

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (Deel 10)

door Ferdinand GEVAERT

De staketsels, de havengeul en de aanliggende watervlakken, (deel 1).

De haven van Oostende heeft steeds moeilijkheden gekend met de waterdiepte in de havengeul en de toegang vanuit zee (de rede) naar deze havengeul.

De eerste haven van Oostende, aangelegd in 1445-1446, kende reeds problemen door verzanding. De toegangsgeul van de haven, de havengeul, was beschermd en afgelijnd door twee houten havenhoofden (staketsels).

In 1517 was de verzanding van de havengeul en havenkom zodanig zorgwekkend dat ten westen van de stad een spuikom met spuisluis gebouwd werd, om bij laag water de havenkom en -geul te scheuren, om zodoende voldoende waterdiepte te garanderen. (Zie fig. nr. 2, blz. 2005-132).

In 1584 werden de duinen geslecht ten oosten van de stad, nabij het aldaar gelegen gehucht Blutsyde, (het gebied even buiten de grenzen van de stad genoot een bijzonder "statuut", beheerst door een "keure" opgemaakt en toegekend door het bestuur van het Vrije, vandaar dat het gehucht soms, verkeerdelijk, "Ter Cuere" genoemd wordt). Dit om een inundatie te verwekken omheen Oostende, (zie Geschiedkundige kalender, blz. 2005-131). Door het slechten van de duinen ontstond o.m. een diepe geul die openstond naar de zee en na het beleg van Oostende van 1601-1604, zou gebruikt worden als toegangsgeul tot de haven van Oostende. (Zie fig. nr. 3, blz. 2005-133).

Ter bescherming van deze haveningang en -geul, o.m. om het verzanden te voorkomen, werd in de periode 1654-1662 het eerste oostelijk staketsel gebouwd. Het bestond uit rijen heipalen met tussenin een dam van klei en rieswerk. Daarna werd op de westelijke zijde van de toegang tot de havengeul een driehoekig staketsel gebouwd, dat eigenlijk deel uitmaakte van de dijkverdediging van de stad (zeewering). De havengeul werd op de westelijke oever versterkt door haakse strandhoofden. Omstreeks 1700 werden deze strandhoofden vervangen door een staketsel, gebouwd in de lengterichting van de havengeul, die aansloot op het driehoekig staketselwerk. (Zie fig. nr. 4, blz. 2005-133).

Door stormen, aanvaringen, veroudering en aantasting was het noodzakelijk (en nog steeds) de staketsels bestendig te herstellen en te onderhouden. Doch meestal ontbraken de nodige kredieten, zodat de staketsels vaak in slechte toestand waren.

Vanaf het einde van beleg van Oostende werd de diepte van de havengeul en haventoeegang op peil gehouden door de scheurende werking van het wegebbend water uit de overspoelde polders in het achterland en omheen Oostende. Deze polders, de zogenaamde "Historische Polders van Oostende", liepen telkens onder water bij hoogtij en "liepen leeg" bij laagwater. Tot in 1810 kon men beroep doen op de "spoelpolders" om de havengeul te scheuren. Begin de 19^e eeuw was de laatste spoelpolder (de Snaaskerkepolder) zo sterk aangeslibd dat de polder nog van weinig of geen nut meer was voor het scheuren, of spoelen van de haven. Deze polder werd dan ook vrijgegeven voor de landbouw.

Ter vervanging van de scheurpolders werd achtereenvolgens, ten eerste, onder het Frans bewind (Franse bezetting - Napoleon), in 1808-1810 het "Franse springsas en Franse sluis" aangelegd en gebouwd, ten tweede, in 1817-1820 werd door de Nederlandse Waterstaat (Koninkrijk der Nederlanden) een spuisluis gebouwd, de "Militaire sluis", en de achterhaven tussen, tussen deze nieuwe sluis en de Sassen van Slijkens, ingericht als spuikom.

Alhoewel door het oordeelkundig gebruik van beide scheursluizen het peil in de haven en -geul behoorlijk te noemen was, had men te kampen met een zandbank die zich had gevormd in de ingang van de haven tussen de beide havenhoofden (staketsels).

Tijdens de Franse bezetting (1794-1814) werden de staketsels grotendeels verwaarloosd, met uitzondering van de bouw van een geschutsplatform op het oosterstaketsel (het toen zogenoemde "Fort Napoleon", gebouwd als gevolg van de "aanval van Admiraal Popham" in 1798) en werden praktisch geen onderhouds- en andere werken uitgevoerd. Toen de Fransen de streek verlieten in 1814 waren de beide staketsels in zorgwekkende toestand..

