



OOSTENDE

14.09.97

14 september 1997

Open
Monumentendag
Oostende

 Stad aan Zee
OOSTENDE

Colofon

Deze brochure werd uitgegeven in het kader van Open Monumentendag 1997 met als thema "Arbeid".

Foto's

Jean Jacques Soenen

fotomateriaal Fort Napoleon copyright : Stichting Vlaams Erfgoed

fotomateriaal A962 Belgica copyright : D.W.T.C.

Drukkerij : Grafisch Bedrijf Lammaing

Info : Cultuurdienst stad Oostende,
Vindictivelaan 1 - 8400 Oostende, lokaal 225,
tel. 059.56.20.16.

Verkoopprijs : 50 fr.

D/1997/0342/22

v.u. Johan Vandenabeele, stadssecretaris,
Vindictivelaan 1 - 8400 Oostende

Woord vooraf

Al te vaak worden monumenten afgeschilderd als op zichzelf staande gebouwen, weliswaar met een architecturale geschiedenis, maar zonder enige reflectie naar de functionaliteit van weleer. Nochtans maakt juist de ziel van een gebouw het vaak pas echt tot een monument. Het thema voor Open Monumentendag 1997, "Arbeid", onderlijnt dit.

Werken is voor velen onder ons - gelukkig - een belangrijk deel van ons leven. De werkplaats, de omgeving waarin de arbeid plaatsgrijpt, is dan ook vaak meer dan een tweede (t)huis. Het bouwen van fabrieken, ateliers of andere werkruimtes is dan ook steeds een opdracht waarbij meerdere factoren de bouwplannen beïnvloeden: ze moeten functioneel zijn, ze moeten leefbaar aanvoelen en vaak wenst de opdrachtgever een referentie te zien naar zijn of haar producten. Dergelijke omvangrijke taak zorgde ervoor dat we meerdere pareltjes kennen van industriële archeologie.

Voor onze plaatselijke werkgroep werd het thema "Arbeid" verder geconcretiseerd in het gebeuren rond de visserij. De zee was immers jarenlang de grootste werkgever van kuststeden als Oostende. Naast en in functie van de visserij ontwikkelde zich een hele industrie, gaande van nettenbreiers over

scheepsherstellers naar ijsfabrieken. Vanzelfsprekend waren allen geconcentreerd in de directe omgeving van de vismijn, zodat het merendeel van de Oostendse O.M.D. zich rond deze site afspeelt. Maar ook andere delen van ons havengebied (denk maar aan de Demeysluis, de halfportaalkraan en de Hangars) zijn meer dan het bezichtigen waard en tonen aan hoezeer de combinatie van arbeid en architectuur in monumentale gebouwen en constructies resulteerde.

Deze brochure, uitgegeven dankzij de inzet van tientallen vrijwilligers en de medewerking van de stedelijke Cultuurdienst, is geen inventarisatie van dit gebeuren. Het is wel een begeleiding bij de gebouwen en infrastructuur die U dankzij diezelfde vrijwilligers kunt bezichtigen. Omwille van de meest uiteenlopende redenen kunnen even bezienswaardige elementen uit de te bezoeken site niet bekeken worden. Vergeet immers niet dat veel van wat U ziet nog steeds in gebruik is. Ook vandaag de dag is de zee nog werkgever en laat ons hopen dat ze dit nog een tijdje blijft. Want arbeid is immers, net als onze architecturale en culturele belevenissen, een essentiële element in ons leven.

Johan Vandenabeele
stadssecretaris

Geert LAMBERT
schepen voor Cultuur en Monumentenzorg
september 1997

Het Memoriaal Prins Karel

Het Memoriaal wil de herinnering aan prins Karel, graaf van Vlaanderen en regent van België levendig houden op de plaats waar hij vanaf 1950 verbleven heeft.

In de hal staan de borstbeelden van de leden van de Dynastie die een grote rol hebben gespeeld in de Belgische geschiedenis.

De Vlaamse Zaal brengt een biografisch overzicht van het leven van prins Karel (1903 - 1983), graaf van Vlaanderen, regent van België (1944 - 1950). Achtereenvolgens worden zijn jeugd, de periode van het regentschap en zijn loopbaan als kunstschilder behandeld.

Ook het Paviljoen van de Prins, een eenvoudige viserswoning uit de negentiende eeuw, heringericht met authentieke voorwerpen en meubilair, kan worden bezocht.

In de bovenzaal van het Memoriaal loopt momenteel de tentoonstelling "Elisabeth- beeldhouwwerken", waar nagenoeg het totale sculpturaal oeuvre van de Koningin opgesteld staat.

Voor deze unieke tentoonstelling was Z.M. koning Albert II bereid om werken uit zijn verzameling ter beschikking van de organisatoren te stellen. De grote musea van het land verleenden eveneens hun medewerking, zodat het zelfs mogelijk was om verschillende versies van éénzelfde beeld tentoon te stellen.

Een geïllustreerde catalogus, waarin alle gekende beeldhouwwerken van de Koningin staan afgebeeld, is ter plaatse te koop.

Van koningin Elisabeth (1875 - 1965) is algemeen bekend dat zij zeer begaan was met de "Schone Kunsten". Zij moedigde kunstenaars aan, bezocht veel tentoonstellingen en kocht werk aan. Zij lag aan de basis van de internationale muziekwedstrijd die haar naam draagt. Daarnaast nam zij ook actief deel aan het artistieke leven. Zij speelde viool en musiceerde met eminente kunstenaars. Zij schilderde en beeldhouwde echter ook. Deze facetten van haar leven zijn minder gekend. Zij kreeg lessen van de beeldhouwster Cathérine Barjanski. Zij had een bijzondere voorliefde voor portretten. Haar onderwerpen vond zij steeds in haar onmiddellijke omgeving : haar familie, hofdames of vrienden. Haar werk bleef steeds figuratief, met nadruk op de psychologie van het model.

De voorstelling van de kleinzoon, de Prins van Luik (onze huidige koning Albert II) is zonder twijfel het meest gekende en populairste beeldhouwwerk van

de Koningin. Het werd vervaardigd op Kerstdag van het jaar 1938. Het werk genoot duidelijk de voorkeur van de Koningin, want zij aarzelde niet om regelmatig voor de persfotografen te poseren naast het beeldje. Het werd ook dikwijls tentoongesteld. Op het "Salon des Artistes français" in Parijs in 1939 behaalde het werk zelfs een bronzen medaille, een feit waarop de Koningin bijzonder fier was.

De Koningin nam regelmatig deel aan tentoonstellingen en stelde één of meer van haar beeldhouwwerken ter beschikking. Zij beschouwde het als een steun voor de organisatoren. In 1965 organiseerde Oxfam België een rondreizende tentoonstelling waar niet minder dan 12 werken te zien waren.

Praktische inlichtingen :

"Elisabeth - beeldhouwwerken"

Tentoonstelling georganiseerd door de provincie West-Vlaanderen in het Memoriaal Prins Karel, Duinenstraat 147, 8400 Oostende - (tel. 059/70.22.85).

Dagelijks open van 1 juli t.e.m. 15 september (van 10.30 uur tot 12.00 uur en van 13.30 uur tot 17.00 uur).

Van 16 tot 30 september is de tentoonstelling eveneens open tussen 14.00 uur en 15.00 uur.



Walraversijde : een verdwenen middeleeuws vissersdorp

Sinds april 1992 wordt door het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium (IAP) van de Vlaamse Gemeenschap, de provincie West-Vlaanderen en de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) uitvoerig archeologisch onderzoek verricht naar het verdwenen laat-middeleeuwse vissersdorp "Walraversijde".

Historische situering en landschappelijke achtergronden van de plaats

"Walraversijde" was gelegen op het voormalige kusteiland "Testerep" dat zich uitstreckte van Oostende tot Westende. In de 14de - 15de eeuw had dit voormalig kusteiland te lijden onder talrijke stormvloedendie de kustlijn zwaar teisterden. Noodgedwongen werd in deze periode de bewoning landinwaarts verschoven. Walraversijde kende zijn bloeiperiode in de 15de

eeuw. Aan deze periode van hoogconjunctuur kwam geleidelijk een einde met de godsdiensttroebelen in de 16de eeuw.

Walraversijde werd ten slotte definitief verlaten na het beleg van Oostende, begin 17^{de} eeuw.

Enkele opgravingsresultaten 1992-1997

Van dit vissersdorp is tot nu toe ongeveer 1 ha in detail onderzocht. Hierbij werden een 20-tal gebouwplattegronden geheel of gedeeltelijk vrijgelegd. Deze gebouwen en hun geassocieerde infrastructuur, daterend uit de 15de eeuw, zijn ingeplant op zgn. "wooneilanden" die van elkaar gescheiden zijn door een 3 tot 4 m brede gracht. In de gebouwen, die overwegend NO-ZW zijn georiënteerd, is een basismodule te herkennen. Die bestaat meestal uit een rechthoekig geheel van 11 tot 13 m lang en 5 tot 6 m breed, dat op zijn beurt is opgedeeld in een grote en kleinere ruimte van respectievelijk 7 tot 9 en 3 tot 4 m lengte. Behalve allerlei afvalputten en andere kuilen, zijn ook reeds heel wat tonwaterputten onderzocht. Het betreft voor de kuststreek typische waterputten waarvan de bekisting is opgebouwd uit boven mekaar geplaatste bodemloze eiken haringvaten. Deze voor de toenmalige bewoners vitale structuren zijn ook van kapitaal belang voor het archeologisch onderzoek. Niet alleen leveren zij via het jaarringenonderzoek van de eiken duigen een zeer precie-

ze datering, maar tevens leveren ze heel wat vondsten op in organisch materiaal die anders boven de grondwatertafel nooit bewaard zouden zijn.

Een greep uit de vondsten

De mobiele vondsten brengen een gemeenschap aan het licht die toegang had tot allerlei producten die erop wijzen dat zij wat hun socio-economische positie betreft waarschijnlijk iets boven de gemiddelde plattelandsbewoner uitstaken. Niet alleen is er de consistente aanwezigheid van importeerde werk als Rijnlands steengoed en Spaans-Moorse majolica, maar bovendien worden ook allerlei luxe-producten als kammen in ivoor aangetroffen. Behalve de hierboven vermelde vondsten tonen andere gegevens dat Walraversijde is opgenomen in het netwerk van de internationale handel van dat ogenblik. Er zijn houten pekelvaten uit de streek van Gdansk (Polen), natuursteen van de Oostkust van Engeland, steenkool uit Newcastle-upon-Tyne (Engeland) en allerlei elementen waaronder kurk uit het Middellands Zeegebied.

Zeevisserij

Naast het klassieke spectrum van dierlijk bot (rund, schaap/geit en varken) zijn visresten uiteraard zeer goed vertegenwoordigd. Onder de reeds gedetermineerde zeevissoorten vindt men haring, platvis-

sen, schelvis, kabeljauw, wijting, stekelrog, haai en tonijn. De collectie zeevis kenmerkt zich enerzijds door de aanwezigheid van veel ondermaatse vis en anderzijds door de aanwezigheid van zgn. rariteiten als haaien. Deze vaststellingen passen in een naar de markt gerichte vissersgemeenschap die voor zich hield wat men minder gemakkelijk kwijt kon.

Voor meer informatie over de opgravingen kan men terecht in het Memoriaal Prins Karel waar in de "Villa Goffinet" een tentoonstelling loopt over de eerste resultaten van dit archeologisch onderzoek. Verder kan men ook steeds contact opnemen met het Instituut voor het Archeologisch Patrimonium op het volgende adres.

