

BAGGEREN IN EEN HISTORISCH PERSPECTIEF

Bart Slabbinck, Natuurpunt

&

Freddy Hubrechtsen, Oostendse Heem- en Geschiedkundige kring 'De Plate'

Het verhaal van de Oostendse haven is een dankbare getuige van de evolutie hoe de haventoeankelijkheid doorheen de laatste eeuwen evolueerde.

Voor er sprake was van een echte haven werden, zoals elders aan de kust, de schepen op het strand getrokken. Dit gebeurde nabij de plaatsnaam Blutsyde, ten oosten van de stad.

Om de groei van de visserij (en de komst van grotere schepen) te faciliteren, verleende graaf Philips de Goede in 1445 het octrooi om een haven aan te leggen aan de westelijke zijde van de stad. Deze wordt gegraven tussen de oude stad, die reeds grotendeels verzwolgen was door de zee in diverse stormvloed, en de nieuwe stad. De vissers kunnen zo aanleggen aan een beschutte kade. Het betreft een getijdenhaven, d.w.z. waar schepen slechts bij hoog water konden binnenlopen. Men probeert de diepgang op punt te houden via het gebruik van de sluizen als spuisluis, echter de haven verzandt en de infrastructuur moet regelmatig hersteld worden.

De term kustverdediging krijgt in de tweede helft van de 16de eeuw een nieuwe, militaire, dimensie. Vanaf 1572 bezetten de Geuzen Oostende. De stad moet zich kortom niet enkel wapenen tegen de kracht van het water maar ook tegen de Spaanse vijand. De stad krijgt een gebastioneerde versterking waarbij de grootste impact kwam ter hoogte van Blutsyde. Vanuit militair-strategisch oogpunt worden de duinen afgevlakt. De zee deed hierbij een duit in het zakje en breekt aldaar door. Vanaf 1584 is er sprake van "de groote vloeiinge" en haar "geule". Vanuit militair oogpunt een positieve evolutie want de oostelijke flank wordt afgeschermd. Bovendien drong de zee met elke vloed dieper en dieper het binnenland door waardoor het hinterland moeilijk toegankelijk werd. De Geule wordt bovendien tijdens het Beleg regelmatig door de Staatse troepen gebruikt voor de bevoorrading van de stad met wapens, manschappen en proviand.

Na het beruchte Beleg van Oostende, 1601-1604, is de oude haven volkomen onbruikbaar geworden. Als de Spaanse overwinnaar het licht op groen zet, wordt – in 1608 – de havengeul definitief gedempt. De Geule wordt verbeterd en tot unieke haventoeegang gepromoveerd. Ook deze was een getijdenhaven. Het hinterland fungeert enerzijds als militaire buffer (no men's land), anderzijds als 'spoelpolder'. Bij hoog water loopt de polder vol. Bij laagwater stroomt het 'bassin' leeg en schuurt het de havengeul uit. Het gebruik van het hinterland als spoelpolder wordt echter stelselmatig ingeperkt om zo landbouwgronden te winnen. Dijken zoals de Steense Dijk worden opgeworpen. Deze oprukkende indijking heeft een effect op de spuiwerking waardoor de havengeul sterk dichtslibt. Het noopt tot het openen van de Legaerdsdijk (1664) waardoor ca. 1.500 ha spoelpolder terug ingeschakeld wordt, hierdoor wordt de Geule uitgeschuurd. Té efficiënt zo blijkt want het stadsbestuur vreest dat de stroming te krachtig kan worden. De nieuwe Zandvoordepolder wordt daarom gesloten. Actie leidt andermaal tot reactie of in concreto verontdieping. Zo kunnen in 1726 de Oost-Indiëvaarders niet binnenvaren omdat de zandbank in de havengeul teruggekeerd was. En plus blijken de spoelpolders zelf aan te slibben. Deze sedimentatie noopt tot het openen van de Snaaskerkepolder. Het verhaal van de spoelpolders loopt zodoende eind 18de eeuw door het inkrappend areaal ten einde.