De eerste werken uitgevoerd tijdens het zogenaamd "Hollands tijdperk" waren herstellingswerken aan het oosterstaketsel, dat tijdens de periode 1815-1820 in onberispelijke staat werd gebracht.

In zijn verslag van 18 december 1820 aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat betreffende de toestand en de rol van de haven van Oostende, noteerde dhr Jan De Brock, hoofdingenieur van het 11^e District van de Waterstaat, o.m. het volgende:

"Westerstaketsel: heeft een lengte van 196 m. Het is in slechte toestand. Het heeft geen nut meer daar zich aan de zijde van de geul een strand gevormd heeft. Het is gebouwd met houten palen en balken en aan de voet versterkt met stortstenen. Verder een lage dijk gevormd uit stortstenen met een lengte van 605 meter. Het is de bedoeling deze te verlengen tot ze verbinding maakt met de steigers binnenin de haven, (nooit uitgevoerd).

Oosterstaketsel: heeft een lengte van 1129 meter en bestaat uit:

1. een houten staketsel, op het welk een houten beplanking is aangebracht voor het jagen (trekken) van binnen- of buitenvarende schepen.
2. aan de oostelijke zijde van het staketsel is over de ganse lengte een dijk aangebracht, bestaande uit klei bedekt met stenen wat het zeewaarts uiteinde betreft. Het overige gedeelte is bedekt met vlechtwerk (houten takken).

Het staketsel is in goede staat na de recente herstellingen. Op het uiteinde werd een platform gebouwd, evenals geleide lichten om de ingang tot de haven aan te duiden bij duisternis".

Om te verhelpen aan de hinderlijke zandbank (-strand volgens De Brock) werd het plan opgevat om de havengeul te versmallen (sic!) door een nieuw Westerstaketsel te bouwen, teneinde een groter scheureffect te verwekken en zodoende de zandbank op te ruimen. Het nieuw Westerstaketsel werd gebouwd tijdens de periode 1833-1837. Het staketsel werd verbonden met de "Kanonnendijk" (oostelijke vestingswal op de stad) door een brugje, die weldra de naam "Jeneverbrug" kreeg. Terzelfder tijd werd in 1835-1837 en in 1839 het Oosterstaketsel verlengd.

Het vernauwen van het de havengeul had niet het gewenste resultaat, de zandbank in de toegang tot de haven bleef bestaan.

Om het probleem van de zandbank tussen de hoofden op te lossen, werd in 1853 de werken gestart voor de bouw van een derde spui, in 1857 startte de constructie van de spuisluisen die het scheurwater in de haventoeegang moest loslaten. Het geheel kreeg de naam "Leopold spui" (Leopold sluis). De spui was afgewerkt in 1862. Op de spuien komen we later nog in detail terug.

Alhoewel de toestand in de geul, wat de diepte betreft, verbeterde door het oordeelkundig gebruik van de drie spuien - ook mede door het verlengen van het westerstaketsel in 1866-1869, en het herbouwen van de westelijke lage havendam in 1872-1873 - werd het probleem slechts en uiteindelijk opgelost door vanaf 1880 het regelmatig baggeren van de haven en geul. Met dusdanig succes dat het silhouet van emmerbaggermolen nooit uit het havenbeeld verdwenen is. Ingevolge de bouw van de Leopold sluis werd het oosterstaketsel aangepast aan de nieuwe toestand en in 1871 herbouwd.

In 1870 werd het westerstaketsel verlengd met een nieuwe, hogere sekte. Het oud gedeelte van het westerstaketsel werd in 1872 op dezelfde hoogte (niveau) gebracht als het nieuw gedeelte.

In 1880-81 werd de smalle, slingerende Kanonnendijk vervangen door een volwaardige zeedijk en werd de Jeneverbrug afgebroken. Boogvormig werd de bestaande zeedijk ter plaatse van de oude vuurtoren hierdoor verbonden met de verhoogde westelijke havendam, en zo sloot ze aan op de noordelijke kaaimuur van het inmiddels gebouwde schuildok voor de visserij, het huidige Montgomerydok. Hierop komen we later terug.

In 1888-89 werd de havengeul verbreed door de bouw van een nieuw westerstaketsel, het huidige, met een lengte van 605 meter.