Instituut voor het Archeologisch Patrimonium
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Doornveld 1 bus 30
1731 Asse-Zellik
Tel. 02/463.13.33
Fax 02/463.19.51

Provinciaal Maritiem Instituut



Ontstaan en groei

In 1865 kwam een parlementaire commissie na grondig onderzoek tot de conclusie dat het, om tegemoet te komen aan de moeilijkheden waarmee het visserijbedrijf toen worstelde, in de eerste

plaats nodig was voor een degelijke opleiding te zorgen. De toestand van de vissersbevolking was immers ronduit ellendig. Jonge visserskinderen verlieten de school nadat ze hun eerste communie hadden gedaan (dit was op 10 of 11-jarige leeftijd), want daarna trokken ze als scheepsjongen met hun vader op een zeilsloep naar zee. Het kind dat van de vissersstiel niets afwist, was ingescheept... In 1867 werd een school voor scheepsjongens gesticht waar aan de leerlingen onderricht werd verstrekt op een schoolschip. Inscheping aan boord van een staatskruiser, belast met het toezicht van de visserij op de Noordzee, zorgde voor de praktische opleiding op zee.

Hoe goed dit initiatief ook was bedoeld als hulp voor de vorming van de vissers, verwondert het ons niet dat de Handelskamer van Oostende in 1881 een ongunstig oordeel velde over deze opleiding en o.m. stelde "La question de l'instruction professionnelle est une des plus importantes que l'on puisse agiter à propos de la pêche, car à cette question se rattache celle du recrutement des pêcheurs".

Daarom sloeg de Stad Oostende in 1886 de handen in elkaar en richtte een visserijafdeling binnen de muren van de lagere school in de St.-Franciscusstraat op. De heer H. Tabary was belast met de opleiding van de leerlingen uit de speciale klas voor de visserij.

De school nam spoedig uitbreiding. In 1890 telde ze reeds vier klassen bestemd voor jonge vissers. Tijdens het eerste en tweede jaar werden algemene vakken aangeleerd, terwijl het derde en vierde jaar

een rechtstreekse voorbereiding waren op het vissersberoep.

Op 27 maart 1900 werd de afdeling Visserij van de Stedelijke School nr. 1 omgevormd tot Stedelijke Visserijschool. L. Böhme, die H. Tabary ondertussen was opgevolgd, was er directeur.

Twee wereldoorlogen

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog weken quasi alle vissersfamilies uit naar Lowestoft. Het Visserskwartier, voorheen zo levendig, was nu als uitgestorven. De school zelf werd zwaar geteisterd gedurende de oorlogsjaren.

Rond 1930 werd de Stedelijke Visserijschool voorlopig ondergebracht in lokalen in de Schippersstraat. Toen reeds werden plannen gesmeed voor het bouwen van een nieuwe school, maar allerhande moeilijkheden, waaronder de Tweede Wereldoorlog, beletten de uitvoering ervan.

Door de overstroming van Oostende op zondag 1 februari 1953, kreeg de visserijschool het erg te verduren. Het schoolgebouw werd vernield, meubels werden door de kracht van het water stukgeslagen en het archief bleef grotendeels achter als een papperige brij.

Op zaterdag 15 juni 1963, dertig jaar na het begin van de besprekingen voor het bouwen van een nieuwe school, had eindelijk de eerste steenlegging

plaats.

Toenmalig Schepen voor Onderwijs John Lauwereins stelde : "De nieuwe Stedelijke Visserijschool komt er dus eindelijk. Het zal een moderne school worden, een school waar onze toekomstige vissers in ideale omstandigheden hun vak zullen kunnen aanleren. Dankzij deze nieuwe school en de uitstekende opleiding die er zal gegeven worden hopen we allen dat onze Oostendse vissers hun faam zullen kunnen hooghouden en verbeteren".

Sedert 1 september '95 fungeert de school als vestigingsplaats van het Provinciaal Maritiem Instituut, het resultaat van de fusie van drie aan onze kust gevestigde visserijscholen, waarvan twee Oostendse : de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" en de Vrije Visserijschool "Paster Pype".

De zeesluis Demey

Gedurende het laatste kwart van de vorige eeuw hadden de handelsmiddens, de visserij, het Stadsbestuur en het Zeewezen aangedrongen op een uitbreiding van de haven.

Op 10 oktober 1894 werd een overeenkomst gesloten tussen de Staat en het Stadsbestuur, met als doel het uitbreiden en het herinrichten van de haven van Oostende. Bij deze overeenkomst werd bepaald dat de Staat de watervlakken en de kaaien zou beheren en onderhouden die gelegen zijn voor de sluizen.

De Stad moest tevens alle bouwkosten voor de werken gelegen achter de sluizen met inbegrip van de nieuwe sluizen zelf, financieren.

In 1897 grepen de aanbestedingen plaats voor de bouw van de nieuwe haveninstellingen. Op 3 februari 1898 werden deze goedgekeurd door de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer De Bruyn, en werden de aannemers aangewezen.

De eerste steen van de sluis Demey werd gelegd op 19 juni 1898 door Z.M. Koning Leopold II.

De zeesluis, sluis Demey, en het vlotdok werden gebouwd in de kom van de oude Franse spuikom. Tot het einde van de werken werd de Franse sluis behouden om de bouwplaats droog te houden en het slaan van de damplankenmuur te vermijden. De afmetingen van de sluis zijn : totale lengte : 178,10m ; breedte 18 m ; peil bodem van de sluis-kolk - 4,90 m (Z) ; peil van de drempels - 4,50 m (Z) ; nuttige schutlengte 120 m.

De sluis-kolkbedding was voorzien in beton- en baksteenuitvoering. Tijdens de werken kwam men tot de ontdekking dat de onderste bodemlagen niet stabiel waren zodat de voorgestelde bouwwijze niet gevolgd kon worden. Men moest zijn toelucht nemen tot een veel duurere uitvoering en de bedding steunen op 6.427 houten heipalen van 6,50 tot 7,50 m lengte.

In de loop van 1903 werden de sluisdeuren aangebracht. Aanvankelijk werden vijf paar deuren geplaatst, drie paar ebbedeuren en twee paar vloeddeuren. Later viel het extra paar ebbedeuren weg.

Over de sluizen heen werden twee draaibruggen gebouwd van 60 m lengte en 8,50 m breedte. De peilers werden gebouwd in 1902, de stalenbruggen werden gemonteerd in 1903.

Aan de geulzijde van de zeesluis maakte een bakstenen glooiing de verbinding met de nieuwe diepwaterkaai van de voorhaven, aan de andere zijde werd een houten geleidingssteiger gebouwd van 120 m lengte. Binnen het vlotdok werd een geleidingsstaketsel van 18,65 m lengte aangebracht. De kaaimuren van het vlotdok werden gebouwd op een houten paalfundering. Daartoe werden 12.800 palen van 7,50 m lengte in de bodem geheid. Het vlotdok heeft een lengte van 652 m en een breedte van 90 m.

Tot na de voltooiing van de sluisdeuren in 1903 had men de Franse sluis quasi intact gehouden om de bouwput van de sluis droog te houden. Na het voltooiën van de nieuwe sluis werd de oude sluis

gesloopt, een werk dat in de loop van 1904 beëindigd werd. Eind 1904 werd voor het eerst zeewater toegelaten in de nieuwe sluiskom en werd het complex volledig beproefd op zijn degelijkheid. Op 15 juni 1905 werd het eerste zeilschip, het s.s. "Dawdon" gesluisd en afgemeerd in het vlotdok.

Alhoewel de havenwerken nog niet opgeleverd noch beëindigd waren, werd de haven op 4 september 1905 plechtig ingewijd, in aanwezigheid van Z.M. koning Leopold II, bezieler van de uitbouw van Oostende, niet alleen als haven maar ook als verkeersknooppunt en badstad. Naar aanleiding van de inwijding werd een gelegenheidspenning geslagen, in goud, zilver en brons.



Op 15 oktober 1914 werd de stad bezet door het Duitse leger. De bezetting zou vier jaar duren en veel leed en armoede brengen in talrijke huisgezinnen. De haven van Oostende was voor de Duitser van geen groot nut, omdat het onder het bereik viel van het zware geschut van de Britse monitors die kruisten tussen de Vlaamse banken. De haven en de militaire installaties werden geregeld vanuit zee onder vuur genomen.

Vooraleer de stad te verlaten op 15 oktober 1918, hadden de Duitsers heel wat vernielingen aangebracht. De havengeul was volledig afgesloten door het tot zinken brengen van een oude maalboot en een treiler ter hoogte van de "Vindictive" (1). Wat verder in de geul, ter hoogte van de Leopoldsluis, werden drie baggerboten tot zinken gebracht, evenals een vissersvaartuig.

In de saskom van de sluis Demey was een baggermolen, de "Wilskracht" tot zinken gebracht. De sluisdeuren en het metselwerk waren beschadigd en het elektrische aandrijfmechanisme onklaar gemaakt.

Op tal van andere plaatsen waren schepen tot zinken gebracht en de haveninstallaties vernield of zwaar beschadigd.

(1) *Tot zinken gebracht door de Britse vloot in de havengeul op 9 mei 1918 in een poging de haven af te grendelen en onbruikbaar te maken, wat niet helemaal slaagde.*

Het zeestation was grotendeels vernield en de haven op vele plaatsen aangeslibd.

De opruiming van de havengeul, de watervlakken, saskom en het herstel van de bruggen en haveninstallaties werd in 1919 aangevat. Het zou duren tot 1921 vooraleer de haven volledig bruikbaar was.

Op 10 mei 1940 kwam de oorlog over ons land. Op 28 mei trokken Duitse troepen de stad binnen, voor een bezetting die vier jaar en drie maand zou duren.

Op 8 september 1944 trok een verkenningseenheid van de Manitoba Dragoons vanuit het zuiden de Stad Oostende binnen. Wat later werden de laatste springladingen, geplaatst door een Duits demolitiecommando, tot ontploffing gebracht. Gelukkig voor Oostende en de geallieerden ontstaken niet alle tuigen zodat slechts een gedeelte van de haveninstallaties beschadigd werd.

Naast vele gezonken schepen, verspreid over de haven, werd de havengeul volledig gestremd door 15 gezonken vaartuigen. In de sluiskom van de Demeysluis waren twee stoomhoppers afgezonken, zodanig dat de achterstevens het openen van de sluisdeuren beletten. De hoppers waren afgezonken door grote gaten te dynamiteren in de huid van de hoppersecties.

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

tot de sluis verhinderden.

Op 20 september werd 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. Dit zou de capaciteit van de haven enorm vergroten.

De eerste opdracht was het verwijderen van de beide hoppers uit de saskom. Het onder water afdichten 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.

De eerste fase bestond uit het verwijderen van de gesprongen brughelften die over de sluisoegangen hingen. Zo kon men de buitendeuren opendraaien en kon men een stuk dichter bij de wrakken komen.

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

De hefkabels werden 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 andere stortplaats (plaats ons onbekend)

Terzefdertijd werden deurmechanismen ontdaan van de door de Duitsers aangebrachte "booby traps" en bedrijfsklaar gemaakt.

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

Op 30 oktober 1944 was de sluis operationeel en werden de eerste schepen geschut en vervolgens gelost in het vlotdok.

De Demeysluis werd volledig hersteld. De brug over het bovenhoofd van de sluis werd eerst hersteld en op 25 juni 1946 vrijgegeven voor tram- en wegverkeer. Omdat de brug over het benedenhoofd volledig vervangen diende te worden duurde het tot 14 augustus 1951 vooraleer de nieuwe brug werd opengesteld voor het verkeer.

Sinds de oorlog werden vele onderhouds- en instandhoudingswerken uitgevoerd.

Verkorte uitgave van de tekst geschreven door Ferdinand Gevaert, bestuurslid Heemkundige Kring "De Plate"

De halfportaalkraan nr. 2

De laatste grote havenwerken, vóór het aan gang zijnde Masterplan, werden in Oostende uitgevoerd ingevolge een conventie gesloten tussen de Staat en de stad Oostende op 10 oktober 1894. Voor de Staat ondertekende de toenmalige Minister van Openbare Werken Leon De Bruyn en voor de Stad de toenmalige burgemeester Alfons Pieters.

