aan de Diepwaterkaai.

Van zodra de L.S.T.hellingen klaar waren deden ook L.C.T.'s en L.S.T.'s, die nu hun functie van landingsvaartuig hadden ingeruild voor benutting als bevoorradingsvaartuigen, in grote frequentie de haven aan. De L.C.T.'s maakten gebruik van hellingen nrs. 1 en 2, de L.S.T.'s van helling nr.3.

Na het ingebruiknemen van het Vlotdok van de Handelshaven op 30 oktober 1944, met zijn gaafgebleven infrastructuur van hijskranen,



Figuur nr. 26. Pakketbotenkaai.



Figuur nr. 27. Pakketbotenkaai.

treinsporen en aansluitingen, wegenis en andere, werd het scheepvaartverkeer in de haven nog intensiever.

Tussen 27 september 1944 en 30 juni 1945 deden 2.664 zeeschepen de haven van Oostende aan. Wat neerkomt op een gemiddelde van 10 per dag. Iets meer dan één miljoen ton goederen (1.030.000) werden gelost, 670.000 militairen en 50.000 voertuigen werden in- en ontscheept.

Het vrachtverkeer in de haven zou iets afnemen na het vrijmaken van de vaarweg naar Antwerpen in november 1944, door het veroveren op de Duitsers van het eiland Walcheren, Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. Het eerste vrachtschip legde aan te Antwerpen op 28 november 1944.

De Pakketbotenkaai werd intensief gebruikt voor het ontschepen van troepen en het inschepen van zieken en gekwetsten op hospitaalschepen met bestemming Engeland. Het Militair Hospitaal te Bredene werd gebruikt als transitziekenhuis en de Mahieukazerne (nu Bootsman Jonsenkazerne) als transitkamp bij de bewegingen van zieken en troepen. Het Zeestation was gesloten voor burgerlijk verkeer en uitsluitend gebruikt voor ambulance en troepentreinen.

Na het herstel van de Diepwaterkaai werd deze benevens voor het aanleggen van tankers en bergingsvaartuigen gebruikt als basis voor mijnenvegers, hoofdzakelijk voor het vrijmaken van de vaarweg naar Antwerpen. Volgende flottieljes namen hieraan deel: 104e, 118e (Belgische Sectie van de Royal Navy), 119e, 143e en 147e uitgerust met M.M.S.'s (zie figuur nr. 47) en de 159e, 167e en 168e flottieljes uitgerust met B.Y.M.S (zie figuur nr. 48).

Oostende was ook basis voor allerhande patrouille- en begeleidingsvaartuigen van de R.N. naast een groot aantal dienstvaartuigen.

Na het vrijmaken van de Wester-Schelde werden de konvoeien met bestemming Antwerpen veelvuldig aangevallen door Duitse snelboten die opereerden vanuit Noord-Nederland. Om deze doeltreffender te bestrijden werd door de Britten vanaf januari 1945 een groot aantal motortorpedoboten ingezet vanuit Oostende. Deze snelboten legden aan in de Visserskreek en aan de Istanbulkaai.

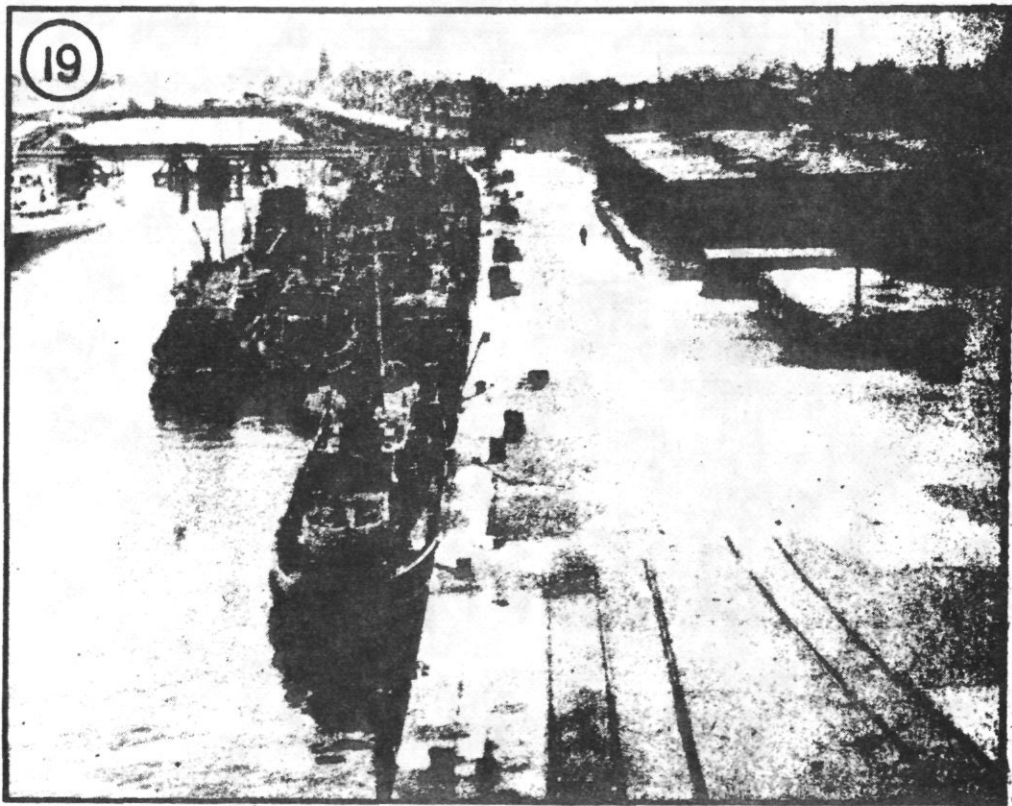
De Royal Air Force gebruikte Oostende als basis voor een aantal van de talrijke reddingsvaartuigen die ingezet werden op de Noordzee. In Oostende werden ook herstellingen aan deze vaartuigen uitgevoerd met inbegrip van rompwerken na droogzetten van de boten (zie figuur nr.31). Na de oorlog werden een klein aantal van deze lucht-zee reddingsboten overgenomen door de Belgische Luchtmacht, doch dat is een ander verhaal.