De eerste staketsels, vanaf de 15^e eeuw, waren eerder primitieve bouwsels, zoals reeds hierboven vermeld. Door de eeuwen heen ontwikkelde de constructie zich, door de uitbreiding van de technische en waterbouwkundige kennis en het gebruiken van nieuwe werktuigen en technieken. In de tweede helft van de 19^e eeuw had de constructie zich ontwikkeld tot een geïntegreerd houten longitudinale, transversale en tangentiaal vakwerk, die aan de zwaarste stormen en hevig contact door schepen kon en kan weerstaan.

De primitieve staketsels bestonden uit een reeks verticale palen, zonder verband en geheid in de bodem, met later enig onderling horizontaal verband, waarop een loopplank werd aangebracht. Dit om in hoofdzaak de kop van het hoofd toegankelijk te maken voor het plaatsen, onderhouden en ontsteken van fakkels, die bij duisternis als baken de haventoeegang moesten aangeven.

Bij Ministerieel Besluit van 9 maart 2006 werd het Westerstaketsel, met inbegrip van het havenlicht, geklasseerd als monument en geniet dus bescherming. Volgende rechtvaardiging werd opgegeven: -is op vandaag een essentieel onderdeel van de havenuitrusting aan de Noordzee, in casu van de Oostendse havengeul, en een belangrijk restant van de historische uitbouw, ontsluiting en ontwikkeling van de kusthaven. Met zijn circa 650 m lengte is het één van 's werelds langste 19^{de}-eeuwse staketsels en tevens een getuige van de mogelijkheden van de toenmalige houtbouw om dergelijke waterbouwkundige constructies - onderhevig aan grote mechanische krachten - te realiseren. Het staketsel is vooral gekend als brede wandelweg, aangelegd ten behoeve van een optimale beleving van strand en zee voor zowel de 19^{de}-eeuwse badgasten als de plaatselijke bewoners, een functie die het tot op vandaag vervult.

In concept en uitvoering was en is het westerstaketsel van 1888-89 niet te vergelijken met de vroegere. Het werd, en is, geen zuiver utilitair ontwerp en kunstwerk, doch één waarin ook toeristische voorzieningen ingebouwd werden. Zoals o.m.: een brede "wandelweg", een "promenade" in zee met toegang vanaf de kop van het schuildok, de huidige Montgomerykaai, evenals vanaf het klein strand. Daarenboven werd voorzien in aanmeerplaatsen voor een staats-sleepboot, pleziervaartuigen (uitstappen op zee) en voor het veer naar de overzijde van de geul. De aanmeerplaatsen waren voorzien van aangepaste trappen en steigers voor het in- en uitstappen, bij alle waterstanden, van passagiers en scheepslui.

Op de kop van het staketsel werd een zeer ruim platform voorzien, waarop een verbruikszaal met zonneterras kon gebouwd worden. Wat trouwens ook gebeurde. Heden ten dage is er nog steeds een horecazaak gevestigd op de kop van het westerstaketsel.

Het nieuw staketsel werd een troef temeer en een aantrekkingspool voor het Oostendse toerisme, waarvan trouwens ook de Oostendenaars genoten.

Ook op het oosterstaketsel waren er platformen, o.m. voor de tijseinpost, hierop komen we verder terug.

Tijdens de eerste wereldoorlog werden de beide staketsels zwaar geteisterd. Denk maar aan de poging tot de havenblokkering met de H.M.S. Vindictive in 1918. Door de bezettende Duitsers werden op beide staketsels secties gesloopt om eventuele ontschepingspogingen door geallieerde stormtroepen te hinderen.

Na de oorlog werden de beide staketsels hersteld om tijdens de daaropvolgende tweede wereldoorlog terug sterk beschadigd en gedeeltelijk vernield te worden.

In 1944 waren beide staketsels in uiterst slechte staat, niet alleen door oorlogsschade doch ook door algemene verwaarlozing.