Krachtens die conventie moest de Stad het op zich nemen, niet alleen het Houtdok en het Vlotdok te bouwen en uit te rusten, maar bovendien moest ze nog de zeesluis De Mey volledig op haar kosten



laten uitvoeren. Dat is een uniek geval in België. Alle zeesluizen in de andere Belgische havens, zelfs deze in Terneuzen in Nederland voor de haven van Gent, werden gebouwd door de Belgische Staat.

De eerste steen van de nieuwe haveninstellingen werd gelegd op 19 juni 1898 en de plechtige inwijding greep plaats op 4 september 1905, met nagenoeg twee jaar vertraging.

Dokken waren er nu wel, maar geen loodsen, geen kranen, geen spoorwegen. De grondvesten van de drie opslagplaatsen langs de westkant van het Vlotdok waren klaar in het begin van 1906 zodat op 14 februari 1906 de aanbesteding kon plaatsvinden voor de bovenbouw. Twee treinsporen werden op diezelfde kaai gelegd in mei 1906.

In de regeringscommissie, bijeengekomen over de havenuitrusting in Brussel op 26 januari 1903, was al beslist dat geen waterperskranen, maar elektrische kranen zouden worden aangeschaft. Dat impliceerde echter dat er over voldoende elektrische energie kon worden beschikt, geleverd onder de gewenste spanning. Daartoe werd op 30 april 1907 een overeenkomst gesloten tussen de Staat en de Stad enerzijds en de "Compagnie du Chemin de Fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et extensions" (CFOBE) anderzijds. Deze maatschappij, behorend tot de groep Empain, ging een elektrische centrale bouwen in Slijkens voor de elektrifi-

catie van haar nieuwe tramlijn die ze langs de duinen aan het aanleggen was tussen Oostende en Blankenberge.

Op 29 mei 1909 kon de eerste elektrische tram naar Blankenberge rijden. De Staat had er zich toe verbonden aan de CFOBE de elektrische energie te kopen voor zijn nieuwe haveninstellingen en ook voor de spoorwegstations Oostende Kaai en Oostende Zeehaven. De gemeenteraad van Oostende had op 22 januari 1907 beslist hetzelfde te doen voor de stadshaven.

In het havengebied moest een transformatorstation tot stand komen. De aanbesteding voor het gebouw had plaats op 6 augustus 1909 en die voor de elektrische uitrusting op 8 oktober 1909. Aannemer Jos. Sanders voerde de bouwwerken uit, geraamd op 75.759 frank en de bekende firma ACEC leverde en installeerde de elektrische toestellen tegen 53.640 frank.

De gemeenteraad van 16 november 1909 gaf zijn goedkeuring aan het lastenboek voor de aankoop van 8 elektrische halfportaalkranen, waarvan 6 bestemd voor de westkaai en 2 voor de oostkaai van het Vlotdok, aan hangar 6. Een halfportaalkraan heeft een metalen onderstel dat langs de ene kant over een spoor loopt dat op de kaaimuurrand ligt en langs de andere kant over een spoor dat gedragen wordt door de balkons aan de eerste verdieping van de hangars, of door een metalen vak-

werkconstructie (daar waar geen hangars zijn) (zie foto).

De aanbesteding voor de levering van die kranen werd geopend op 18 maart 1910. Ingenieur Gevaert, directeur van de studie- en controlediensten van de elektrische werktuigen bij het Ministerie van Openbare Werken, liet in zijn rapport van 20 april 1910 de voorkeur gaan naar de firma ACEC tegen 234.800 frank voor de 8 kranen, met inbegrip van de rolbanen en de sporen waarvan het ene op de boordsteen van de kaai moest gelegd worden.

Het College van Burgemeester en Schepenen besliste op 17 juni 1910, na ruggespraak met de firma ACEC, dat er eerst 6 kranen zouden worden geleverd tegen 191.575 frank en dat de twee overige later af te leveren waren tegen 44.185 frank. De gemeenteraad van 21 juni 1910 keurde die werkwijze goed.

In juni 1911 was men bezig met het monteren van de kranen. Half oktober waren de eerste drie kranen afgewerkt en kon men beginnen met de proeven. Volgens "Le Carillon" werden de zes kranen op de westkaai van het Vlotdok geplaatst en niet vier op de westkaai en twee op de oostkaai zoals eerst gepland. De zes kranen waren in bedrijf eind januari 1912. Ze hadden een hefvermogen van 2 ton (max. 2,5 ton), een reikwijdte van 11,75 m buiten de kaaimuurrand, een hijshoogte van 17,25 m

boven de begane grond en een hijssnelheid van 0,75 m per seconde bij 2 ton belasting. De overbrugging van het onderstel bedroeg 13,50 m.

Of de 7e en 8e kraan ooit werden geleverd heb ik niet kunnen achterhalen. Volgens het boek "Oostende onder de Duitse Bezetting 1914-1918" van E. Elleboudt en G. Lefèvre, werden alle kranen aan de stapelhuizen in oktober 1918 door het terugtrekkende Duitse leger in het dok gekanteld. Er wordt niet vermeld over hoeveel kranen het ging en hoeveel er nadien weer in bedrijf werden gesteld.

Ik kan alleen bevestigen dat er in de jaren dertig vier halfportaalkranen op de westkaai van het Vlotdok aanwezig waren en daar in werking bleven totdat de nieuwe kranen werden opgesteld in 1969.

Eén van die kranen werd bewaard als industrieel erfgoed en beschermd bij Koninklijk Besluit van 22 januari 1981.

Raymond Vancraeynest

Creosoteerwerf

Bondige geschiedenis

Vanaf het midden van vorige eeuw kwam houtbehandeling tegen houtworm en houtrot met creosootolie, een steenkoolderivaat, in gebruik. Hiermee kon men de levensduur van hout aanzienlijk verlengen.

Reeds vroeg beschikte het toenmalig Ministerie van Verkeerswezen, en later de RTT - Belgacom, over een installatie in Oostende om op grote schaal houten telefoonpalen te creosoteren en van hieruit over heel het land te verdelen. Ze lag buiten de stadswallen achter de haven, op de plaats waar zich nu het H. Hart-ziekenhuis bevindt.

Rond de eeuwwisseling werd de huidige installatie opgericht op de nieuwe industrieterreinen langs het kanaal naar Brugge.

Dat deze activiteiten precies hier plaatsvonden had vooral te maken met het feit dat Oostende een belangrijke aanvoerhaven was voor Skandinavisch

hout. In de regel gebruikte men voor telefoonpalen immers fijnspar (*Picea abies*) die uit Noorwegen en Finland ingevoerd werd.

De exploitatie van de creosoteerwerf, die in feite eigendom van de Staat was, werd via aanbestedingen aan particuliere bedrijven toevertrouwd. Sinds 1923 was dit ononderbroken de N.V. Chantier de Creosotage d'Ostende S.A., dochteronderneming van de Zeelse Houthandel van de familie Walraeve. Die verhandelde overigens niet enkel de telefoonpalen voor de RTT, maar voerde ook opdrachten uit voor derden. Ze behandelde bijvoorbeeld ook de dwarsliggers voor de tramlijnen van de buurtspoorwegen en de industriële spoorlijnen, en vervaardigde palen voor de hoppelteelt of voor weideafsluitingen.

In de 70-er jaren schakelt de RTT volledig over op het ondergronds netwerk zodat de vraag naar de telefoonpalen volledig verdwijnt en begin de 80-er jaren valt alle activiteit volledig stil op de werf. Vandaag bevindt de site zich dus ongeveer in de toestand zoals die in 1984 werd achtergelaten. Eind 1995 tekende de Minister het definitieve beschermingsbesluit. De site getuigt van een belangrijke fase in de geschiedenis van de houtbehandeling, van de aanleg van de telefoonverbindingen in België en behoort samen met de "Hangar n° 1" en de halfportaalkraan aan het houtdok tot de oudste en best bewaarde getuigenissen van de industriële havenactiviteiten in Oostende.



De infrastructuur

Op het terrein, dat reikt van het kanaal tot aan de spoorweg, is een spoorwegnet aangelegd in dambordpatroon met op de kruispunten draaiplateaus die de wagens toelaten hun bocht te nemen. Met deze dubbele spoorwagens werd het hout op het terrein vervoerd en in de druktank gereden. Achter het hoofdgebouw staat het winchhuisje waar de kabels aangetrokken werden die de wagentjes in de druktank trokken. Verderop staat het kantoorgebouwtje van de RTT van waaruit de afgewerkte palen verzonden werden.

Langs de straat staat nog de imposante conciergewoning die evenwel uit een latere periode dateert.

Bij een bombardement tijdens de Eerste Wereldoorlog raakte het hoofdgebouw beschadigd en de oorspronkelijke pompinstallatie vernield. Bijgevolg krijgen we nu de installatie te zien zoals die in 1920 heropgebouwd werd.

Die bestaat uit een aantal ondergrondse en twee bovengrondse opslagtanks voor creosootolie en een horizontale vacuumentank voor de dosering van de olie. In het hoofdgebouw bevindt zich een autoclaaf of drukketal met een lengte van 22 meter en een doormeter van 2 meter met aan beide uiteinden een luchtdicht afsluitend deksel. Daarboven is een vultank met een inhoud van 57 m³ opgesteld. In de machinekamer vinden we een vloeistofpomp (Weir 1920), een vacuumpomp en

een compressor (Sentinel). Deze machines worden alle aangedreven door stoom, geleverd door een kolengestookte Lancashire stoomketel (1900).

Via pijpleidingen werd ook stoom gevoerd door de verschillende tanks om de creosootolie op de vereiste werktemperatuur te brengen.

Het procedé

De creosootolie werd uit de opslagtanks naar de interne vultank gepompt die de olie opwarmde. Ondertussen trok men de wagentjes met hout in de autoclaaf, sloot men de deuren en trok men de tank vacuum. De druktank werd vervolgens gevuld met warme creosootolie en gedurende ongeveer een uur onder druk gehouden met de Weirpomp. Aan de hand van het zakkend peil in de doseertank kon men aflezen hoeveel olie het hout reeds had opgenomen. Wanneer dit voldoende was, werd de autoclaaf leeggepompt en opnieuw vacuum getrokken om de overtollige olie uit het hout te zuigen. Na de ontluchting trok men de wagentjes uit de tank en vervoerde men de spoorwagens op het terrein.

Het werk

Er werd gewerkt in ploegverband onder de algemene leiding van een meester-gast. Tijdens de zomer bestond het werk vooral uit het lossen van de houtschepen in de haven, het overslaan op goede-

renwagens en het op terrein stapelen van het hout. Hiervoor werd de meeste mankracht geëngageerd.

Op het terrein ontdeed men de palen nog van eventuele resten van de bast of knopen en zaagde men ze op de juiste lengte. In de spoorwegliggers boorde men gaten en sloeg men eventueel S-ijzers om barstvorming te voorkomen. Daarna werd er gecreosoteerd volgens de behoeften van de afnemers en terug via het spoor op transport gezet.

Men werkte niet per uur maar tegen een bepaalde vergoeding werd met een ploeg mensen een bepaalde opdracht uitgevoerd. Deze werkwijze was gebruikelijk bij de havenarbeid en werd dus ook op de creosoteerwerf toegepast.

Stefaan Heyse
Coördinator West-Vlaanderen van de
Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie

Is er nog toekomst voor de Ostendaise?