Vanaf begin oktober 1944 werden een aantal landingsvaartuigen, een klein veertigtal, geconcentreerd in de haven van Oostende, naast de reeds gekende L.C.T.'s ook LCI(S)'s, (zie figuren nrs 9 en 32), voor de aanval op het eiland Walcheren. De 4th Special Service Brigade, ongeveer 9.000 man sterk, werd "uitverkoren" de aanval op het Zeeuws eiland uit te voeren. De brigade stond onder het bevel van Brigadier-General B.W. Leicester, O.B.E.. Ze bestond uit :

- No. 41 (Royal Marine) Commando,
- No. 47 (Royal Marine) Commando,
- No. 48 (Royal Marine) Commando,
- twee "Troops" van de No. 10 (Inter Allied) Commando (waaronder naast Noren en Nederlanders ook talrijke Oostendenaars en andere West-Vlamingen),



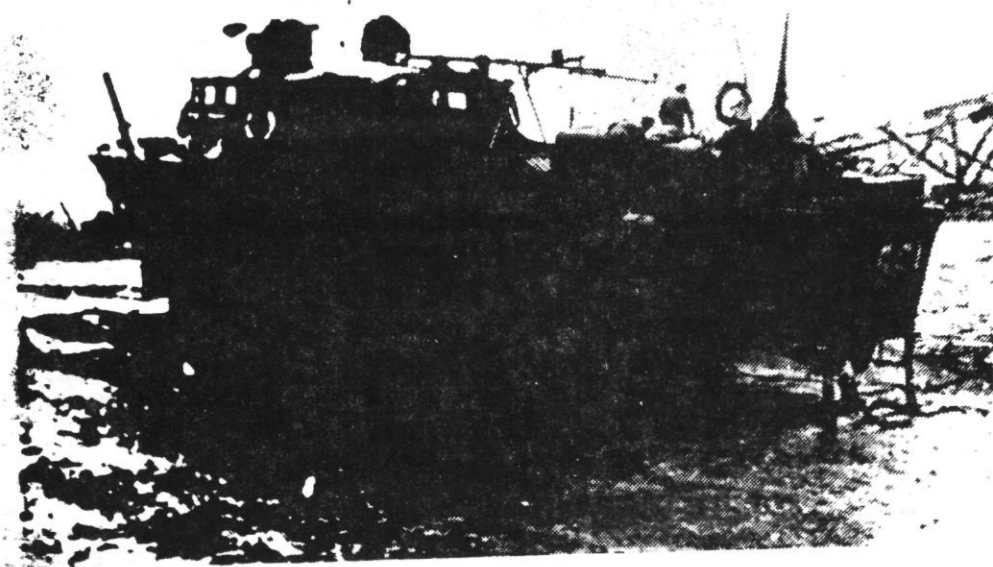
Figuur nr. 28. Diepwaterkaai tijdens de winter 1944-45, de kaai ligt bedekt met sneeuw. Op de midden achtergrond een aantal platte boeien. Verder langs de kaai begeleidingsvaartuigen van de Royal Navy.



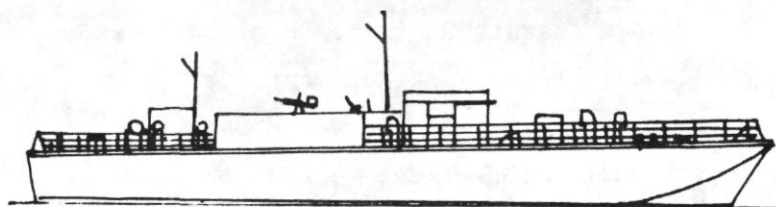
Figuur nr. 29. Diepwaterkaai in de winter 1944-45 . Aan de kaai een begeleidingsvaartuig en een aantal MMS's.



Figuur nr. 30. Diepwaterkaai tijdens de winter 1944-45 . Aan de kaai een twaalftal MMS's (mijnenvegers). Links de RYCO met landingssteiger links, rechts de helling en twee binnenlanders gemeerd aan de dukdalven ter hoogte van de RYCO. In de achtergrond de Voorhavenbrug en de wijk Sas-Slijkens.



Figuur nr. 31. R.A.F. reddingsboot, type B.P.B. op het droge gezet te Oostende, voor onderhoudswerk aan de romp.



Figuur nr. 32. LCI(S), Landing Craft Infantry (Small), Landingsvaartuig Infanterie (Klein).

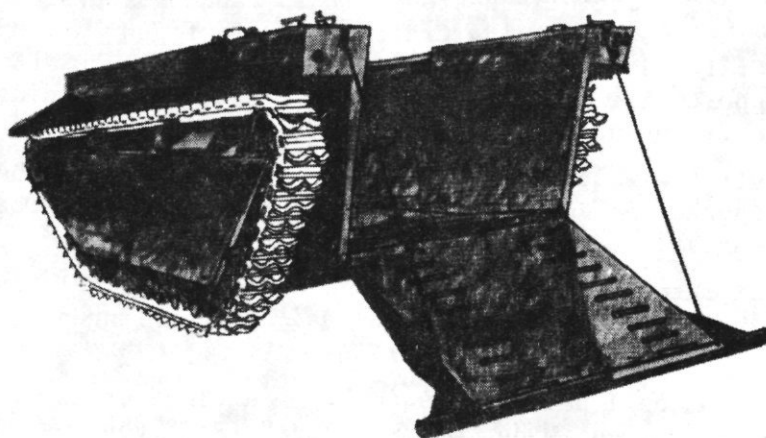
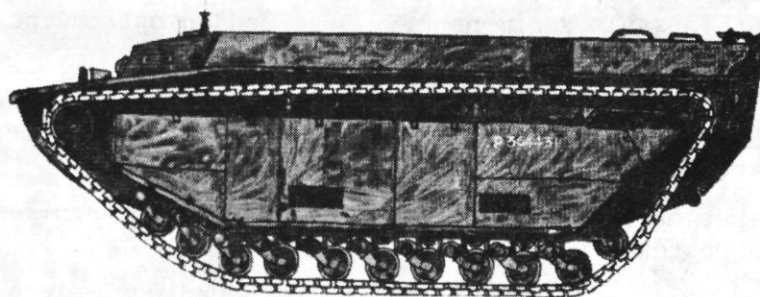
Afmetingen : l.o.a. 32,02 m x br. 6,56 m x dp. voor 0,98m -ar. 1,14 m.

Lading : 102 soldaten en persoonlijke uitrusting.

Bewapening : 2 x 1 20 mm kanonnen, 2 x 1 .303 mg's.

Bemanning : 17.

Gebouwd in G.B., 1943, aantal : 100.



Figuur nr. 33. Landing Vehicle Tracked, Armoured - Mk.4, LVT-4, "Buffalo".
(Landingsvoertuig, op rupsen, gepantserd).

Afmetingen : lengte 7,93 m x br. 2,45 m x hgt 3,20 m.

Motor Continental 250 pk. Snelheid op land 40 kmh, water 10 kmh.

Ontworpen door D.Roebling (VSA), 18630 stuks gebouwd 1943-45.

Lading : 30 man, of een Bren-carrier, of 1 jeep, of 6-pond kanon.

- 5th Assault Regiment Royal Engineers,
- 6th Assault Regiment Royal Engineers,
- 11th Royal Tank Regiment,
- 1st Lothian and Border Horse,
- 144th Pioneer Cy,
- 10th Canadian Field Dressing Station.

De brigade werd vanaf Oktober te Oostende en omgeving ingekwartierd en werd de inval ingeoeffend op de stranden en in de duinen in de omgeving van Oostende.

De brigade zou te Westkapelle (Zeeland) ontschepen. De aanval zou uitgevoerd worden door 102 "Buffalo's", bemand door de 5 ARRE en 11 RTR, die de Commando's en geniesoldaten zouden vervoeren. De Buffalo's zouden te water gelaten worden terwijl de L.C.T.'s nog een eind van het strand zouden verwijderd zijn, om dan op eigen kracht naar het strand te varen (Zie figuur nr.33).

