

VERWIJZINGEN

- (1): Albert de Burbure de Wesembeek, 1846-1946, Mémorial, Centenaire de la Ligne Ostende-Douvres. Antwerpen, 1946.
 - (2): Le Moniteur Belge, 10 sept. 1838.
 - (3): Journal de Dieppe, 28 nov. 1843.
 - (4): The Illustrated London News, feb.18, 1854.
-

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (Deel 11).

door **Ferdinand GEVAERT**

De staketsels, de havengeul en de aanliggende watervlakken, (deel 2).

Het verbreden van de havengeul.

Zoals reeds aangehaald in deel 10 handelend over de gedaantewisseling van de haven van Oostende, is de toegang vanuit zee tot de haven van Oostende door de eeuwen heen een zorgenkind geweest. Door krijgssomstandigheden (Beleg van Oostende) ontstaan, is de toegang tot de haven via de havengeul en de rede van Oostende steeds onderhevig geweest aan hinderende verzanding. Zodanig zelfs dat gedurende bepaalde jaren van de 19^e eeuw de havengeul slechts bevaarbaar was bij hoog tij. Passagiers van de pakketboten Oostende-Dover moesten in- en ontschepen met de hulp van kleine boten terwijl de pakketboot op de rede verankerd was.

De problemen van de toegang tot en de verzanding van de haven waren zodanig ernstig dat in 1883 een Belgisch minister verklaarde dat Oostende : “maar haar haven moest opgeven en leven van haar zeebaden” (‘t zal wel in de taal van Molière geweest zijn - sic !).

Echter, er werd een oplossing gevonden voor het probleem van de toegang tot de haven. Dankzij de standvastigheid, de halsstarigheid en het vernuft van eene ingenieur van Bruggen en Wegen (Ministerie van Openbare Werken), ir. P. Demey, die met veel scherpzinnigheid een plan opstelde om een pas, genaamd: de “Westpas”, te baggeren doorheen de Stroombank . Deze zandbank belemmerde de toegang tot de Kleine rede van Oostende, waarin de havengeul van Oostende uitmondt. Deze pas moest gemaakt worden ter hoogte van Raversijde.

Tevens ontwierp hij het plan om door wegbaggeren de Stroombank los te maken van het strand ter hoogte van Klemskerke, (nu De Haan). Zodat de getij-stromen die doorgaans evenwijdig verlopen met de kust, opnieuw de Kleine rede vrij langs de “Oostpas” konden doorstromen en geen slib meer zouden afzetten in de rede en vóór de haveningang van Oostende.

Ondanks de vele negatieve adviezen en sceptische beschouwingen van “gezaghebbende” organismen en “would-be” deskundigen werden deze plannen in 1890 en 1891 toch uitgevoerd.

Met het graven (baggeren) van de “Westpas” in de Stroombank, ter hoogte van Raversijde, en het regelmatig baggeren in de havengeul was de toegang tot de haven van Oostende, bij alle tijstanden, verzekerd.

Tijdens de periode 1896-1901 werd een nieuwe pas in de Stroombank, dicht bij de haventoeegang, gegraven. Deze nieuwe pas gaf rechtstreeks toegang tot de haveningang. De nieuwe pas had een breedte van 400 meter en een diepte tot het niveau -5m. Na het ingebruiknemen van deze nieuwe pas werd de “Westpas” niet meer gebaggerd en viel buiten gebruik.

Doch, de breedte van de havengeul bleef een ernstige hindernis voor de verdere ontwikkeling van de haven van Oostende. Reeds bij de bouw van het nieuw westerstaketsel, (zie fig. nr.85 - deel 9), in 1888-1889 werd de havengeul verbreed door het nieuw tracé van het westerstaketsel, doch er geen verbreding van de keel van de geul tussen de koppen van het wester- en oosterstaketsel. Bij de heropbouw van het oosterstaketsel in 1952-1953, (zie fig. nr.85- deel 9), werd reeds rekening gehouden met een eventuele verbreding van de geul en werd de nieuwe kop van het staketsel oostelijker en op een nieuw tracé herbouwd.

De eerste wezenlijke verbreding van de geul (tussen de hoofden) werd uitgevoerd in 1968-1969 met de bouw van het huidig betonnen oosterstaketsel. De verbreding beperkte zich tot de zone tussen de beide staketsels, van de koppen tot de dijk van de Halve maan; de gevaarlijke bocht in de havengeul, genoemd "de Kromme elleboog", bleef voor hinder zorgen. (Zie fig. nr. 87 - deel 9).