Oesters, al eeuwenlang zijn ze een gegeerde lekkernij, van in de oudheid tot nu. Zo zijn er onder andere in Denemarken en Engeland prehistorische afvalhopen gekend, de zogenaamde Kjöhhemöddiger, bestaande uit gigantische hoeveelheden oesterschelpen. Ook bij ons, in galloromeinse en middeleeuwse opgravingen zijn vrijwel steeds oesterschelpen te vinden. Gewoonlijk als keukenafval, maar ook als drainagemateriaal (Romeinen) en zelfs als sieraad

Oesters waren vroeger dan ook rijkelijk voorhanden en te verzamelen c.q. te vissen. Ze vormden uitgebreide banken langs alle Europese kusten, van Noorwegen tot in de Middellandse Zee voornamelijk in de ondiepe kustwateren met zandbodem. Nu vindt men enkele resterende oesterbanken alleen nog langs de Bretoense kusten.

Tot begin deze eeuw werden de oesterbanken langs onze kust vooral door Engelsen bevestigd omdat die beter aangepast vistuig hadden. Deze oesterbanken zijn nu volledig verdwenen. Occasioneel vissen onze kustvissers nog wel eens een enkele wilde oester, die meestal vrij groot van formaat is. De vissers noemen ze daarom "paardevoeten". Verder getuigen alleen nog de op sommige plaatsen in zee talrijke oesterschelpen dat daar destijds oesters leefden.

Naast het feit dat ze gemakkelijk te bevissen waren, konden oesters, eenmaal uit het water, relatief lang bewaard worden tot meer dan een week. Zo kon men ze tot ver in het binnenland transporteren en "vers" aanbieden. Bekend is dat (rijke) Romeinse fijnproevers verzot waren op Gallische oesters. Met de verbetering van de transportmogelijkheden werden oesters een belangrijk handelsproduct. Vanaf de 16de eeuw maar vooral in de 17de en 18de eeuw floreerde de oesterhandel. Typisch zijn de talrijke stillevens uit die periode waarop oesters zijn afgebeeld. Niet in het minst omdat men er afrodisiasische kwaliteiten aan toeschreef !

Bijgevolg waren oesters big business. Toen de natuurlijke aanvoer niet meer volstond importeerde men bij ons in de 17de eeuw oesters o.a. uit Engeland (Colchester) en natuurlijk uit Zeeland. Vandaar was het maar een kleine stap om zelf oesters te gaan opkweken. Geschikte plaatsen daarvoor zijn beschutte kreek en inhammen, al

dan niet natuurlijk ontstaan. Die waren er genoeg te vinden langs onze kust.

Bovendien zorgt het tijdelijk verblijf van de oesters in die kweekbekkens met hun iets andere samenstelling dan het zeewater waarin oesters normaal leven, precies voor een verbetering van de smaak. Die is zelfs typisch voor bepaalde streken.

Zo ontstonden in Oostende vanaf het einde van de 18e eeuw oesterkwekerijen, zogenaamde oesterparken. Daar werd oesterbroed, meestal afkomstig uit Engeland verder opgekweekt en vetgemest tot marktklare oester (affinage). Door de speciale omstandigheden in onze streken waren die bijzonder fijn van smaak en zeer gegeerd. Men sprak van zogenaamde "Ostendaises", die overigens niet uitsluitend van Oostende afkomstig waren. Ze werden over heel Europa verkocht, tot in Rusland toe. Het spreekt vanzelf dat de Zeeuwen en Bretoenen dat niet altijd graag zagen gebeuren. Er waren dan ook geregeld allerlei tegenwerkingen en verdachtmakingen vanuit Franse en Nederlandse hoek.

Een oude wandplaat toont ons dat de contacten niet altijd moeilijk waren. Bovendien leverden Zeeuwen en Bretoenen ook wel eens oesterbroed dat dan in Oostende werd vetgemest tot Ostendaises.

De 19de eeuw was de glorie tijd voor de oesterkwekerijen in Oostende. Deze toeristische attractie had



ook een economisch belang.

De Eerste Wereldoorlog maakt abrupt een einde aan de florierende oesterteelt langs heel onze kust, met de verdwijning van de Ostendaises tot gevolg. Daarna maakte vooral de Zeeuwse oester furore omdat in Zeeland de installaties niet vernietigd waren.

In 1934 werden opnieuw pogingen ondernomen om oesters te kweken in Oostende, in de huidige Spuikom. Men opteerde voor de integrale teelt : men liet de oesters voortplanten om dan de larven verder op te kweken in plaats van geïmporteerde oesters vet te mesten. De resultaten waren wisselend. In januari 1941, tijdens een periode van vrieskou liet de bezetter de Spuikom leeglopen. De duizenden nog aanwezige oesters stierven af, wat meteen het einde betekende van de experimenten.

Na de Tweede Wereldoorlog kende de oesterkweek in Oostende een moeizaam heropstarten. Eén firma van de familie Halewyck, bleef over.

Die wilde graag de Spuikom gebruiken. De door de Duitsers aangelegde dijk diende eerst te worden verwijderd en de sluizen hersteld zodat vers zeewater kon worden aangevoerd. Pas in 1956 was het mogelijk om de oesterteelt te hervatten.

Als afgesloten ondiepe waterplas, lichtjes brak en iets warmer dan gewoon zeewater, is de Spuikom in principe een heel geschikte biotoop voor het opkweken van oesters. Opnieuw werden pogingen ondernomen om tot een integrale kweek te komen. De firma Halewyck kon hierbij rekenen op heel wat wetenschappelijke begeleiding onder leiding van de heer Leloup.

Ook andere wetenschappers hielden zich in de loop ter tijd met het onderzoek bezig. Uiteindelijk zonder blijvend resultaat. Het weer werkte niet altijd mee. Het was dikwijls te koud waardoor de oesters ofwel niet tot voortplanting kwamen en de jonge oesters niet snel genoeg groeiden. Er doken ziektes en parasieten op en tenslotte was ook de waterkwaliteit van de Spuikom, onder ander door insijpeling van Noord-Ede water en havenwater niet goed genoeg. De onderzoeken werden stopgezet in de jaren 70.

Maar niet alleen in Oostende ging het slecht. Over heel Europa was er een continue achteruitgang van zowel de natuurlijke populaties als de gekweekte.

Om te beginnen was er de uitroeiing van de natuurlijke stocks door overbevissing. De toene-

mende populariteit van de oesters vooral in de 17de en 18de eeuw zorgde voor zo'n stijgende vraag dat door onnadenkendheid en hebzucht de natuurlijke oesterbanken in een snel tempo werden leeggevestigd. Wel werden er occasioneel vangstbeperkende maatregelen getroffen maar in feite te weinig en te laat, als ze al nageleefd werden. De overblijvende populaties werden dan nog eens gedecimeerd door enkele koudeperiodes en ziektes. Dat had massale oestersterftes voor gevolg, ook in de inmiddels opgestarte oesterkwekerijen. De economische gevolgen waren catastrofaal.

In Oostende bleef na de Eerste Wereldoorlog van de eertijds zo gerenommeerde Ostendaise niet veel meer over, ondanks enkele pogingen tot een heropstart van de oesterteelt in de Spuikom. Daar werd in de jaren '70 geëxperimenteerd met Amerikaanse en Japanse oesters, naast exemplaren uit andere Europese streken.

Tot er recent berichten opdoken van een vernieuwde oesterkweek in de Spuikom. Er waren opnieuw oesters gesignaleerd in de Spuikom die er "van-zelf" gekomen waren. Sommigen droomden al luidop van Ostendaises. In feite ging het om verwilderde exemplaren van de Japanse oester. Niet iets om je over te verbazen. Sedert de jaren '90 kende deze soort langs onze kust een fenomenale bloei. Vooral tijdens de zomers van 1994 en 1995, die bijzonder warm waren, vestigden Japanse oesters zich massaal op alles wat maar enigszins geschikt

was. De haven van Oostende zat er letterlijk vol van, tot in de "vuilste" hoekjes en kanten. En ook in de Spuikom werden Japanse oesters aangetroffen. Omdat enkele exemplaren nogal plat waren, werd door sommigen gedacht aan platte oesters, wat niet het geval bleek te zijn.

Het hele fenomeen was genoeg om nog maar eens de mogelijkheden te onderzoeken of oesterteelt mogelijk is in de Spuikom. De resultaten zijn veelbelovend. In feite was reeds aangetoond dat de Spuikom uitstekend geschikt is voor de kweek van oesters - overigens ook voor andere schelpdieren (aquacultuur). Naast de natuurlijke problemen inherent aan het kweken van levende wezens en oesters in 't bijzonder, was destijds vooral de slechte waterkwaliteit één van de hinderpalen voor een gezonde en rendabele kweek. Aan dat laatste is nu verholpen. De Spuikom heeft nu, als enige, de kwaliteitsnorm voor schelpdierenkweek. De toekomst ziet er dus niet slecht uit.

Maar of er ooit nog echte Ostendaises uit de Spuikom zullen komen? Platte oesters zijn veel moeilijker te kweken, dat is onderhand wel duidelijk. Goed kweekmateriaal, ziekte- en parasieten-vrij, is van cruciaal belang. Daarenboven moet de Spuikom zelf zo veel mogelijk gevrijwaard worden van ongewenste organismen; Daar ligt een grote verantwoordelijkheid bij de kweker, om niet roekeloos en onnadenkend zo maar oesters en/of andere organismen in de Spuikom te introduceren. In elk

geval blijft begeleiding en opvolging nodig.

Maar is de "Ostendaise" echt wel helemaal uit onze regio verdwenen? Tot voor kort dacht ik van wel. Tot ik op één van de sluisdeuren in het Visserijdok, in oktober vorig jaar, een 5-tal platte oesters aantrof, met die! Jammergenoeg waren ze ondertussen reeds afgestorven. Waren dit overlevenden van de experimenten in de Spuikom of van latere? Betrof het larven meegekomen van elders via zeestromingen....

Het is wel heel onverwacht, uitgerekend in de tamelijk vervuilde Oostendse haven toch nog platte oesters aan te treffen. Het moeten in elk geval individuen zijn die tegen een stootje kunnen. Mogelijk waren ze zelfs ziekte (Bonamia) vrij. Misschien zou een verdere zoektocht in de haven nog wel enkele exemplaren kunnen opleveren. Een preliminaire zoektocht met enkele duikers leverde niets op. Het aantal mogelijk nog levende oesters in de Oostendse haven is waarschijnlijk zo klein en daarnaast zijn ze dan nog zo moeilijk te vinden (want begroeid met zeepokken en andere organismen) dat het wel bij die ene toevallige vondst zal blijven.

Al zijn het dus vooralsnog geen echte Ostendaises in de oorspronkelijke betekenis, de Creuses uit de Spuikom zijn in elk geval lekker genoeg.

Francis Kerckhof

Rijksstation voor Zeevisserij

Het Rijksstation voor Zeevisserij werd opgericht in 1962 en behoort tot het Ministerie van Middenstand en Landbouw, Bestuur voor Onderzoek en Ontwikkeling. Binnen dit bestuur, dat bestaat uit vijf wetenschappelijke instellingen, ressorteert het Rijksstation voor Zeevisserij onder het Rijkscentrum voor Landbouwkundig Onderzoek Gent.

De gebouwen in de Ankerstraat in Oostende dateren van 1976.

Het Rijksstation voor Zeevisserij verricht wetenschappelijk onderzoek op drie domeinen, nl. de marinebiologie, de visserijtechniek en de technologie van de visserijproducten.

Marien-biologisch onderzoek

Het biologisch zeevisserijonderzoek behelst de studie van de commerciële vis- en schaaldierenpopulaties. De voornaamste doelstelling hierbij is het

verwerven en het verdiepen van de kennis inzake het zeeproductieproces, alsmede de wisselwerking tussen de visstand en visserij en dit met het oog op een rationele en optimale uitbating van de stocks. Een en ander heeft ook betrekking op de ontwikkeling van een zeewatercircuit met het oog op de kunstmatige kweek van zeeorganismen. Tevens bestudeert men de mogelijke gevolgen van de verontreiniging van de zee op het marine-milieu.