De aanvalstroepen zouden gesteund worden door tien "Sherman Crab" vlegeltanks (zie figuur nr. 34) en twee gewone Sherman tanks (zie figuur nr. 35) van de 1st Lothian and Border Horse en acht AVRE tanks (zie figuur nr. 36) met SBG bruggen en fascines, en vier bulldozers van het 6th Assault Regiment R.E. Deze zouden ontscheept worden op het strand door LCT's.

Daarenboven werden de Commando's uitgerust met meer dan vijftig "Weasels", (zie figuur nr. 38). Honderd man werden opgeleid te Oostende in het besturen van deze amphibische rupsvoertuigen.

Al het materieel, tellende bijna 200 rupsvoertuigen, werd verzameld te Oostende vóór half-oktober.

Op 27 oktober vervoegt de Support Squadron Eastern Flank (SSEEF), onder leiding van Commander Pugh, R.N., de landingsvaartuigen te Oostende. Deze flottielje bestond uit 25 landingsvuursteunvaartuigen, namelijk, acht LCG's (Landing Craft, Guns, zie figuur nr. 38), zes LCF's (Landing Craft, Anti-aircraft, zie figuur nr. 39), zes LCS (Landing Craft, Support, zie figuur nr. 40) en vijf LCT(R) (Landing Craft, Rockets, zie figuur nr. 41).

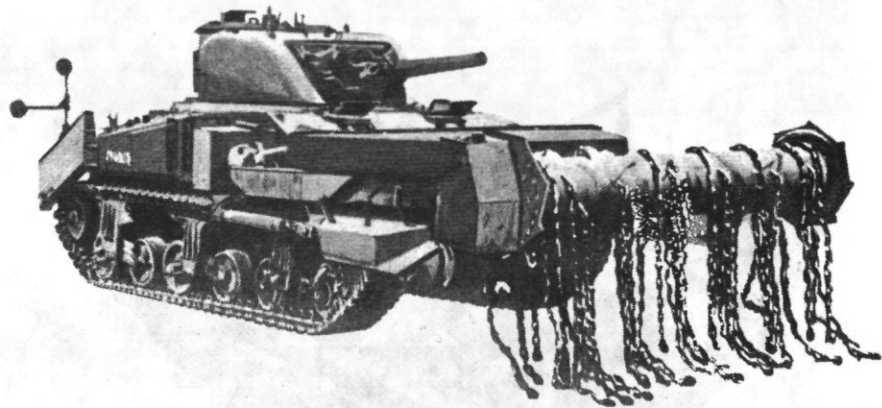
De vloot werd verder nog aangevuld met allerlei begeleidings- en dienstvaartuigen, o.m. ambulancevedettes. Nooit zou Oostende nog zo een concentratie oorlogsvaartuigen kennen.

Op 31 oktober werden de troepen en het materieel ingescheept op de Visserskaai, Schuuldok, Istanbulkaai, LST hellingen 1, 2 en 3 en Diepwaterkaai (zie figuur nr. 42).

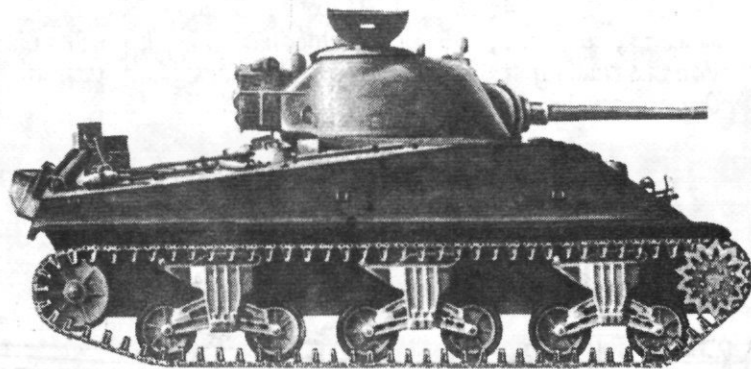
Om 01.00 op 1 november 1944 begon de vloot de haven te verlaten om convooi te vormen in de "Ostend Roads" (Rede van Oostende) om omstreeks 03.15 de steven naar Walcheren te wenden. De aanval op Walcheren was op weg, doch dat is een verhaal dat buiten het bestek en opzet van dit artikel valt.

Na de aanval vervoegden de landingsvaartuigen terug de haven van Oostende, vele zwaar gehavend, helaas was hun aantal ook sterk uitgedund.

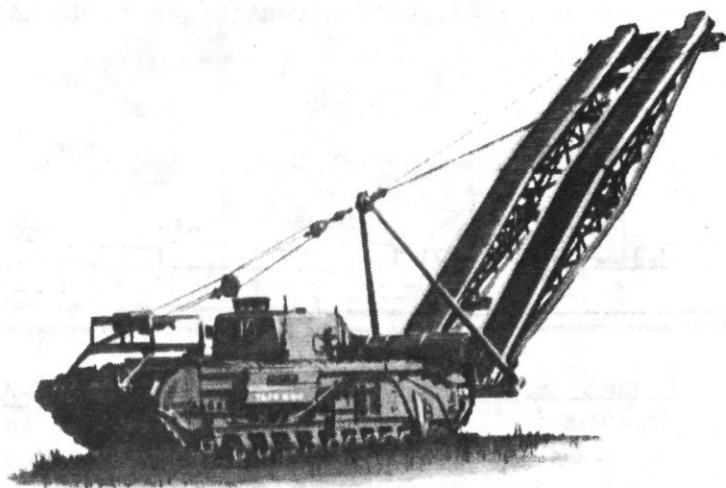
Op 2 oktober 1944 wordt het ammunitieschip "Cedarwood" lek geslagen door een mijn en zinkt in de havengeul ter hoogte van de Istanbulkaai.



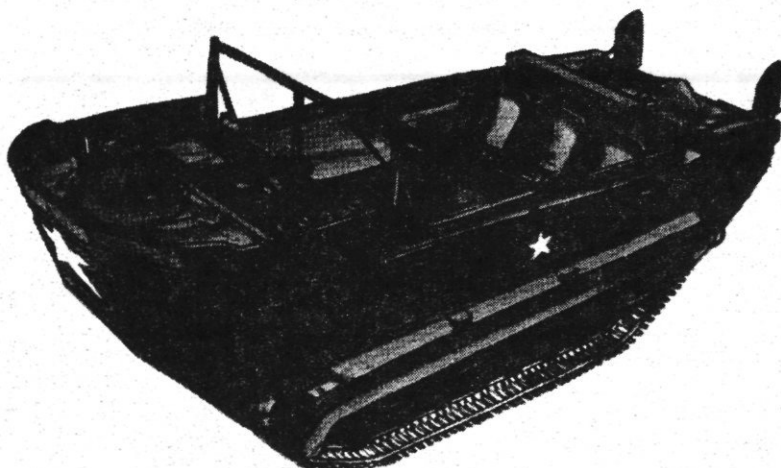
Figuur nr. 34. Sherman "Crab" vlegeltank (flails).
Amerikaanse tank aangepast door de Britten om door middel van roterende vlegels (kettingen), landmijnen tot ontploffing te brengen (opruimen mijnvelden). 689 stuks omgebouwd.