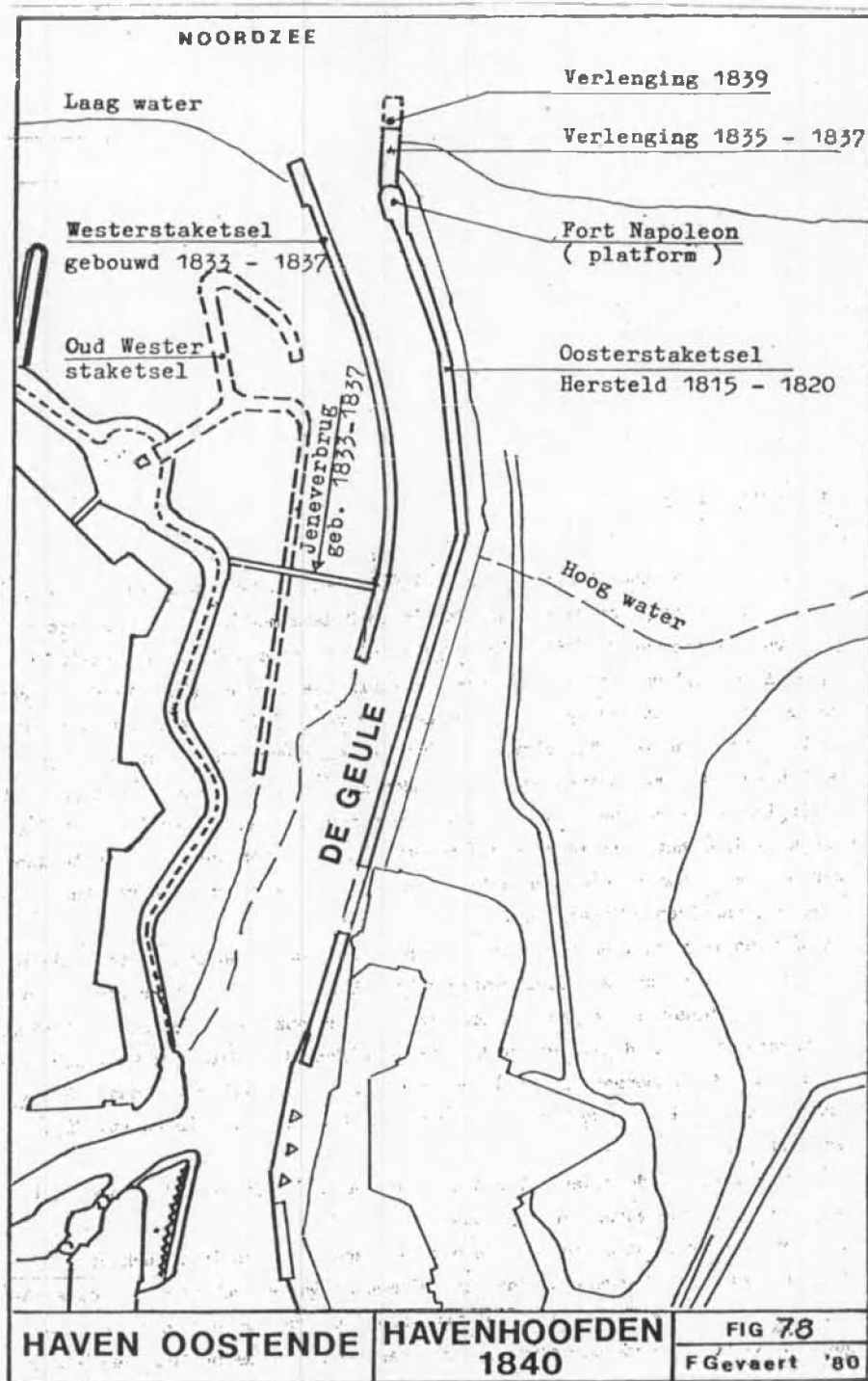
In 1948-49 werd het westerstaketsel herbouwd, gevolgd in 1952-53 door het oosterstaketsel. Bij deze laatste werd gebruik gemaakt om de nieuwe kop van het hoofd te bouwen op het tracé van een later totaal nieuw staketsel, te bouwen oostelijk van de bestaande en zodoende de havengeul aanmerkelijk te verbreden. Op deze nieuwe kop werd een uitgebreide tijseinpост gebouwd, die nu nog bestaat en dienst doet. De post is niet meer bemand, doch volledig vanop afstand bediend.

In 1968 werd gestart met de bouw van een nieuw oosterstaketsel, op een meer oostelijker tracé, waarbij na voltooiing een bredere havengeul kon ingericht worden. Het werd gebouwd in gewapend beton en sloot aan op het nieuw hoofd gebouwd in 1952-53. Na voltooiing in 1969 werd het oude houten staketsel gesloopt en werden stalen ronde geleidepalen geheid in de geul, waarbij de haventoeegang veel breder werd en gemakkelijker toegankelijk voor grotere ferries.

De betonnen constructie werd beschermd door een houten remwerk, zodat bij contact door schepen het beton geen rechtstreekse schade opliep.

O.m. in functie van de toekomstige beveiliging van Oostende tegen stormen en het vergroten van de toegankelijkheid van de haven (met o.a. de bouw van twee "strekdammen"), wordt vanaf oktober 2006 het oosterstaketsel gesloopt en niet meer vervangen .