Visserijtechnisch onderzoek

Het technisch visserijonderzoek heeft betrekking op het vistuig en de visserijtechnieken. Hierbij worden de selectiviteit en de technische karakteristieken van het vistuig en netmaterialen en het gedragspatroon van de vis in relatie tot de visserijtechniek en -tactiek bestudeerd. Men doet dit door middel van modelonderzoek in proeftanks en door experimentele zeezeizen op onderzoekingsvaartuigen en op commerciële vaartuigen. De introductie van nieuwe visserijmethodes en de ontwikkeling van selectieve en milieuvriendelijke visserijmethoden behoren tot de voornaamste doelstellingen.

Technologisch onderzoeken

Het technologisch onderzoek omvat de chemische, fysische en microbiologische (incl. visaandoeningen) studie van de kwaliteit van visserijproducten, alsmede de studie van de behandeling vanaf de vangst tot bij de verbruiker en van de industriële verwerking (drogen, roken, zouten, inblikken, diepvriezen) van de aangevoerde grondstof. Het technologisch onderzoek heeft zo als doel de verbetering van de kwaliteit van de Belgische zeeproducten en hun valorisatie.

Het Rijksstation voor Zeevisserij verleent daarnaast ook nog zijn steun en medewerking aan de wetenschappelijke onderzoeksprogramma's van

verscheidene internationale organisaties, zoals de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, de F.A.O. (Food and Agricultural Organisation), de Europese Unie en de internationale Conventies ter voorkoming van de verontreiniging van de zee.

Al deze bevindingen van het wetenschappelijk onderzoek worden o.a. gepubliceerd in de "Mededelingen van het Rijkstation voor Zeevisserij".

Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek v.z.w.

HISTORIEK

Het IZWO is een v.z.w. die in 1970 werd opgericht. Dit gebeurde onder impuls van een aantal professoren van de verschillende Vlaamse universiteiten. Zij kregen hiervoor de financiële en morele steun van het Provinciaal Gouvernement van West-Vlaanderen, het Francqui-Fonds en het Nationaal Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek.

De vereniging telt meer dan 140 leden die werkzaam zijn in of betrokken zijn bij het marien onderzoek in Vlaanderen. Dit betekent dat de IZWO leden een diversiteit van disciplines beoefenen aan de Vlaamse universiteiten en wetenschappelijke instellingen. Zo zorgen zij ervoor dat het IZWO een **multidisciplinair** en **interinstitutioneel forum** vormt dat overleg en samenwerking toelaat voor het uitvoeren van mariene projecten.

Binnen dit alles heeft het IZWO een **coördinerende functie**. Op deze manier vormt het een **interface** tussen enerzijds de socio-economische middelen als opdrachtgevers en afnemers en anderzijds de wetenschappelijke wereld. Het IZWO onderhoudt ook contacten met mariene centra verspreid over de hele wereld.

STRUCTUUR

Naast de Algemene Ledenvergadering voorgezeten door de Gouverneur van de Provincie West-Vlaanderen berust het beleid van het IZWO bij de Raad van Beheer onder voorzitterschap van een lid van de Bestendige Deputatie van de Provincie. De Raad bestaat uit afgevaardigden van alle Vlaamse universiteiten, van wetenschappelijke instellingen en een extra-universitaire groep.

De Wetenschappelijke Commissie is samengesteld uit vertegenwoordigers van de verschillende groepen en verstrekt advies aan de Raad van Beheer i.v.m. specifieke wetenschappelijke materies.

ACTIVITEITEN

Onderzoek

Jaarlijks worden door de IZWO-leden meer dan 50 mariene projecten uitgevoerd, gefinancierd door

regionale, nationale en internationale instanties, waarbij de provincie West-Vlaanderen een jaarlijkse toelage aan het IZWO verstrekt om de nodige **coördinatie, logistieke ondersteuning**, en infrastructuur te verschaffen. Het IZWO verricht ook **contractueel onderzoek** in opdracht van derden.

Het IZWO beschikt in Oostende over administratieve lokalen, een marien wetenschappelijke bibliotheek en verblijfsmogelijkheden voor binnen- en buitenlandse vorsers. De IZWO "**Halewyck**" **bibliotheek** staat ten dienste van de vorsers en van het publiek:

Publicaties

Het IZWO bundelt jaarlijks de onderzoeksresultaten in de "**IZWO Collected Reprints**". Deze publicatie wordt uitgewisseld met de tijdschriften en rapporten van mariene centra in de vijf continenten. Verder geeft het IZWO het ledenblad "**IZWO Nieuwsbrief**" uit.

Dienstverlening

Het IZWO bevordert verder de contacten en het uitwisselen van gegevens, zowel op nationaal als internationaal vlak, door het organiseren en ondersteunen van **congressen** en **studiedagen** over het mariene milieu.

Naar het publiek toe heeft het IZWO vooral een **milieu-educatieve** taak, nl. het verstrekken van informatie, het deelnemen aan tentoonstellingen over het mariene milieu en het verlenen van medewerking aan de media voor onderwerpen handelend over de zee.

Dr. ir. E. Jaspers, Directeur

*v.z.w. Instituut voor Zeewetenschappelijk
Onderzoek (IZWO)
Victorialaan 3
B-8400 Oostende
Tel. 059/32.10.45
Fax 059/32.18.13
E-mail izwo@unicall.be*

A 962 Belgica

Een dienstverlenend Oceanografisch onderzoekschip

De Noordzee is een zeer gevoelig ecosysteem dat onder zware druk staat van verschillende activiteiten zoals zeevisserij, zandwinning, offshore werken, het leggen van pijplijnen en kabels, toerisme en



recreatie, scheepvaart, baggerwerkzaamheden en de aanvoer van nutriënten en polluenten van op het land.

Het is dan ook van belang een goede balans te vinden tussen enerzijds al deze activiteiten en anderzijds het behoud van de natuurlijke functies en waarden van het ecosysteem om zodoende tot een duurzaam gebruik van de Noordzee te komen voor de huidige en komende generaties.

De A 962 Belgica, waarvan de Federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden (DWTC) namens de Belgische Staat eigenaar zijn en die onder de vlag van de Belgische Marine vaart, is het hulpmiddel bij uitstek bij het zoeken naar deze balans. Het schip houdt toezicht op de kwaliteit van de Noordzee door het voortdurende en grotendeels automatisch verzamelen van allerlei gegevens over de biologische, chemische, fysische, geologische en hydrodynamische processen die er zich afspelen. Met deze gegevens kan de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee (BMM) bovendien computersimulaties maken om de weerslag van natuurlijke of door de mens veroorzaakte veranderingen op deze processen te bepalen. Tenslotte is de Belgica een varend laboratorium voor de onderzoekers van onze universitaire instellingen en wetenschappelijke instituten tijdens hun zoektocht naar een beter begrijpen van de structuur en de werking van het ecosysteem van de Noordzee.

Technische steekkaart Belgica

Lengte: 50,90 m.

Breedte: 10 m.

Minimale diepgang: 4,60 m (minimale hoogte van het water tussen de waterlijn en de kiel).

Deze diepgang betekent dat bij eb de Belgica niet kan varen boven zandbanken die niet lager liggen dan 6 m.

Verplaatsing: ongeveer 1200 ton (gewicht van het volume aan water dat het schip inneemt).

Kruissnelheid: 12 knopen (22 km/h).

Maximumsnelheid: 13,50 knopen (25 km/h).

Schroef: met oriënteerbare bladen, in een pijp, 360 omwentelingen per minuut, diameter 1,95 m.

Hoofdpropulsie-eenheid: een 6 cilinder turbo-dieselmotor van 1154 kW, vanop de brug bediende automatische machinekamer.

Hulppropulsie: een elektrisch motor van 82 kW gevoed door 1 van de 2 hoofdgeneratoren (voor bijna geruisloze navigatie op lage snelheid wat zeer nuttig is bij het uitvoeren van geologisch onderzoek met seismografische metingen).

Dwarspropulsie: 2 schroeven die elk door een hydraulische motor van 150 kW worden aangedreven en aangebracht zijn in 2 tunnels die loodrecht op de as van het schip staan, 1 vooraan en 1 achteraan (om het schip op een vaste plaats te kunnen houden in kalme wateren of voor bewegingen in de haven).

Brandstofreserve: 165 m³.

Drinkwaterreserve: 98 m³.

Autonomie: 20 dagen of 9200 km aan 12 knopen (22 km/h).

Maximale bemanning: 31 personen (15 bemanningsleden plus 16 wetenschappers).

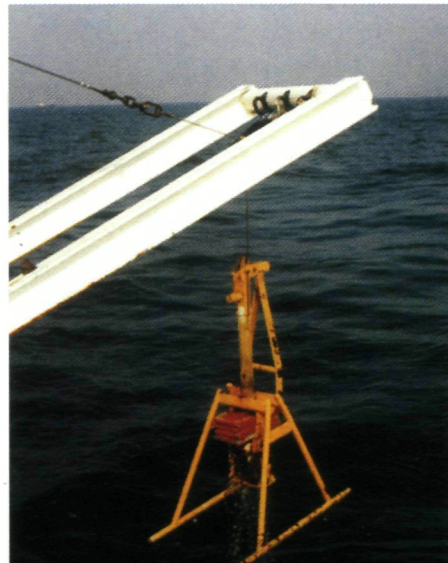
De Belgica is ontworpen voor een veelheid aan opdrachten. Wanneer men slechts over één enkel oceanografisch schip beschikt, moet dit bijgevolg zo veelzijdig mogelijk zijn. Het moet dus een massa metingen verrichten, kunnen werken als een vissersboot, alle mogelijke soorten stalen verzamelen en ze verwerken in gespecialiseerde laboratoria. Als de basisruimten van het schip niet volstaan, kunnen speciaal ingerichte containers worden meegenomen.

De Belgica heeft speciaal ontworpen oceanologische instrumenten om stalen op zee te verzamelen. Sommige instrumenten zijn uitermate verfijnd.

Men kan de stalen die de Belgica tijdens zijn opdrachten verzamelt zeer schematisch in vier groepen onderverdelen: stalen van het water, de lucht, de zeebodem en van levende organismen. De manier waarop een waterstaal wordt genomen



hangt echter af van het geplande wetenschappelijk werk. Een plastic emmer aan een koord kan volstaan voor een bepaalde analyse; voor een andere analyse is apparatuur van honderdduizenden frank of zelfs enkele miljoenen frank nodig. De Belgica heeft een reeks oceanologische instrumenten aan boord die ook door andere, aan de Noordzee grenzende landen, worden gebruikt. Hierdoor kunnen waarnemingen met elkaar vergeleken worden.



Ter Streep

Het hydrografische vaartuig m/s Ter Streep is gebouwd door de nv. Scheepswerven van Langerbrugge in opdracht van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap. Het schip kwam op 14 oktober 1985 in de vaart en werd ter beschikking gesteld van het departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Waterwegen Kust in Oostende.

De hydrografische meetdienst van deze afdeling voert een veelomvattend pakket aan opmetingen uit. Getijwaarnemingen in zee werden vanaf 1972 uitgevoerd, evenals stroomwaarnemingen. Golfwaarnemingen werden vanaf lichtschepen gestart omstreeks 1958, vanaf 1977 met de Waverider-boeien en Wavec-apparatuur. De hydrografische meetdienst maakt met de resultaten nautische documenten op zoals lichtenlijsten, getijtjafels, berichten aan zeevarenden, en stormvloedwaarschuwingen voor het kustgebied en het gebied van de Schelde en haar bijrivieren.