Figuur nr. 35. Sherman tank. (Medium Tank M.4).
Ontworpen en gebouwd vanaf 1941 in USA.
350 pk motor, 75 mm kanon en 2 mg's .30 inch.
Gewicht : 30 ton. In totaal meer dan 58.000 Shermans gebouwd.



Figuur nr. 36. AVRE. Assault Vehicle Royal Engineers.
Brits bestormingsvoertuig voor genietroepen. Ontwikkeld uit Churchill tank. Op afbeelding uitgerust met valbrug, S.B.G. (Small Box Girder) bridge. Uitgerust in de koepel met Petard geniekanon (schiettoestel voor dynamiet projectielen). 700 stuks gebouwd in G.B., 1943-44.



Figuur nr. 37. Cargo Carrier, Amphibious, M.29.C, "Weasel".
(Lastwagen, amphibie).

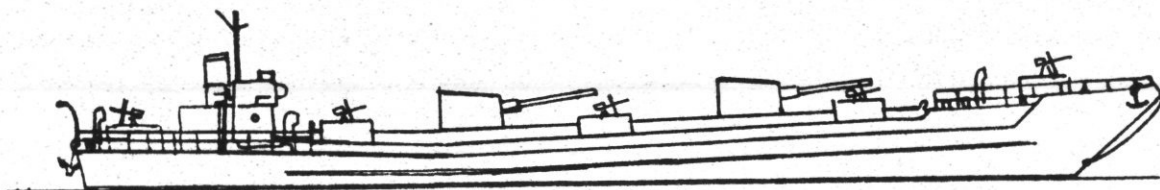
Ontworpen en gebouwd door Studebaker Corporation, VSA.

Afmetingen : 4,88 x 1,98 x 1,83 m.

Motor , 6 cyl., 65 pk. Gewicht 2174 kg. Snelheid te water 7 kmh.

Voortstuwning te water door de beweging van de rupsen.

Ongeveer 15.000 stuks gebouwd, 1943-45.

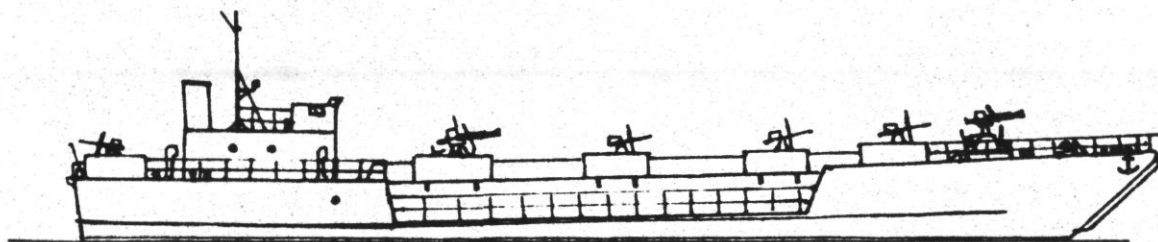


Figuur nr. 38. LCG(L)3, Landing Craft Guns, Large, Type 3.

Omgebouwde LCT(3), bewapend met twee 4.7 inch en tot acht 20 mm kanonnen.

Gebouwd om vuursteun te geven aan de troepen op de stranden.

Bemanning : 47. Dertig vaartuigen in dienst genomen door R.N.

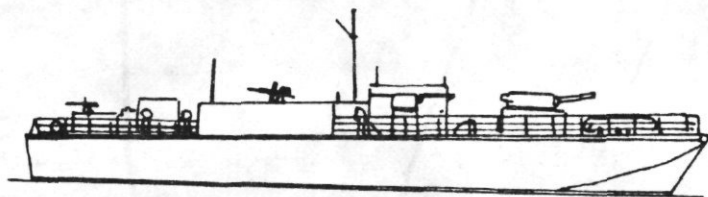


Figuur nr. 39. LCF(4), Landing Craft Anti-Aircraft, Type 4.

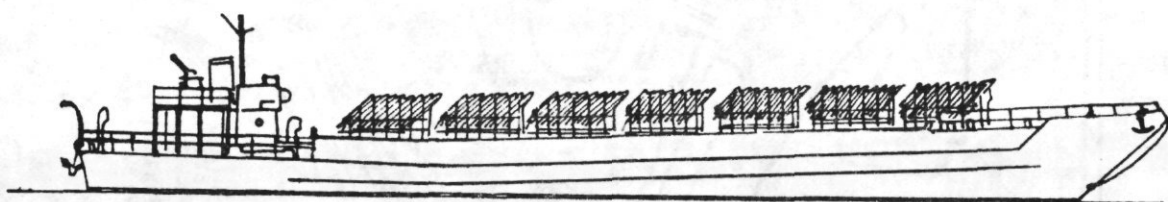
Omgebouwde LCT(4), bewapend met luchtdoelkanonnen voor verdediging tegen luchtaanvallen van de troepen op de stranden en ontschepingsvloot.

Bewapening : 4 x 1 2-pond en 8 x 1 20 mm A.A. kanonnen.

Bemanning : 66. Achtentwintig vaartuigen in dienst genomen door de R.N.