(wordt vervolgd)



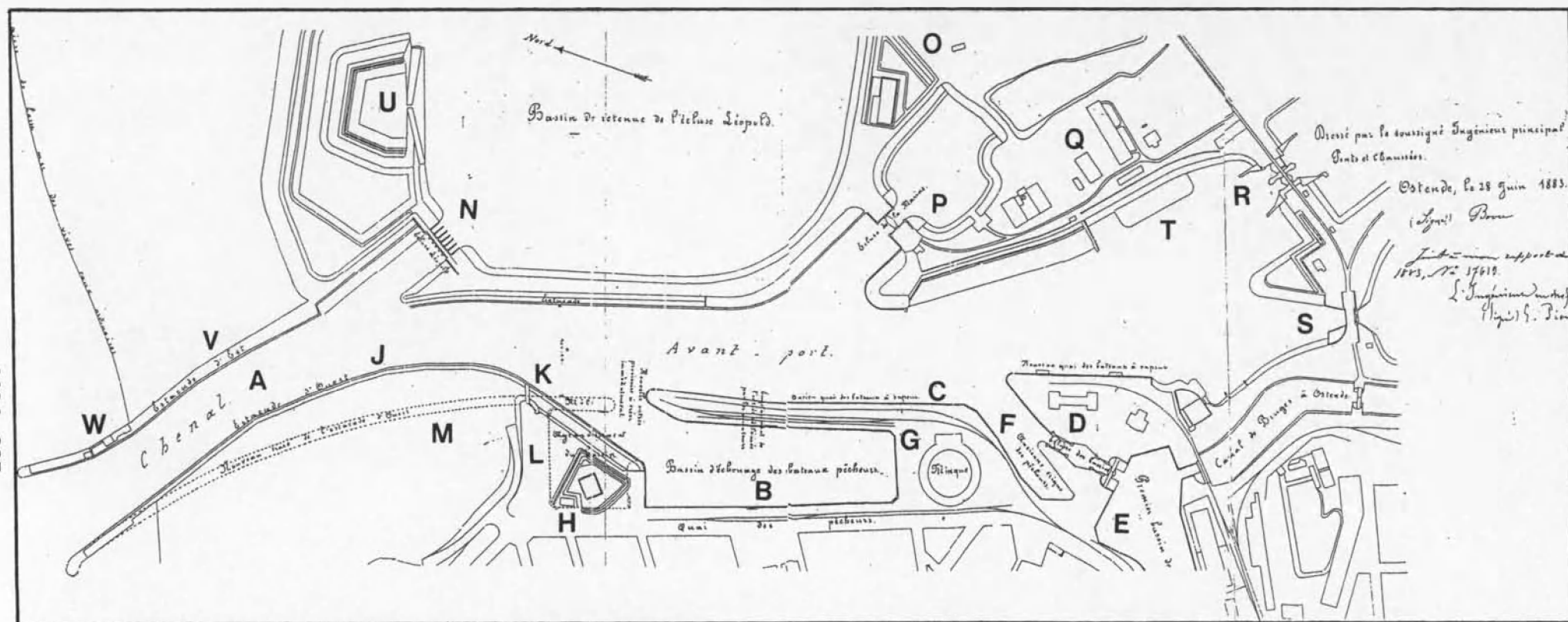


Fig. nr. 79. Haven Oostende 1883. Ontwerptekening voor de uitbreiding van het schuildok voor de visserij (nu Montgomerydok) en verbreden van de havengeul, door o.m. nieuw westerstaketsel.

A: havengeul; B: schuildok (aangelegd 1867-1871); C: Stoombotenkaai; D: zeestation; E: 1^{ste} Handelsdok; F: Visserskreek; G: vismijn; H: oesterput van Musin (verdwenen bij de uitbreiding van het schuildok); J: staketsel gebouwd in 1833-1837; K: verlengstuk van het staketsel (uitgevoerd 1880-1881); L: (stippellijn) uitbreiding schuildok (uitgevoerd 1884-1887); M: (stippellijn) nieuw westerstaketsel (uitgevoerd 1888-1889); N: Leopoldsluis en -spuikom; O: oesterput van Valcke-De Knuyt; P: Zeewezensluis en -dok; Q: werkhuizen Zeewezen; R: Militaire sluis; S: Franse sluis; T: kalfaatrooster Zeewezen; U: Hale maan; V: oosterstaketsel (herbouwd 1871); W: tijseinpost.



Fig. nr. 80. Lithografie uit circa 1847. In het midden de "Cercle du Phare".
Rechts de beide staketsels, bemerk de talrijke fakkels.