Voor sommige meetactiviteiten is het hydrografische vaartuig een bijzonder onmisbaar werkinstru-

ment. Bathymetrische opnamen langs de kust voerde men tot 1940 met een handlood voor dieptemeting en met een plaatspasser en sextant voor positiebepaling. Pas vanaf 1973 kwamen elektronische survey-plaatsbepalingssystemen aan bod : de Decca Hi-Fix Rijnmond Zuid-keten en de Miniranger III. In 1981 werd het hyperbolische Toransysteem aangewend, Syledis in 1988 en vanaf 1994 het DGPS-Differential Global Positioning System. De hydrografische meetdienst neemt nog deel aan meetcampagnes van sedimenttransport en geeft heel wat aandacht aan het loden in slibzones voor de studie van slibproblemen in vaargeulen. De off-shore metingen worden met de m/s Ter Streep uitgevoerd. De verzamelde resultaten van de metingen op zee worden gebruikt voor de opmaak van de zeekaarten van de Vlaamse Banken, die nodig zijn voor een veilige zeescheepvaart.

De gegevens worden ook benut bij de uitvoering van waterbouwkundige werken zoals infrastructuurwerken aan de kusthavens Zeebrugge, Oostende, Nieuwpoort en Blankenberge, werken voor kustverdediging, baggerwerken in toegangsgeulen tot de kusthavens en de Westerschelde, enz... Wrakken worden met de sonars opgespoord. Bij wrakkenonderzoek wordt aan de hand van positionering, echoloding en dregactiviteiten de plaats en de diepte van wrakken bepaald.

Voor de verwerking van de gegevens moet men in het datacenter zijn van de afdeling Waterwegen



Kust, Administratief Centrum, Vrijhavenstraat 3 in Oostende.

Via de IHO-Internationale Hydrografische Organisatie heeft een gecoördineerde, intense samenwerking plaats voor uitwisseling van gegevens, methoden en technieken, eenvormig maken van nautische documenten - tussen hydrografische diensten uit 59 landen.

Voorgangers van de m/s Ter Streep waren het hydrografische vaartuig s/s Victoire, een stoomschip uit 1931, de m/s Paster Pype - eerste versie uit 1939 die in de Wereldoorlog tot zinken is

gebracht, en de m/s Paster Pype - tweede versie uit 1949.

De m/s Ter Streep is 49,50 meter lang, 9,60 meter breed en heeft een diepgang van 3,25 meter. Het vaartuig beschikt over een vermogen van 2 maal 810 PK, 643 GT en 193 NT tonnenmaat, en haalt een snelheid van 13 knopen. Het heeft 12 bemanningsleden aan boord en 6 personeelsleden van de hydrografische meetdienst. De roepnaam is O.R.D.J.

Aan boord bevindt zich de meest gesofisticeerde apparatuur op het gebied van elektronische, nautische en hydrografische instrumenten.

De Broodwinner - 0.29

Gebouwd in 1967 op de scheepswerf H. Deweert, heeft de "Broodwinner" steeds deel uitgemaakt van de Oostendse vissersvloot, eerst als visserschip, later als opleidingschip.

Het in staal gebouwde schip meet 27,20 m op 6,50 m en heeft een diepgang van 3,60 m. De brutotonnenmaat bedraagt 99,0 BRT.



Het werd uitgerust met een 6-cilinder ABC-traagdraaimotor met een vermogen van 300 PK en een verbruik van 38 liter dieselolie per uur. Een luchtgekoelde Lister-motor van 22 PK dient als hulpmotor.

Hooguit een zestal jaar werd de "Broodwinner" ten volle gebruikt als vissersschip. Omdat onze jonge vissers tot de jaren zeventig dienden aan te monstren zonder noemenswaardige vorm van praktijkervaring werd onder impuls van Pros Vandenberghe, reder Frans Deschepper bereid gevonden om de "Broodwinner" te laten charteren voor de praktische opleiding van onze aspirant-vissers.

Ook onder de huidige reder, Lucien Desmit, doet de "Broodwinner" dienst als opleidingsschip voor de leerling-vissers van het Provinciaal Maritiem Instituut (PMI) en van het Koninklijk Werk Ibis.

Sinds de herstructurering van het visserijonderwijs in het schooljaar 1995/96 gaan zowel leerlingen van de 2e graad (kustvisserij) als van de 3e graad (brevet ter visserij) reeds van in het begin van hun opleiding regelmatig mee met het schip voor het opdoen van praktische ervaring en parate kennis, eerst ter kennismaking met het vissersleven, later om de knepen van het vak door en door te kennen.

In de opleiding tot visser (en tot schipper) wordt vanaf het begin absolute aandacht geëist voor de

gevaaren op zee en aan boord en voor het accuraat reageren op deze gevaren.

Een volgende stap in de praktische opleiding is het leren omgaan met de navigatietoestellen en het manueel leren sturen van het schip.

De "Broodwinner" is uitgerust met boomkorren en met planken opdat de verschillende vismethodes onderwezen kunnen worden. Iedere vissoort vraagt immers een typische vistechiek. Een ander en even evident hoofddoel is de gevangen vis te leren herkennen naar soort en kwaliteit.

Matrooswerk of "schiemanswerk" is het zelf herstellen van netten en touwwerk. Naarmate de opleiding vordert moeten de aspirant-vissers zich all-round kunnen behelpen. Op het einde van de vier (of zes) jaar durende opleiding moeten de leerling-vissers zelfstandig het schip kunnen runnen en met kennis van zaken alle scheepsmateriaal kunnen hanteren.

De in Oostende gebouwde en geregistreerde "Broodwinner" vormt zo sinds meer dan twee decennia de onontbeerlijke schakel tussen theorie en praktijk in de veeleisende opleiding tot visser.

Erwin MAHIEU

De vissershaven

Het oude Oostende was oorspronkelijk een vissersgehucht. In het begin voeren de kleine vissersschepen enkel langs de kust en de grootste aanvoer noteerde men tijdens het haringseizoen. In de 16de eeuw startte de vangst op kabeljauw. In de wintermaanden kende men de vangst op sprout. Stilaan werden er grotere vissersvaartuigen gebouwd en werd er steeds verder gevist. Vermits het toen nog om zeilschepen ging duurden de reizen soms enkele maanden. Het beroep van visser was een uiterst gevaarlijk beroep. Geregeld verdwenen schepen in de golven of sloegen te pletter tegen ruwe rotsen bij nacht en ontij.

De visserij kende hoogten en laagten. Zo telde men in 1830 in Oostende amper 35 vissersboten. In 1865 waren dat er 158.

De vissershaven was Oostendes grootste troef. Die bestond maar uit een paar handelsdokken en aanlegplaatsen in achterhaven. De vis werd "gemijnd" waar nu het "Mijnplein" gelegen is.

In 1877 zou men langs de Visserskaai een vismijn bouwen met een cirkelvormige vorm, zodat de

Oostendenaars het "De Cirk" (= circus) noemden. De drukte werd er steeds groter, want ook een "vistrein" kwam tot daar gereden.

Omdat toerisme en visserij niet te best samenhoorden, werd er in deze eeuw besloten een nieuwe, moderne vissershaven aan de overzijde van de haven aan te leggen.

Jarenlang werd er aan de nieuwe vissershaven gewerkt. Daartoe moest een volledige wijk onteigend worden. Het was de oude "Vuurtoerenwijk", die de Oostendenaars ook het "negerdorp" noemden. Er woonden immers mannen die er als koolmijnwerkers uitzagen omdat ze kolen aanvoerden en de ketels van de stoomschepen (vooral maalboten en cargo's) moesten reinigen.

De nieuwe vissershaven kon worden aangelegd dank zij de Conventiewet van 1912. Wegens de Eerste Wereldoorlog en allerlei andere moeilijkheden kon eindelijk de nieuwe vissershaven op 15 september 1934 in gebruik genomen worden. De sluis die toegang moest verlenen tot het vlotdok voldeed niet.

De sluis werd vernieuwd maar wegens de Tweede Wereldoorlog pas enkel op 16 juni 1947 in gebruik genomen. Zij heeft een lengte van 137 meter en is 16 meter breed. Het vlotdok dat eerst maar een lengte had van 360 meter werd reeds in 1937 verlengd tot 760 meter. De breedte is 360 meter.

Naast de vismijn is er nog het tijdok.

De oorlog zou heel de vismijn, op het bestuursgebouw na, door bombardementen en latere ontploffingen vernielen. Ook de kaaimuren werden door de wegtrekkende Duitsers opgeblazen.

Tevens lagen er gezonken schepen en de machinekamer van de slipway, alwaar vissersschepen hersteld en gereinigd werden, was vernield. In snel tempo werd de vissershaven als levensnoodzakelijk voor Oostende, hersteld.

Tegen 1947 kon men de vissershaven opnieuw gebruiken en in 1951 werden de moderne constructies in gebruik genomen.

De vissershaven van Oostende bestaat uit : een toegangsgeul naar de sluis, de sluis zelf, het vlotdok met de scheepswerven (deze laatste bijna niet meer van tel), een tijdok van 300 m met kuisbank, twee slipways (resp. voor schepen tot 500 en 1.000 ton), de vismijn, de haringhalle. Vroeger was er ook nog een spoorlijn en een verzendingsstation.



Bij het bestuursgebouw is er een openbare kantine. In de vismijn vindt men de verkoopshalle naast de loskaai en ook de talrijke kantoren met pakhuizen van vishandelaars en visverzenders.

Langs de oostzijde van het vlotdok zijn heel wat nevenbedrijven van de visserij gevestigd : zoals brandstofdepots, herstellingswerkhuizen, koperslagerijen, diepvriesfabrieken, visverwerkende bedrijven, touw- en nettenmagazijnen, fabrieken voor visafval (voor vismeel als veevoer) en olieafval, elektriciteitsbedrijven voor scheepsbenodigdheden, enz...

De Oostendse vissersvloot bestond in de jaren 50 uit meer dan 200 vaartuigen, nu zijn er door de buitenlandse concurrentie nog amper een goede 100-tal.

Aan de in- en uitgang van de vismijn prijken grote friezen van de Oostende beeldhouwer August Michiels.

25.08.1977

Omer Vilain

Ere-Stadsbibliothecaris

Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij

De Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij is een van de sectoriële commissies die werkzaam zijn in het kader van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Sedert 1 februari 1997 heeft zij, na gehuisvest geweest te zijn in het Stadhuis, haar intrek genomen in het Bestuursgebouw van de Vismijn.

De Commissie, opgericht in 1951, is een vergadering van afgevaardigden van de representatieve werkgevers- en werknemersorganisaties uit de visserijsector.

De opdracht van de Commissie omvat het overmaken aan een minister en aan de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven hetzij uit eigen beweging, hetzij op aanvraag van deze overheidsorganen en onder de vorm van verslagen die de verschillende standpunten weergeven die in haar midden werden toegelicht van alle adviezen of voorstellen omtrent de vraagstukken die betrekking hebben op de bedrijfstak.

De bedrijfstak in kwestie omvat onder meer :

- de visserij in zee en in de zeewateren
- het telen en het kweken van zeevis, schaal- en weekdieren
- het diepvriezen, bewaren, bereiden, inleggen en het be- en verwerken van vis en andere eetbare zeeproducten

De basis voor het in België bestaande sociaal-economische overlegsysteem werd gelegd in de oorlogsperiode 1940-1945, toen de werknemers en werkgevers in de clandestiniteit een "Pact van maatschappelijke solidariteit" opstelden. De bedoeling was te komen tot een sociaal-economische democratie, waarbij de betrekkingen tussen werkgevers en werknemers gestructureerd werden en waarbij de economische en sociale subjecten via geschikte instellingen betrokken zouden worden bij de uitwerking van het economische en sociale beleid op het niveau van de natie, de bedrijfstak en de onderneming.