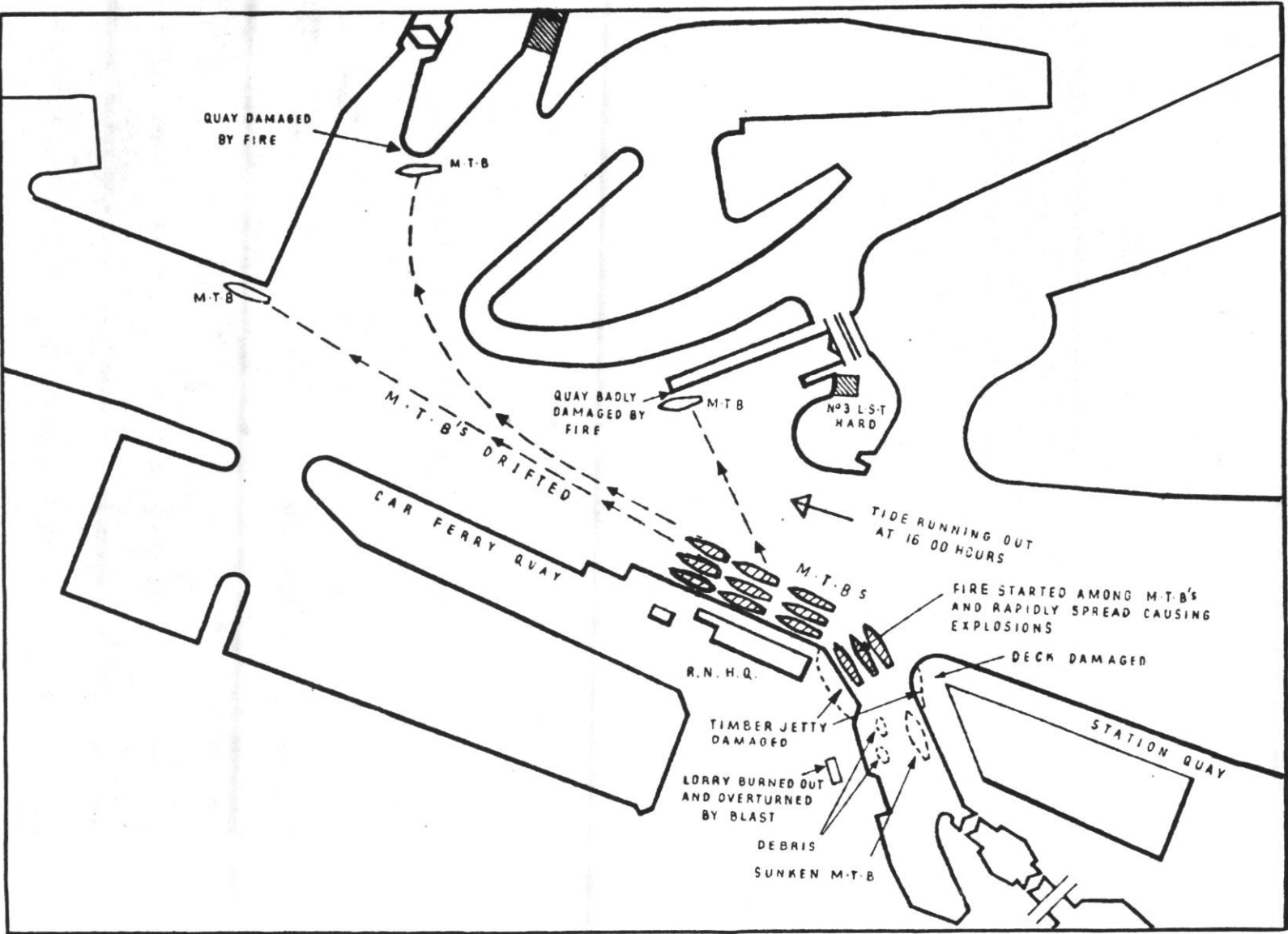
Figuur nr. 40. LCS(L)(2); Landing Craft Support, Large, Type 2.
 Omgebouwde LCI(S), gewapend met een vier inch rook mortier, 1 x 6-pond
 en 2 x 8 20 mm kanonnen, 2 x 1 .50" mg's.
 Bemanning : 25. Tien vaartuigen in dienst genomen door de Royal Navy.



Figuur nr. 41. LCT(R), Landing Craft Tanks (Rockets).
 Landingsvaartuig tanks uitgerust met 1080 halve-duims raketten.



Figuur nr.42. Oostende 31 oktober 1944. LCT's geladen met Buffalo's,
 wachtend op de afvaart uit Oostende voor de ontschepping op het eiland
 Walcheren.



Figuur nr. 43

Ramp van 14 februari 1945

Door duikers van de 930e en 933e Port Construction and Repair Coys, bijgestaan door duikers van de 1052e Port Maintenance Coy. (havenonderhoudstroepen), werd de ammunitie uit het schip gehaald en afgevoerd.

Vervolgens werd door een bergingsploeg van de Royal Navy het schip vlotgebracht en weggesleept.

Op 14 februari 1945 ontstaat brand op één van de motortorpedoboten gemeerd aan de houten kaai op de hoek van de ingang tot de Visserkreek, zijde Istanbulkaai (zie figuur nr. 43). Het vuur nam snel uitbreiding en sloeg over op de talrijke MTB's die gemeerd lagen aan de Istanbulkaai en in de Visserkreek. De houten steiger vatte eveneens vuur. Losgeslagen brandende boten dreven af met de uitgaande tij en zo raakten de geleidingsstaketsels van de Zeewezendoksluis en van de Visserijdoksluis ook in brand, evenals de houten kaai op de kop van de Pakketbotenkaai. Door ontploffingen aan boord van de brandende vaartuigen werd het Zeewezengebouw zwaar beschadigd. Het Carferrystation, waar het hoofdkwartier van de Royal Navy gevestigd was, werd ook beschadigd.

Bij deze ramp, men kan haast spreken over een van de grootste katastrofen die de Royal Navy ooit trof, wat het absolute aantal van de verloren eenheden betreft, gingen twaalf motortorpedoboten verloren, n.l. :

- vier MTB's, type Fairmile D, (zie figuur nr. 4),
MTB 776, 789, 791 en 798,
- acht MTB's, type British Power Boat, (zie figuur nr. 4)
MTB 438, 444, 459, 460, 461, 462, 465 en 466.

Deze laatste zes boten waren bemand door de Royal Canadian Navy.

De havengeul werd snel geruimd door de Royal Navy en de schade aan de walinstallaties werd hersteld door de Britse Genie, (zie figuur nr. 4).

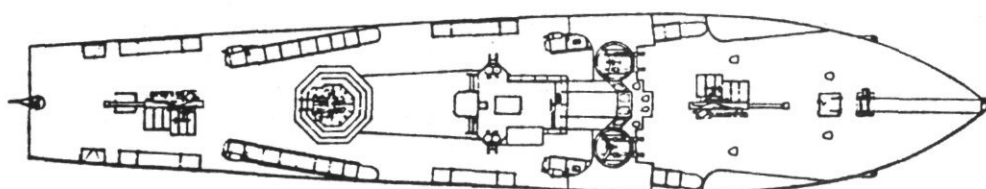
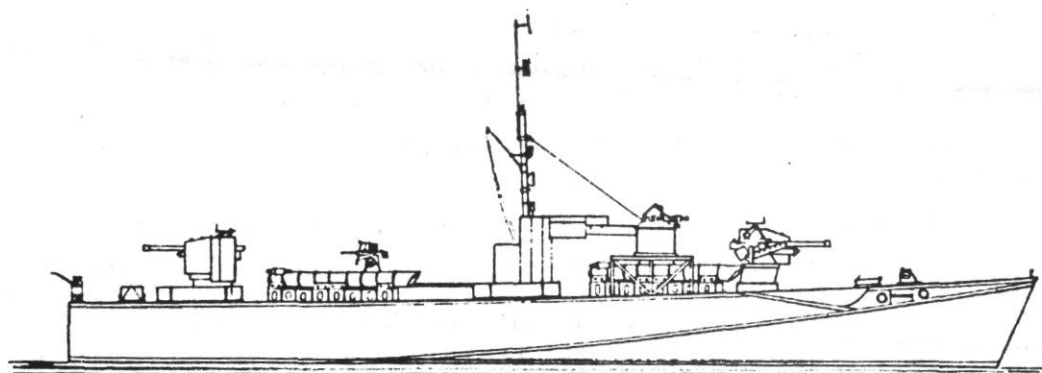
Door de Britten werd vanaf de bevrijding het ganse havengebied afgesloten door middel van een hoge prikkeldraadafsluiting.

Het "Britse havengebied" omvatte :

- het Schuildok,
- de havengeul en staketsels,
- de oude Handelsdokken,
- het Zeestation,
- Vlotdok, Houtdok en saskom,
- Voorhaven,
- Zeewezendok,
- Visserijdok,
- de Halve Maan.

De sluis van de oude Handelsdokken werd vrijgemaakt door de Britten en de Handelsdokken werden ter beschikking gesteld van de visserij.