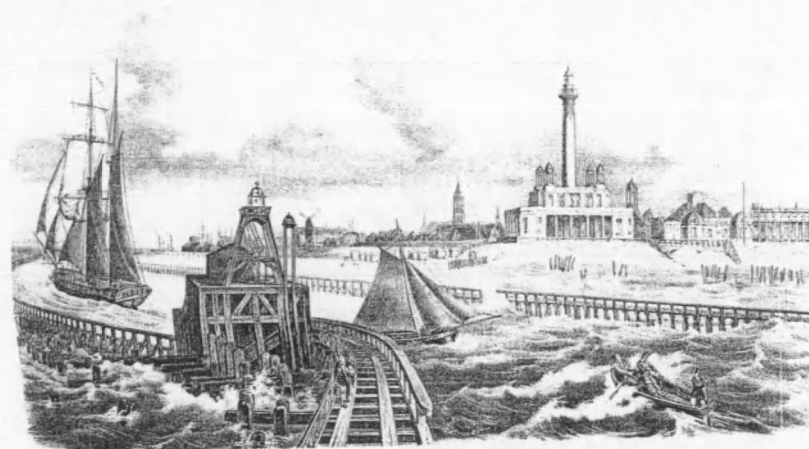


Fig. nr. 82. Litho van Nic. Chapuy van omstreeks 1850. Links het ooster-
staketsel, rechts het westerstaketsel. Bemerkt de eigenaardige
weergave van de tijseinstap (artistieke vrijheid?).
De "Cercle du Phare" beheerst de zeedijk. Rechts het Konink-
lijk Paviljoen.

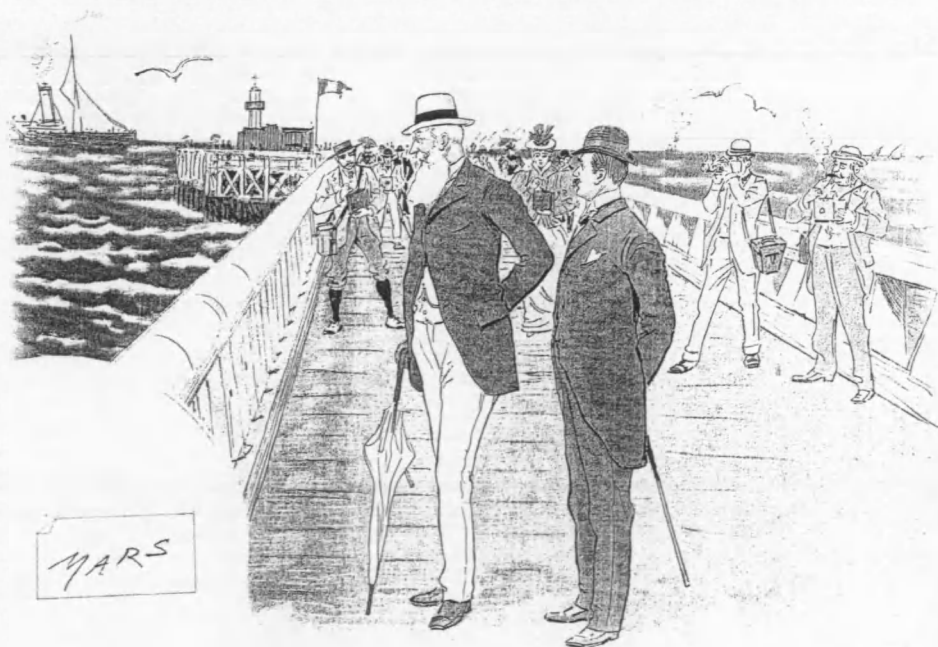


Fig. nr. 83. Litho van Mars uit circa 1900. De tekening stelt het nu nog
bestaand, en actueel, westerstaketsel voor, met op de voorgrond
een bekend figuur. Bemerkt dat de breedte van de constructie
sterk contrasteert met het staketsel op fig. nr. 81.