De concrete uitwerking van deze ideeën leidde tot de wet van 20 september 1948 houdende organisatie van het bedrijfsleven. Met deze wet werden opgericht : de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, bevoegd voor het nationaal beleid van de bedrijfstakken en de ondernemingsraden, bevoegd op ondernemingsvlak.

De sociaal-economische overlegstructuur werd nog versterkt door de oprichting in 1952 van de Nationale Arbeidsraad, die in sociale aangelegen-

heden dezelfde adviserende bevoegdheden kreeg als de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven op economisch gebied. De Nationale Arbeidsraad werd bovendien gemachtigd collectieve arbeidsovereenkomsten te sluiten.

De paritaire comités, bevoegd inzake de onderhandelingen op sectorieel niveau over lonen en arbeidsduur verwierven in 1945 een wettelijk statuut.

Met het oog op de efficiëntie en versterkte coördinatie werden in 1987 de tot dusver autonoom opererende bedrijfsraden geïntegreerd in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en vervangen door de Bijzondere Raadgevende Commissie.

Naarmate de regionalisatie van België duidelijker vorm kreeg werden een aantal sociaal en economische bevoegdheden naar de Gewesten overgeheveld. Gelijklopend daarmee kwamen de gewestelijke sociaal-economische adviesraden tot stand.

Droogzettings- installatie in de vissershaven

De slipways in het Visserijdok zijn van Amerikaanse oorsprong.

“Crandall Dry Dock Engineers Inc.” construeerde zijn eerste droogdok in 1840 en verwierf in de daaropvolgende eeuw een internationale reputatie.

Het principe van de in Oostende aanwezige droogzetting werd voor het eerst gerealiseerd in 1854 en is in de daaropvolgende jaren steeds verbeterd. De basisidee is steeds onveranderd gebleven.

De constructies in Oostende werden gebouwd in 1931.

Ingevolge de schade opgelopen gedurende de Tweede Wereldoorlog, moesten beide hellingen grondig hersteld worden alvorens ze opnieuw operationeel werden. Daarna moesten enkel de kettingen en roltreinen, als gevolg van slijtage, occasioneel hernieuwd worden.

De sleden van de slipway bleven in dienst tot het begin van de jaren '70.

Na al die jaren was een grondige renovatie noodzakelijk en in 1971 en 1972 werden respectievelijk de “500 T-slipway” en de “1000 T-slipway” vernieuwd.

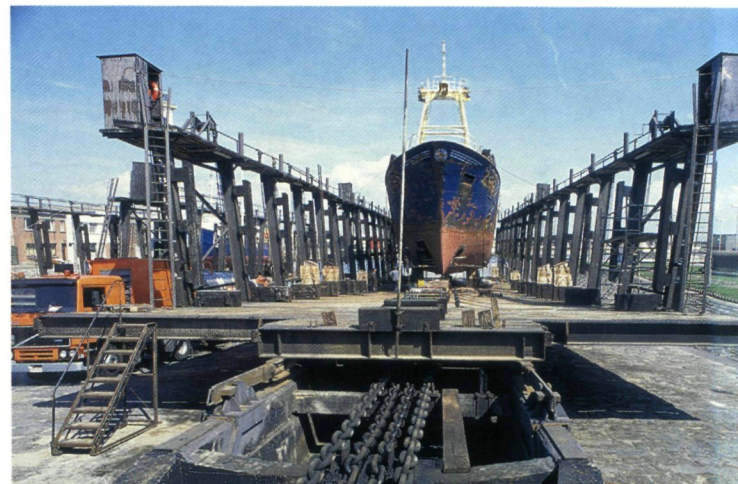
Met uitzondering van de fundering voor de sporen en het tandwielmechanisme werd alles vervangen.

Deze installatie wordt vandaag nog gebruikt, met uitzondering van kettingen en roltreinen die door slijtage moeten worden vernieuwd.

Tussen 1960 en 1980 waren er jaarlijks een 400 à 500-tal droogzettingen. Vanaf 1980 zijn die droogzettingen door het inkrimpen van de vissersvloot en het verdwijnen van een aantal scheepswerven, stelselmatig verminderd.

Momenteel gebeuren er jaarlijks nog ongeveer 180 droogzettingen.

95 procent van de droogzettingen betreft vissersvaartuigen en voor het overige kleine vrachtvaartuigen en jachten.



Het Fort Napoleon

Het Oostendse Fort Napoleon wordt sinds 1995 beheerd door de Stichting Vlaams Erfgoed. Het Fort, beschermd als monument sinds 6 juli 1976, heeft een unieke historische waarde. Het is immers het belangrijkste krijgswaardkundige monument in Vlaanderen.

Geschiedenis

Op basis van Napoleons niet ongegronde vrees voor een invasie vanuit Engeland, werd er in 1810 gestart met de bouw van een Fort. Het gebouw moest 260 manschappen herbergen. Beneden bevonden zich de keuken, de bakkerij en de munitiebergplaatsen. Bij belegering zou het Fort in eigen behoeften moeten kunnen voorzien. Op de eerste verdieping lagen de schuilplaatsen en de kamers voor de soldaten. De vesting bevatte 46 kanonnen : 20 op het platform en 26 op het glacis rond het Fort.

In 1812, bij de val van het Keizerrijk, was de versterking voltooid. Het Fort heeft echter nooit zijn eigenlijke taak vervuld. Tussen 1815 en 1830,

onder Nederlands bewind, namen enkele plaatselijke militairen er hun intrek. Vanaf 1830 kreeg het de naam Fort Leopold I en in 1840 zijn huidige naam Fort Napoleon.

Aan de vooravond van de Frans-Pruisische oorlog (1870-1871) vond de Oostenrijkse burgerwacht er een onderkomen en vanaf 1870 bood het Fort onderdak aan Franse krijgsgevangenen. Toen de gevangenen in 1871 vrijkwamen deed de vesting dienst als oefenterrein voor soldaten en burgerwacht.

Door gebrek aan onderhoud raakte het geleidelijk in verval en kwam het helemaal onder het zand te liggen.

Tijdens de Eerste Wereldoorlog genoot het Fort de volle aandacht. De Duitsers richtten het Fort immers in 1915 in als verblijf van de bemanning van de batterij Hindenburg. Het Fort werd ingericht met kunstwerken uit verlaten villa's en kreeg zelfs een fontein op de binnenkoer.

Tijdens het Interbellum stond het Fort bloot aan plundering en vandalisme. Verkommerd en alweer onder het zand bedolven, lag het bolwerk eenzaam in de duinen.

Onder impuls van archivaris en stadsbibliothecaris Carlo Loontjens kreeg het Heemkundig Museum van Oostende een onderdak in het Fort. Op korte termijn werd het museum een echte bezienswaardigheid.

Het bevatte o.a. waardevolle stukken uit de



Napoleontische periode : kanonnen, geweren, medailles, enz. Daarnaast kon men er de geschiedenis van Oostende vanaf het beleg van de Spanjaarden (1601-1604) tot en met de Eerste Wereldoorlog bewonderen.

In 1939, tijdens de mobilisatie, werd het museum gesloten. In 1941 zijn de museumstukken weggebracht hoewel er ondertussen al veel was vernield.

Nu nog zijn vele stukken spoorloos.

Opnieuw richtten de Duitsers er een officiersmess in. In 1945 stond het Fort bloot aan plundering en dit keer sloegen Britse soldaten er alles kort en klein. Na de Tweede Wereldoorlog maakte het Fort enkele jaren tot 1958 deel uit van het "Stedelijk Speelplein" van Oostende. Nadien was het niet meer toegankelijk en kreeg de tand des tijds vrij spel.

In 1992 werd de v.z.w. Fort Napoleon in het leven geroepen, die drie jaar ijverde voor het behoud, de restauratie en de valorisatie van het unieke militair-architecturale bouwwerk. Sinds de overname door de Stichting Vlaams Erfgoed in 1995 werd er werkelijk gestart met de restauratie : het Fort was gered.

Vorm en inwendige structuur

Het Fort bestaat uit een centraal vijfzijdig bakstenen bouwwerk, met zijden van 28 meter lang. In het midden ervan bevindt zich een vijfzijdige open ruimte. Het Fort telt een benedenverdieping en één verdieping. Rond het gebouw ligt een 10 meter brede droge gracht met daaromheen een 8 meter hoge steunmuur of schoormuur. Aan drie kanten van de schoormuur, gericht naar het zuiden, staan aan elke kant 2 steunberen (in totaal dus 6 steunberen).

Vanaf het midden van elke zijde van het centrale gebouw loopt een caponnière naar het midden van de corresponderende zijde van de ringmuur. Een caponnière is een overdekte galerij met schietgaten.

De caponnières verdelen de droge gracht dus in vijf segmenten. De schietgaten in de caponnières dienden om eventuele aanvallers binnen in de kuil neer te schieten. Door de vijfhoekige vorm konden de verdedigers elkaar onmogelijk raken.

Restauratie en toekomstige bestemming

De Stichting Vlaams Erfgoed benadert het Fort uitgaande van een "integrale monumentzorg". De essentie van integrale monumentenzorg is in twee punten samen te vatten :

1. zorg voor het monument én voor zijn cultuurhistorische en actuele betekenis.
2. zorg voor de openstelling en voor andere vormen van participatie en beleving door het publiek.

De zorg voor het monument zelf is gestart in 1995 met de eerste fase van de restauratiewerken, nl. dringende instandhoudings- en beveiligingswerken waarbij vooral het dak van het Fort een grondige beurt kreeg. De tweede fase is momenteel aan de gang en omvat de restauratie van de binnenkoer, de buitenmantel van het fort en de vijf caponnières en de steunbeer aan de kant van de droge gracht.

De derde fase van de werken duidt meteen de toekomstige bestemming van dit monument. Het Fort zal worden ingericht voor de toekomstige bezoeker. Daarnaast zal het een basisinfrastructuur krijgen voor media en culturele doeleinden. De afwerking is gepland voor medio 1998. Vanaf dan zal het gebouw de aandacht krijgen die het verdient.

De Koninklijke Yacht Club Oostende

Onder impuls van koning Leopold I werd onze yacht club gesticht op 16 april 1846 onder de benaming van "Cercle des Régates".

De stichters waren één voor één pioniers over wie boekdelen geschreven kunnen worden.

Onze eerste voorzitter, Edouard Belleruche (°7 april 1792), eigenaar van de Cercle du Phare, een luxueuze instelling gebouwd rond de voet van onze eerste vuurtoren, stelde zijn lokaal ter beschikking van de leden.

Daar het gebouw op de vestingen van Oostende stond en er weinig ruimte voorhanden was, kwam het secretariaat in een straat die Belleruche zelf gelegd en verkaveld had en die de verbinding verzekerde van de Geneverbrug, over de wallen, naar de stad. Deze straat kreeg de naam van de "rue du Cercle" omdat het kantoor van de "Cercle des Régates" daar gevestigd was. Later werd deze naam verkeerd vertaald als "Cirkelstraat".

Edouard Belleruche werd naar Londen gestuurd als diplomaat en plaatscommandant kolonel Deladriere (1788-1855) nam zijn plaats in als voorzitter. Hij had zeven verwondingen opgelopen tijdens de veldslagen van Napoleon en hij droeg steeds zijn erelegioen.

De zeilwedstrijden, een nieuwe rage in België, werden verzekerd door de Brit James Lindsay Finch, uitbater van de "Cercle du Phare" en zijn zoon Willy Finch (1854-1930) toen nog geen kunstschilder, maar beiden verwoede zeilers. De overige bestuursleden waren officieren van onze eerste "Marine Royale" en enkele gemeenteraadsleden.