Het Zeestation, "Oostende-Kaai" werd slechts gebruikt voor militair verkeer, het burgerlijk verkeer moest gebruik maken van het oud spoorwegstation aan het Vander Sweepplein, het huidige E. Feysplein.



Figuur nr. 44. Fairmile Type D Motortorpedoboot.

Ontworpen door de Britse Admiraliteit, constructie in hout.

Afmetingen : l.o.a. 30,08 m x br. 6,48 m x dpg. achter 1,56 m.

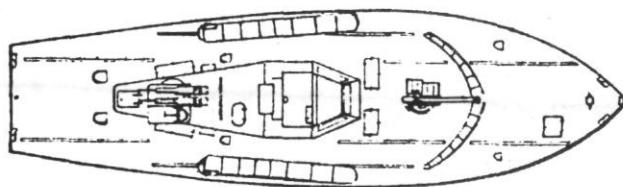
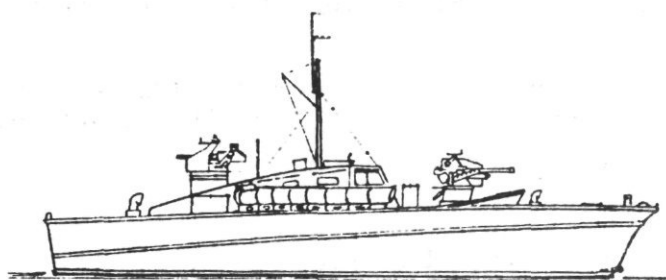
Waterverplaatsing 105 ton. Vier motoren Packard van 1250 pk.

Snelheid 31 knoop, autonomie 1200 zeemijl bij 10 knoop.

Bewapening : 2 x 1 6 pond kanon, 1 x 20 mm kanon, 2 X 2 m.g.'s .50"
in aangedreven koepels.

4 x 18" torpedo's, 2 dieptebommen.

Bemanning : 30. Gebouwd : 1942-44, aantal : 210 boten.



Figuur nr. 45. British Power Boat Motortorpedoboot.

Ontworpen door British Power Boat Co. , Hythe.

Afmetingen : l.o.a. 21,88 m x br. 6,28 m x dpg achter 1,68 m.

Waterverplaatsing 51,6 ton. 3 motoren Packard van 1200 pk.

Snelheid 39 knoop, autonomie 600 mijl bij 15 knoop.

Bewapening : 1 x 6 pond kanon, 1 x 2 20 mm kanonnen in aangedreven
koepels.

2 x 18" torpedo's

Bemanning : 17. Gebouwd 1942-45, aantal 80.

Toelichting bij figuur nr. 46.

Pentekening van J.Hindle, 1945.

Tekening stelt de Visserskaai voor na het herstel van de schade ten gevolge van de brand van 14 februari 1945.

Links het uiteinde van het Carferrygebouw, midden voorgrond de herstellende houten kaai van de Visserskreek. Rechts het gehavende Zee-wezengebouw. Aan de overzijde van de havengeul de ingang tot het Zee-wezendok, gemaakt door de Duitsers, met aan beide zijden van de ingang een houten steiger. Links daarvan een Duitse bunker op het landhoofd op het einde van de oosteroever. Op de achtergrond de vernielde vismijn. Men bemerkt tevens op de oostelijke oever van het Zeewezendok de vernielde pyloon die ook voorkomt op figuur nr. 21.

Het wegvervoer, met inbegrip van de fietsers en voetgangers, komende uit de richting Brugge, en vice-versa, moest Oostende bereiken over de Sasbrug, de Vaartblekersstraat, de Sloepenstraat ("achter Beliard's"), de Konterdamkaai ("langs het bosje") om zodoende de de Smet de Naeyerlaan te bereiken. Het tramverkeer van en naar de oostkust verliep op de lijn "langs de dorpen". Dit wil zeggen over Bredene-Dorp en Klemskerke. De terminus was gelegen aan de elektrische centrale te Sas-Slijkens. Deze eind- of beginhalte moest men bereiken te voet vanuit Oostende.

De haven werd gedeeltelijk vrij gegeven voor burgerlijk verkeer na het beëindigen van de oorlog begin juni 1945. Het zou duren tot april 1946 vooraleer Oostende-Kaai vrijgegeven werd voor burgerlijk verkeer.

De toegang tot de sluis van het Visserijdok en de sluis zelf werd geruimd en hersteld door de diensten van het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust. De sluis werd terug in dienst gesteld op 21 december 1946. De kaaimuren werden hersteld en een verkoophalle opgetrokken. De visafslag in de vissershaven greep voor het eerst weer plaats op 15 januari 1947.

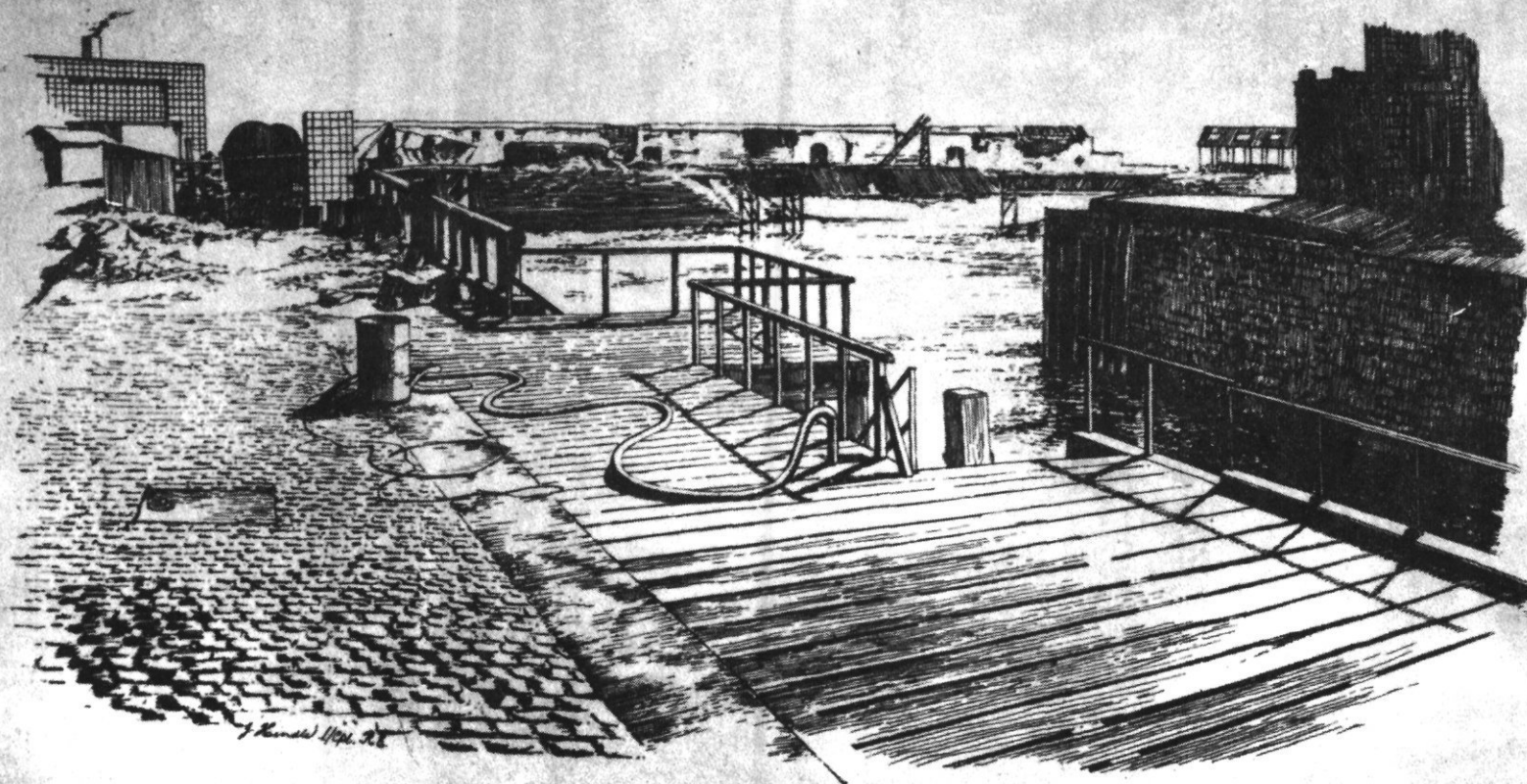
De militairen hadden naast herstelwerkplaatsen, kantonnementen, opslagplaatsen en andere installaties, ook een eigen brandweerkorps, de "Army Fire Service". Een militaire brandweerkazerne, "Fire Station", werd ingericht in een rij huizen aan de Congolaan, nu Dr. Moreauxlaan, tegenover de watertoren van de Opex. De huizen werden omgevormd tot garages, werkplaats, kantoor en verblijven. Het korps was uitgerust met legerbrandweerwagens, gebouwd op Bedford chassis (zie figuur nr. 49).