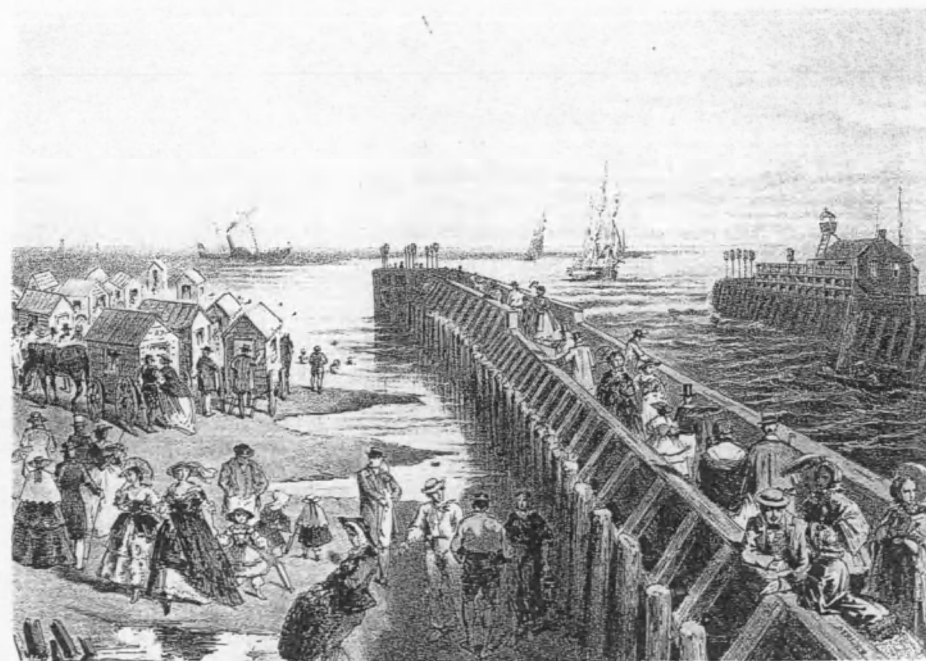


Fig. nr. 81. Litho van Gerlier, uitgegeven in 1859. Het stelt het wester-
staketsel voor, gebouwd in 1833-1837. Bemerkt de talrijke
toeristen op het smalle staketsel.



Fig. nr. 84. Uittreksel uit de stafkaart van 1911. Het westerstaketsel gebouwd in 1888-1889 en oosterstaketsel uit 1871.

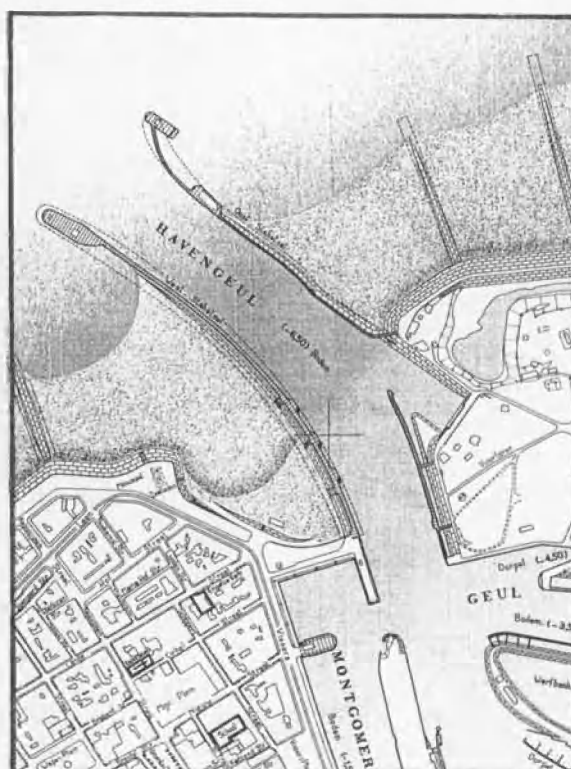


Fig. nr. 85. Uittreksel uit de topografische kaart van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, 1952. Bemerkt de beide herbouwde staketsels, tevens de nieuwe kop, op nieuw tracé, van het oosterstaketsel.