Begin 18de eeuw wordt het systeem van de spui om ingevoerd. Een nieuwe spuisluis wordt gecreëerd waarachter zich een spui om van 25,47 ha uitstreckte. Door slecht beheer is het effect minimaal. Dankzij een beter beheer en de creatie van een tweede spui om, verbetert de nautische toegang weliswaar. De bank voor de haveningang wijkt echter niet. Daarom wordt in 1863 een derde spui om op de Oostendse oosteroever, vlakbij de havengeul gecreëerd. Met gematigd succes want de diepgang nam terug toe. Echter niet als verwacht. Een ultieme poging met een spui om van 85 ha wordt in 1900 uitgespeeld, echter door kinderziektes bij opstart, is dit de zwanenzang voor het systeem van de spui ommen.

Ook het effect van een andere ingreep (1844), de bouw van een nieuw westerstaketsel waardoor de breedte van de Geule versmalt, is minimaal. De idee was om zo een venturi, een vernauwing, te creëren waarbij de hogere stroomsnelheid zou resulteren in een verhoogde schuring. Helaas.

Eind 19de eeuw wordt dankzij de industriële revolutie een nieuwe techniek geïntroduceerd: de baggerboot. Vanaf 1880 starten de (onderhouds)baggerwerken met succes want de verzanding kon

efficiënter en effectiever aangepakt worden. Dit was broodnodig want eind 19de eeuw gebeurde het meermaals dat de pakketboten Oostende – Dover moesten in- en ontschepen met hulp van kleine boten, terwijl de pakketboot op de rede verankerd was. Bovendien maakte de komst van de baggerboot het ook mogelijk om ook buiten de haven, op zee de haventoeegang te verbeteren. Hiertoe werden drie passen uitgebaggerd. Twee i.f.v. de nautische toegankelijkheid, één (t.h.v. Klemskerke) om de Stroombank los te maken van het strand. Immers, zo werd geredeneerd, de getijstroom die evenwijdig lopen met de kust konden zo langs die 'Oostpas' doorstromen. Het resultaat is dat de haventoeegang bij alle tijstanden verzekerd wordt.

Anno 21e eeuw wordt nog steeds gebaggerd, ook de geschiedschrijving gaat verder. Dankzij het Openbare Werken-plan van de Vlaamse overheid wordt o.m. het centrum van Oostende beter beveiligd tegen overstromingen. Ook wordt, dankzij o.m. de uitbouw van strekdammen en de afbraak van het Oosterstaketsel, de haventoeegankelijkheid verbeterd.

Samenvattend kan gesteld worden dat de geschiedenis van de Oostendse haven ons leert dat:

- het doel nooit slechts de haventoeegankelijkheid was, er was én is steeds een synergie met o.m. de (militaire en/of civiele) kustverdediging. Ook de landschappelijke en ecologische wisselwerking kan niet genegeerd worden, getuige de Oostendse groene gordel met o.m. het Krekengebied dat Oostende (onbewust) dankt aan dit verhaal.
- de mens kan ingrijpen doch het zijn steeds ecologische processen die het finale resultaat bepalen, zowel op land als op zee. Dat laatste wordt geïllustreerd door bvb. het verhaal van de baggerstortplaatsen wiens baggerefficiëntie substantieel (tot 40%) verminderd wordt door zeestromingen en aldus recirculatie.

De spreker breekt dan ook een lans om lessen te trekken uit het verleden voor het heden en de toekomst. Slim baggeren is een contradictio in terminis. Het druist in tegen ecologische processen. Het is vanzelfsprekend een noodzakelijk kwaad want onze havens moeten toegankelijk blijven. Daarom is het noodzakelijk om slimmer te baggeren, slimmer te werken, d.w.z. ecologische processen (nog meer) te erkennen. De opmaak van een ecosysteemvisie voor de kustzone zou een belangrijke eerste stap kunnen én moeten zijn.