Het zou duren tot in 1947 vooraleer alle Brits militair verkeer in de haven eindigde. Ondertussen lag de definitieve wederopbouw stevig in de hand, en was het burgerlijk verkeer in de haven reeds geruime tijd hervat. Op 23 oktober 1945 was de pakketbotendienst terug in bedrijf. Tot 6 mei 1946 waren er slechts drie overtochten per week, op die dag werd de dagelijkse dienst terug ingesteld.

Oostende ontwikkelde zich tot "Gateway to Europe", "but that is another story".

PCR 288/31
PREPARED BY: *E. H. ...*
CHECKED BY: *J. H. ...*
DATE: 10 JULY 1945
CAPTION

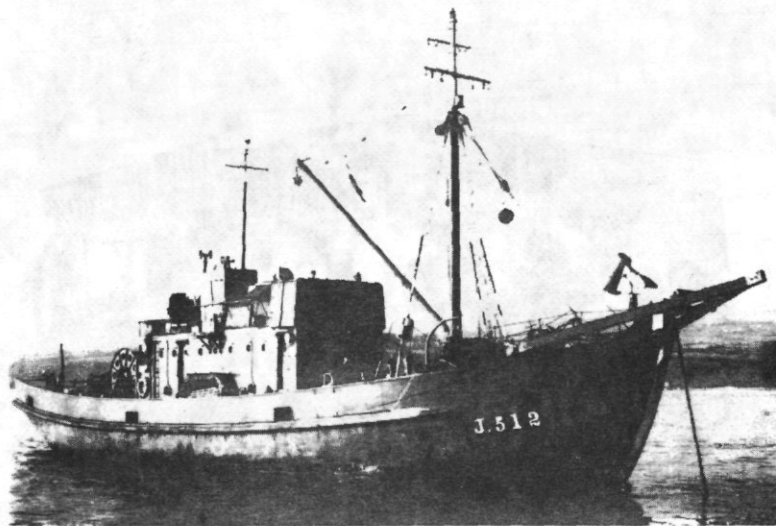
OSTEND 31



ENTRANCE TO BASSIN DE COMMERCE

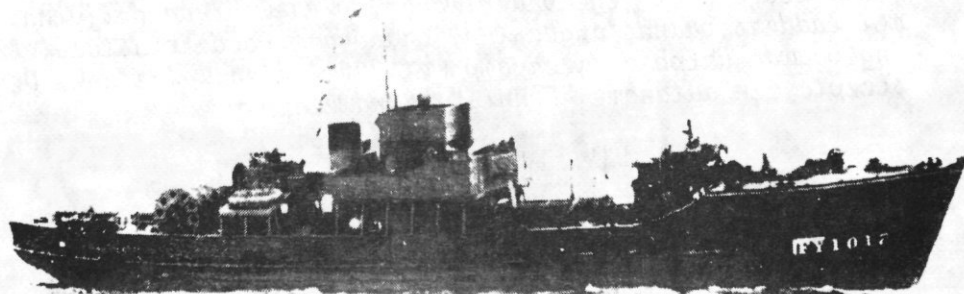
TIMBER LANDING JETTY AS RECONSTRUCTED AFTER FIRE OF 14 FEB 1945

FIGUUR 46.



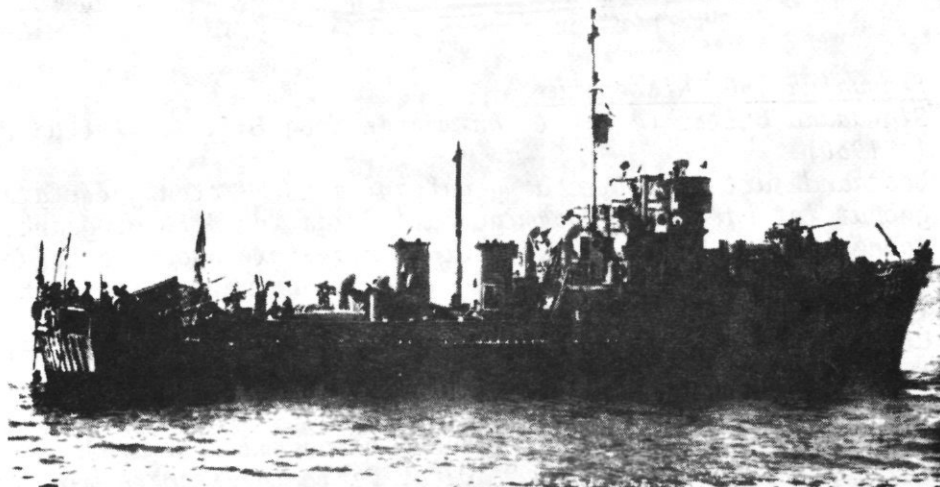
Figuur nr. 47a. Motor Mine Sweeper, (type 1)

Afmetingen: l.o.a. 36,30 x br. 7,02 x dpg 2,90 m. Wvpl: 165 t.
 1 dieselmotor 500 pk. Snelheid 11 knoop. Gebouwd in GB, 318 eenheden.
 Bewapening : 1 x 2 .50 duim m.g.'s.