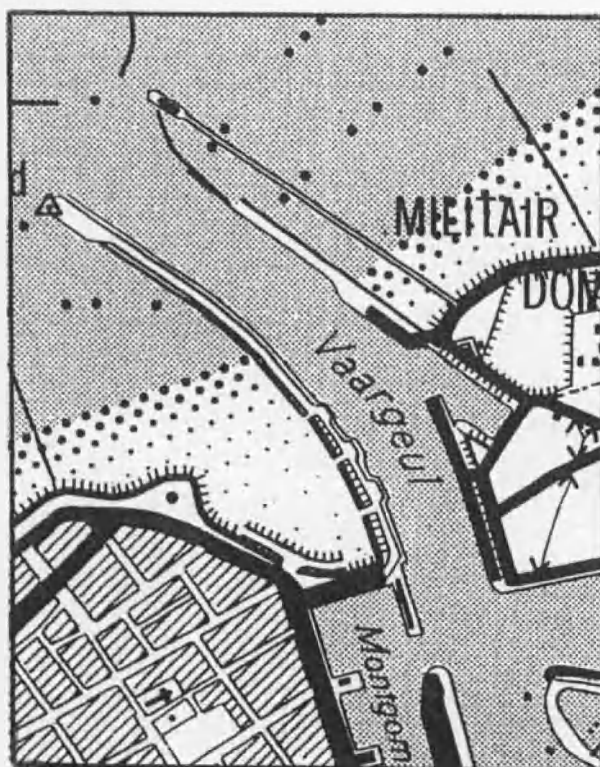
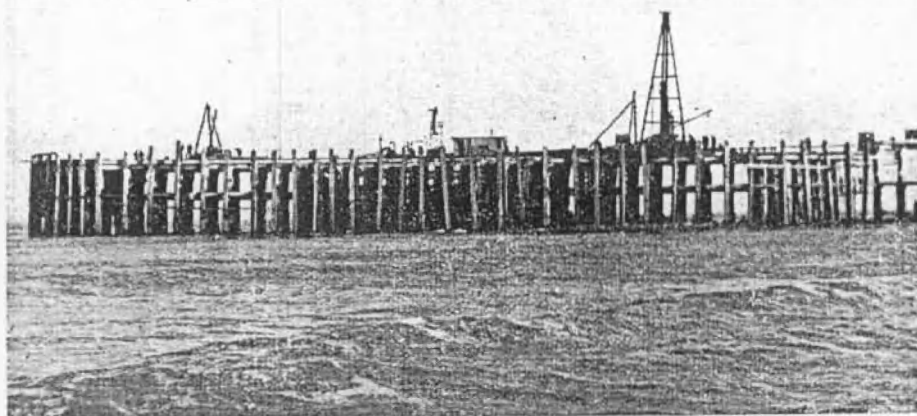


Fig. nr. 86. Uittreksel uit de stafkaart van 1969. Bemerkt het nieuwe betonnen oosterstaketsel. Het oude is nog niet gesloopt. Hier is duidelijk de verbreding van de havengeul af te leiden.



Fig. nr. 87. Uittreksel uit de stafkaart van 1985. De kaart geeft de huidige toestand van de staketsels weer. (september 2006).



Herbouwen van het Westerstaketsel te Oostende — 1948 - 1949
 Bouwheer : Bruggen & Wegen - Oostende — Aannemer : p.v.b.a. Vollemaere & Craeels
 Zicht op het hoofd van het in aanbouw zijnde staketsel vanaf het Strand

Fig. nr. 88.

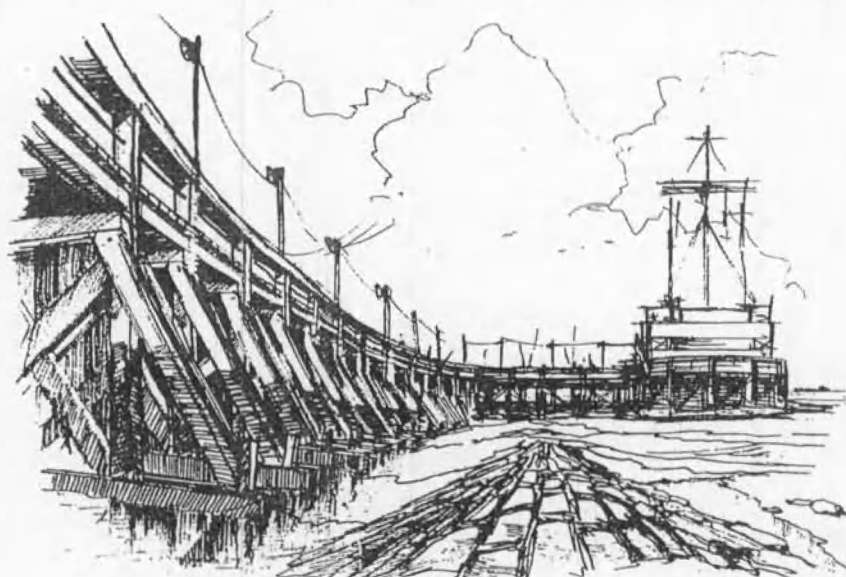


Fig. nr. 89. Het voormalig oosterstaketsel met tijseipost.
 Door wijlen Roger Gevaert, 1967.



Fig. nr. 90. Het huidige betonnen oosterstaketsel, 2006.
 Zal gesloopt worden in de nabije toekomst.