In uitvoering van een gedeelte van het "Masterplan", opgemaakt in 1988, (met als oogmerk de modernisering van de haven) werden in 1991 de eerste ingrijpende werken uitgevoerd tot het verbreden van de geul, door het in lijn brengen van de oostelijke oevers met het betonnen oosterstaketsel.

In maart 1991 werd gestart met het slechten en wegbaggeren van de Werfbank (kuisbank) op de oosteroever.

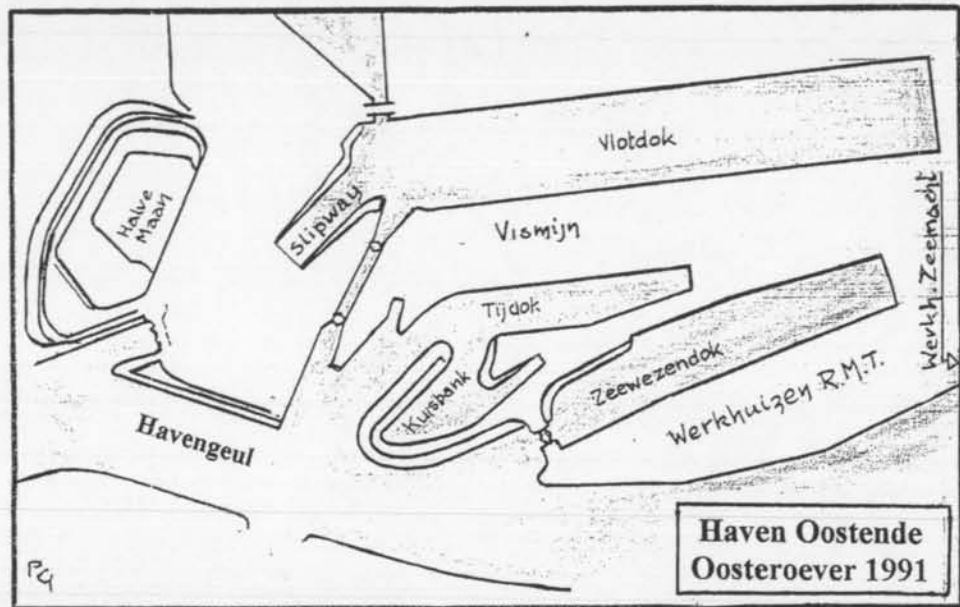
In april 1991 werd gestart met het verdiepen van de geul tot een peil beneden de -7 meter, Dit ter voorbereiding voor het in lijn brengen van de toen nieuwe ferry, de "Prins Filip", met een diepgang van 6,30 m.

In mei 1991 werd begonnen met het weghalen van de glooiing van de Havengeulkaai en het verwijderen van het aansluitend westelijk uiteinde van de wachtkaai van de schutsluis van het Visserijdok, (zie fig. nr.91). De overblijfsels van de spuisluis van de sinds 1922 gedempte Leopoldspuikom werden gesloopt en een nieuwe havengeulglooiing (Staketselstraat) werd gebouwd in lijn met het betonnen oosterstaketsel. Zo ontstond er een breder en beter toegankelijke havengeul. Met het slopen van de restanten van de voormalige Leopoldspuisluis, vulgo: "jachtsluis", verdween de laatste getuige, met uitzondering van de Halve maan en de sluis van het Zeewezendok, (die een paar jaar later zou gesloopt worden) van wat ooit d'Oude Viertorre was.