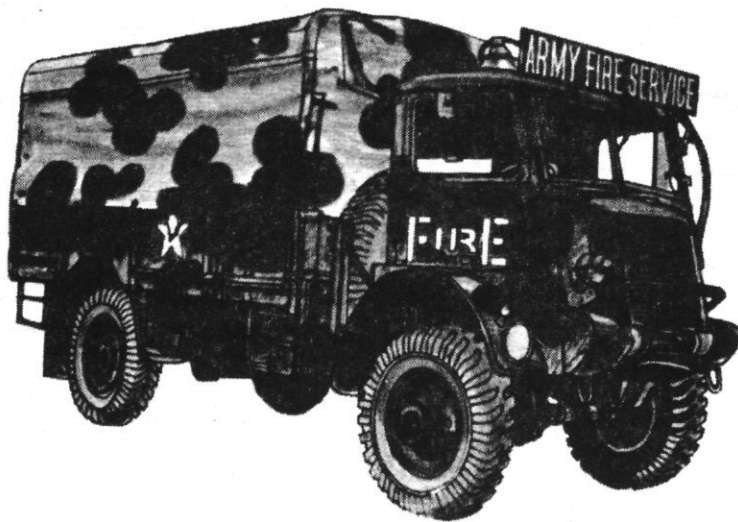
Figuur nr. 47b. Motor Mine Sweeper (type 2).

Afmetingen : l.o.a. 42,70 x br. 7,93 x dpg 3,20m. Wvpl: 255 t.
 1 dieselmotor 500 pk. Snelheid 10 kn. Gebouwd in GB. 90 eenheden.
 Bewapening : 2 X 1 20mm kanonnen. Bemanning: 21.

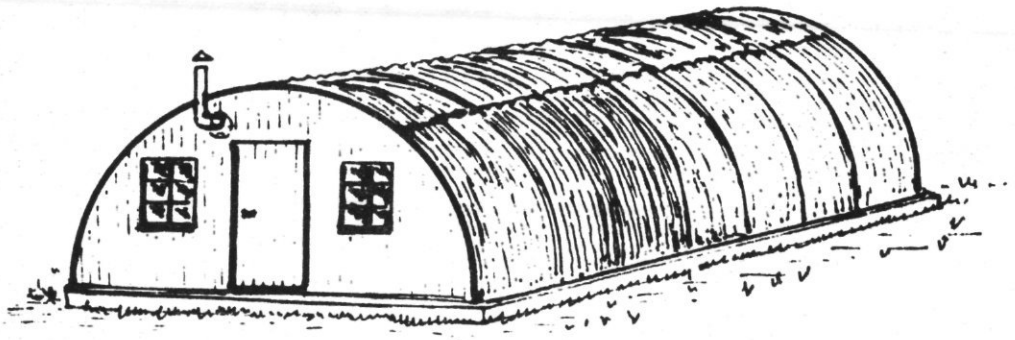


Figuur nr. 48. Brooklyn Yard Mine Sweeper (BYMS)

Afmetingen: l.o.a. 41,33 x br. 7,48 x dpg 1,80 m. Wvpl: 215 t.
 2 diesels, 2 x 500 pk, snelheid 14 knoop. Bewapening: 1 X 3" en
 2 X 1 20mm kanonnen. Bemanning: 30. Gebouwd in VSA.
 144 in dienst bij Royal Navy.



Figuur nr. 49. Lorry, 3t, 4X4, Fire Tender, Bedford.
 Brandweervagen (pompewagen) van het Britse leger. Gebouwd op een standaard Bedford QL legervoerwagen, vier-wiel aandrijving. Uitgerust met ladders, brandslangkasten, draagbare poederblustoestellen en een ingebouwde hulpbrandweerpomp met 900-liter watertank. De pompewagen sleepte een autonome "Dennis" brandweerpomp.



Figuur nr. 50. Nissen hut.
 Standaard Britse legerhut, ontworpen door Brits ingenieur P. Nissen (+ 1930).
 Bestaande uit gecentreerde gegalvaniseerde stalen golfplaten, aaneengebouwd tot half-cirkelvormige buis, diameter 4,80 m, geankerd aan betonnen vloer. Voor- en achtereinde afgesloten door geprefabriceerde houten eindschotten, voorzien van deur en twee vensters. Er waren twee types, met- en zonder zijvensters.
 Uit het basis type werden ook grotere hutten ontwikkeld met werkplaats en opslag functies.
 Gecentreerde golfplaten werden ook gebruikt voor het afdekken van stapels munitie die zonder verdere bescherming of afsluiting langs Vlaanderen wegen waren gestapeld. De kleine stapels munitie, opgesteld met ruime tussenafstanden langs beide zijden van de weg, werden bewaakt door een ambulante wach.

BIBLIOGRAFIE.

- The Belgian Port of Ostend, 21 Army Group, War Office, 1946.
- Der Atlantikwall, Perlenschnur aus Stahlbeton, Rudi Rolf, AMA Verlag Beetsterzwaag, 1983
- The Green Beret, Hilary St. George Saunders, The New English Library, London, 1971.
- The War of the Landing Craft, Paul Lund & Harry Ludlam, The New English Library, London, 1976.
- The Battle of the Torpedo Boats, Bryan Cooper, Macdonald, London, 1970.
- R.A.F. Rescue Launches, WW2, J.Pritchard, Argus Press, London, 1975.
- Royal Naval Coastal Forces, A.J.P. North, Almark Publications, New Maldon, 1971.
- 79th Armoured Division, Nigel Duncan, Profile Publications, Windsor, 1972.
- British Commonwealth Armoured Formations (1916-1946), Duncan Crow, Profile Publications, Windsor, 1971.
- Jane's Fighting ships, J.E.Moore, Sampson Low Marston, London, 1946.
- Warships at Work, A.C.Hardy, Pinquin, Hammondswoth, 1944.
- Warships of World War II, H.T.Lenton & J.J.Colledge, Ian Allan, London, 1964.
- Tanks and Other Armoured Fighting Vehicles 1942-45, B.T.White, Blandfort Press, Poole, 1975.
- Military Transport of World War II, Chris Ellis & Denis Bishop, Blandfort Press, London, 1971.
- The Observer's Fighting Vehicles Directory, Bart H. Vanderveen, Frederick Warne, London, 1969.
- History of the Second World War, B.H. Liddell Hart, Cassell, London, 1970.

DANKWOORD.

Mijn dank gaat in het bijzonder uit naar J.Hindle, Brits kunstenaar, die in opdracht van het Britse leger, 21 Army Group, de uitzonderlijke tot in de details uitgewerkte, pentekeningen heeft gemaakt die deze bijdrage verluichten en die een enig beeld brengen van de haven van Oostende tijdens het laatste oorlogsjaar.

Ik dank ook Richard "Dicky" Verbanck, Ere-voorzitter van de Heemkring Ter Cuere, Bredene, en Omer Vilain, Onderhoofdman van de heemkundige kring "De Plate", Oostende, voor hun aansporing tot het behandelen van het onderwerp.

Daarenboven wens ik mijn waardering en dank te uiten voor het geduld en inzet bij het typografisch werk van confrater Louis Vande Castelee en de "proof-reading" van Jozef Coenye.

Bredene, 1985.
F.G.