In 1853 veranderde de naam van onze vereniging in "Yacht Club d'Ostende" en de jachten werden gemeerd in het eerste en tweede handelsdok nabij de Kapellebrug. De witte jachten van deze tijd hadden talrijke bemanningsleden aan boord en lagen tussen driemasters die guano aan het lossen waren en de eerste stoomschepen die kolen bunkerden. Dit was voldoende om onze toekomstige koning Leopold II in het harnas te jagen. Hij was echter niet alleen : de Luikse notaris Louis Delbouille (1825-1897) die de vestingen aan het verkavelen was, Minster de Smet de Naeyer die grote plannen opzette en onze toenmalige voorzitter baron Louis de Hemptinne die zijn invloed in de weegschaal legde, waren dezelfde mening toegedaan.



In de schaduw van Leopold II werden uitstekende architecten zoals Victor Horta (1861-1947) en Georges Hobe. Deze laatste kreeg de opdracht een nieuw clubhuis te bouwen in de achterhaven. Het was een precare vergunning op gronden van het bestuur van Bruggen en Wegen.

Georges Hobe was geboren in Brussel op 7 januari 1854 als zoon van een meubelmaker en begon zijn loopbaan als decorateur.

Hobe had één van de gebinten van het museum van de dierentuin in Antwerpen ontworpen evenals het koloniaal museum in Tervuren. Hij tekende ook de plannen van het casino van Namen met zijn beroemd speelplein.

Hij tekende ons clubhuis in Victoriaanse stijl en het binnenwerk in Romaanse bogen. Op de benedenverdieping zijn de muren 15 cm dik. Daarom dienden deze vertrekken ook als slaappleaats voor de bemanning van de U-boten tijdens de twee vierjarige bezettingen. De totale kost bedroeg 125.000 frank.

Hobe werd in 1918 benoemd als gemeentelijk architect van De Panne waar hij, net zoals in Spa, talrijke mooie villa's liet bouwen.

Hobe overleed in Brussel in 1936.

Voor de Tweede Wereldoorlog was de eerste verdieping omringd door een wandelgaanderij. Die werd waarschijnlijk afgeschaft door gebrek aan

plaats, daar de jachting niet meer zo elitair geworden was en dus toegankelijk voor meer leden. De twee wereldoorlogen brachten veel schade aan het gebouw dat diende als legerlogement. Op de toren kwamen zoeklichten en licht afweergeschut. De twee vierjarige Duitse bezettingen brachten niet veel schade aan het clubhuis, maar de Engelse bezetting die daarop volgde was fataal voor alle versieringen.

Onze club richtte ieder jaar internationale zeilwedstrijden in, naar Dover, Ramsgate en Helgoland. De jachtclubs van Nieuwpoort, Blankenberge en Zeebrugge waren afdelingen van de RYCO. Wij maken er nog steeds een erepunt van ieder jaar op het nationale podium te staan.

Volgens een artikel verschenen in "Le Carillon" van 14/15 juli 1906, werd ons clubhuis, met veel luister open verklaard op 22 juli 1906.

De bouwkosten werden gedragen door inschrijvingen en obligaties door de leden van de club. Enkele oudgedienden beweerden vroeger dat "comtesse de Vauban", in het begin, de meerderheid ervan bezat.

Koning Albert I, verleende onze club op 5 juni 1910 de toelating de titel van "Royal Yacht Club d'Ostende" te dragen.

In 1944 werd overdreven gebaggerd aan de kaai van de toenmalige Tilbury boten, voor het lossen van de geallieerde transportschepen (Antwerpen was nog niet bevrijd) en daardoor zakte de zuid-

kant van ons clubhuis 10 cm. Dit gebouw was namelijk gebouwd op opgevolde grond van de spuikom gelegen achter de "Franse Sluis". Deze laatste bevond zich ter hoogte van de thans afgedankte zeevaartschool. In 1970 begaven enkele eiken dampplanken aan de voet van onze kaai-muur en ons gebouw zakte opnieuw 5 cm aan de zuidkant. Geen paniek echter, alles is verstevigd. In 1974 werden onze statuten in het Nederlands vertaald en het Nederlands werd stilaan de omgangstaal.

Binnen afzienbare tijd zal het gebouw plaats moeten maken voor de nieuwe zeesluis, kom dus gauw nog eens kijken en je zal aan je kinderen kunnen vertellen dat je nog het mooiste clubhuis van Europa gezien hebt.

Robert OUVRY
17de voorzitter

Dankwoord

De Werkgroep Open Monumentendag en de stad Oostende danken de volgende instanties voor het openstellen van sites, gebouwen of vaartuigen of voor het organiseren van bijzondere activiteiten in het raam van Open Monumentendag:

- het Bestuur voor Onderzoek en Ontwikkeling van het Ministerie van Middenstand en Landbouw;
- de federale diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden;
- de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee;
- de Afdeling Vloot en de Afdeling Waterwegen Kust (Oostende) van de Administratie Waterwegen en Zeewezen van het Departement Leefmilieu en Infrastructuur van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap;
- de provincie West-Vlaanderen;
- de Stichting Vlaams Erfgoed;
- de Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij;
- RTT-Belgacom;

- de Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie;
- het Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek;
- de Koninklijke Yacht Club Oostende;
- de reder en bemanning O.29 Broodwinner;
- "De Oesterput";
- de Koninklijke Vlaamse Bond van Postzegelverzamelaars en de Postzegelvrienden van Oostende en omliggende.
- de Gidsenkring "Lange Nelle"

Dank aan allen die de teksten voor deze brochure hebben opgesteld en aan de vrijwilligers die instaan voor het toezicht en de begeleiding van de bezoekers op de Open Monumentendag.

Onze speciale dank gaat naar de Belgische Marine voor het gratis ter beschikking stellen van de havenbarkas Spin ten behoeve van het personenvervoer van de linker- naar de rechteroever van de haven en naar de vervoersmaatschappij De Lijn voor het inzetten van speciale bussen die de bezoekers gratis naar de diverse locaties brengen.

Tenslotte moet de medewerking vermeld worden van Toerisme Oostende v.z.w. en van volgende stadsdiensten: Cultuurdienst, Havendienst, Voorlichtingsdienst, Werkgroep Taal & Stijl, Secretarie, Stadsdrukkerij, Stedelijke Werkhuizen, Dienst Urbanisatie, Bouwwerken en Opmetingen, Groendienst en Reinigingsdienst.

Inhoudstafel

Woord vooraf	3
Het Memoriaal Prins Karel	4
Walraversijde: een verdwenen middeleeuws vissersdorp	6
Provinciaal Maritiem Instituut	8
De zeesluis Demey	10
De halfportaalkraan nr. 2	14
Creosoteerwerf	17
Is er nog toekomst voor de Ostendaise?	20
Rijksstation voor Zeevisserij	24
Instituut voor Zeewetenschappelijk Onderzoek v.z.w.	26
A 962 Belgica	28
Ter Streep	31
De Broodwinner - 0.29	33
De vissershaven	35
Bijzondere Raadgevende Commissie Visserij	37
Droogzettingsinstallatie in de vissershaven	39
Het Fort Napoleon	40
De Koninklijke Yacht Club Oostende	43
Dankwoord	47
Inhoudstafel	49

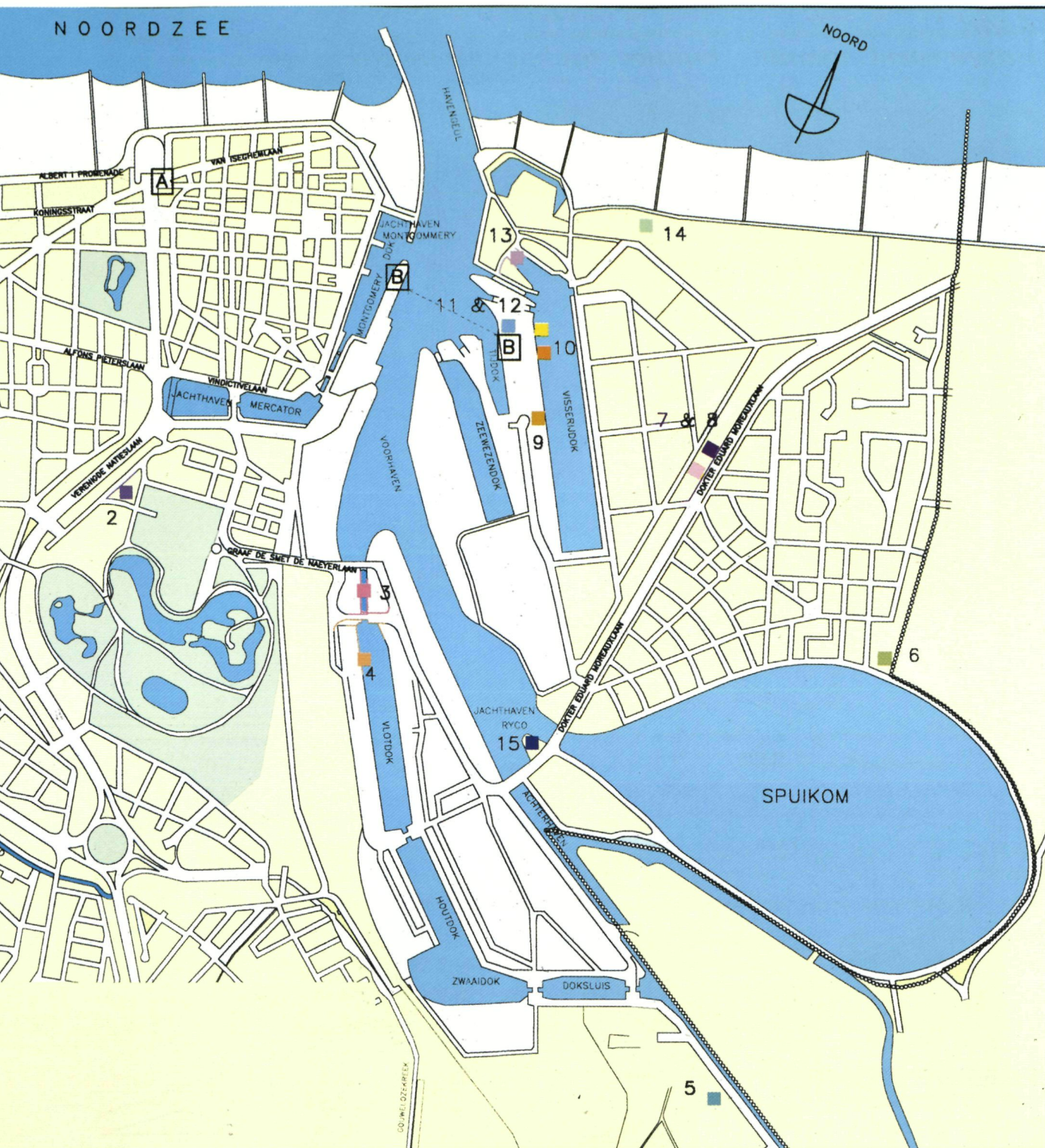
- 1. Domein Raversijde - Walravesijde
- 2. Provinciaal Maritiem Instituut
- 3. De Demeysluis (Slijkensesteenweg 1)
- 4. De Halfportaalkraan nr. 2 (Vlotdok)
- 5. Creosoteerinstallatie
- 6. De Oesterput (Schietsbaanstraat 86)
- 7. Rijksstation voor Zeevisserij
- 8. I.Z.W.O.
- 9. De Sprothalle (Sprotplein)
- 10. 029 De Broodwinner
- Ter Streep
- A962 Belgica
- 11. Bestuursgebouw vismijn
- 12. Bijz. Raadgevende Commissie Visserij
- 13. De Slipway (Buskruitstraat)
- 14. Het Fort Napoleon
- 15. De Koninklijke Yacht Club Oostende

- A. Toerismebureau
- B. Overzetboot "de spin"



NOORDZEE

NOORD



Kaart 1 :
Haven van Oostende : huidige functionele indeling