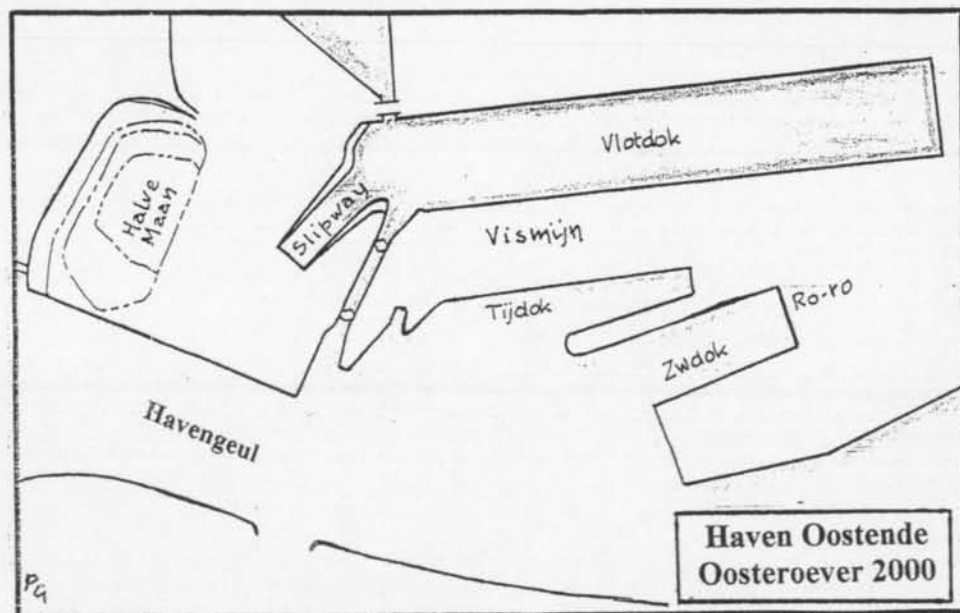
Zijn, gedurende de verschillende fasen van de ontwikkeling van de haven, verdwenen op de oosteroever en aanliggende gronden:

- het kroonwerk op de oosteroever (ter bescherming van de Militaire- en Franse sluis),
- de kuisbank,
- de Leopoldspuikom,
- het oesterpark gelegen naast de sluis van het Zeewezendok,
- de woonwijk Mosselhoek,
- de woonwijk (d'Oude) Vuurtoren,
- de windmolen van de Mosselhoek,
- de boerderij "Hof ter Schelle" (eigendom van het klooster van de Potterie te Brugge),
- de schorre van Lisjemores, e. a.

(wordt vervolgd).



Haven Oostende
Oosteroever 1991



Haven Oostende
Oosteroever 2000

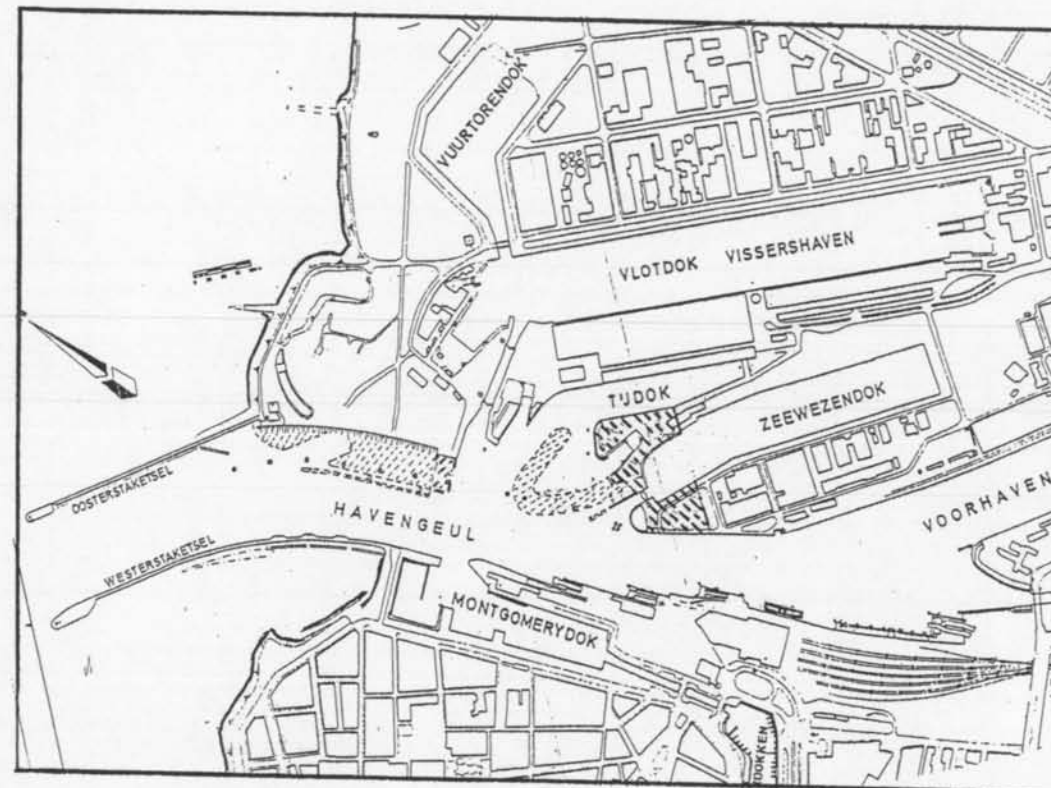


Fig. nr. 91. Haven Oostende, 1991, de fases van de verbreding van de verbreding van de havengeul.



-  Fase 1; maart 1991 - 1993
-  Fase 2; 1995 - 1997.

Fig. nr. 92. Haven Oostende. Vergelijking van de toestand van de havengeul, voor en na de verbreding van de geul en ombouw Zeewezendok.

Synoptisch historisch overzicht van de ontwikkeling van de Oostendse havengeul en aanliggende waterinfrastructuur 1820 - 2005

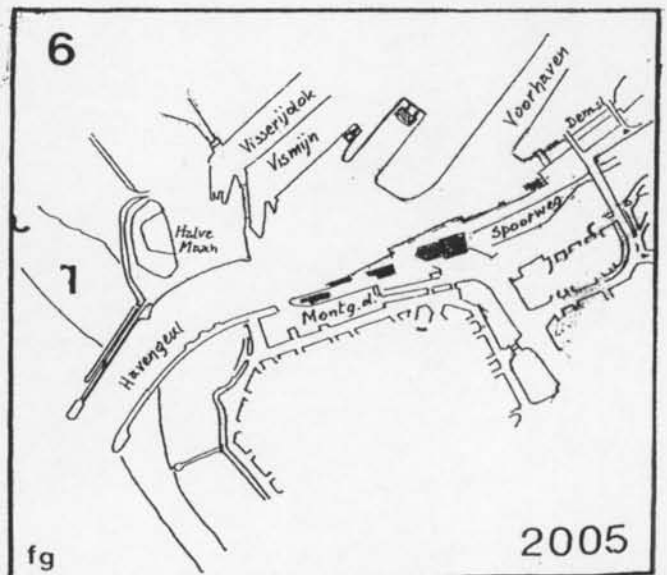
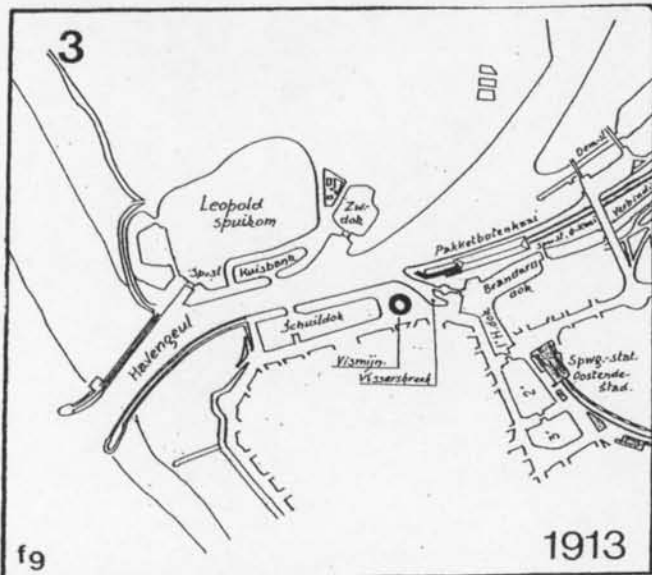
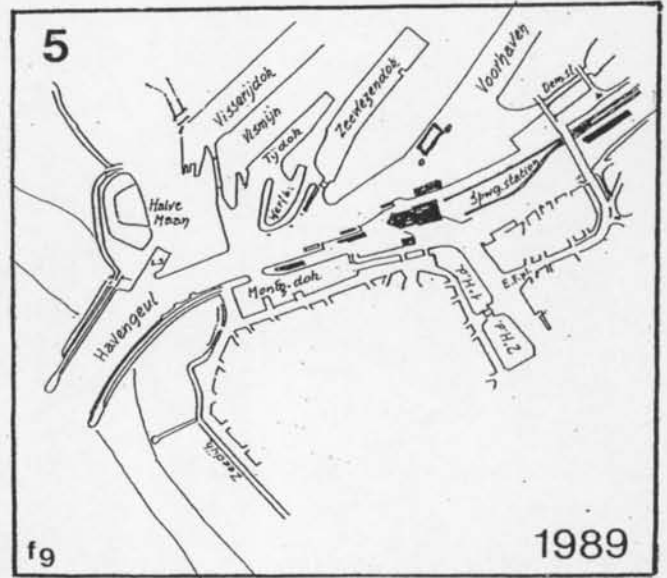
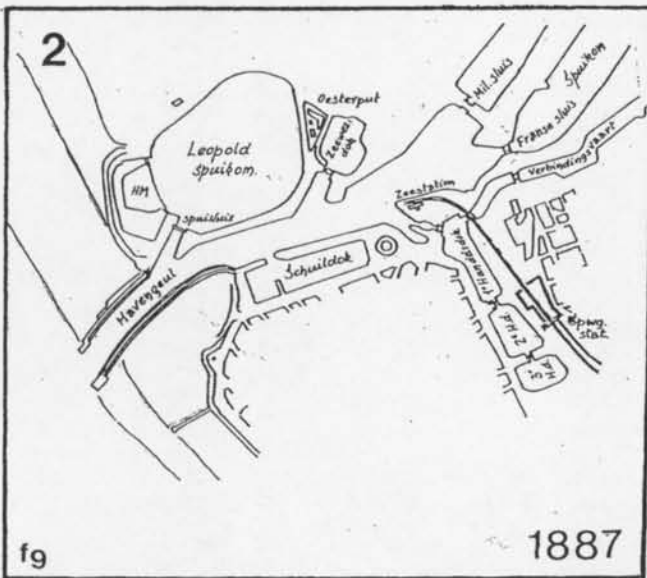
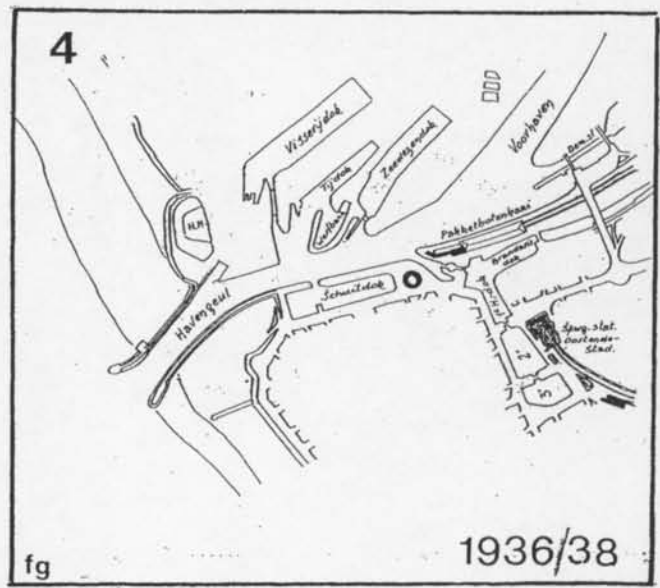
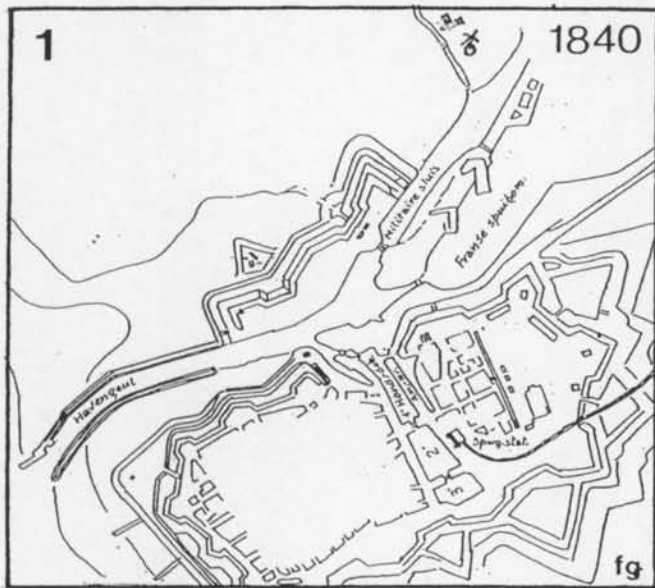


Fig.nr. 93

F. GEVAERT

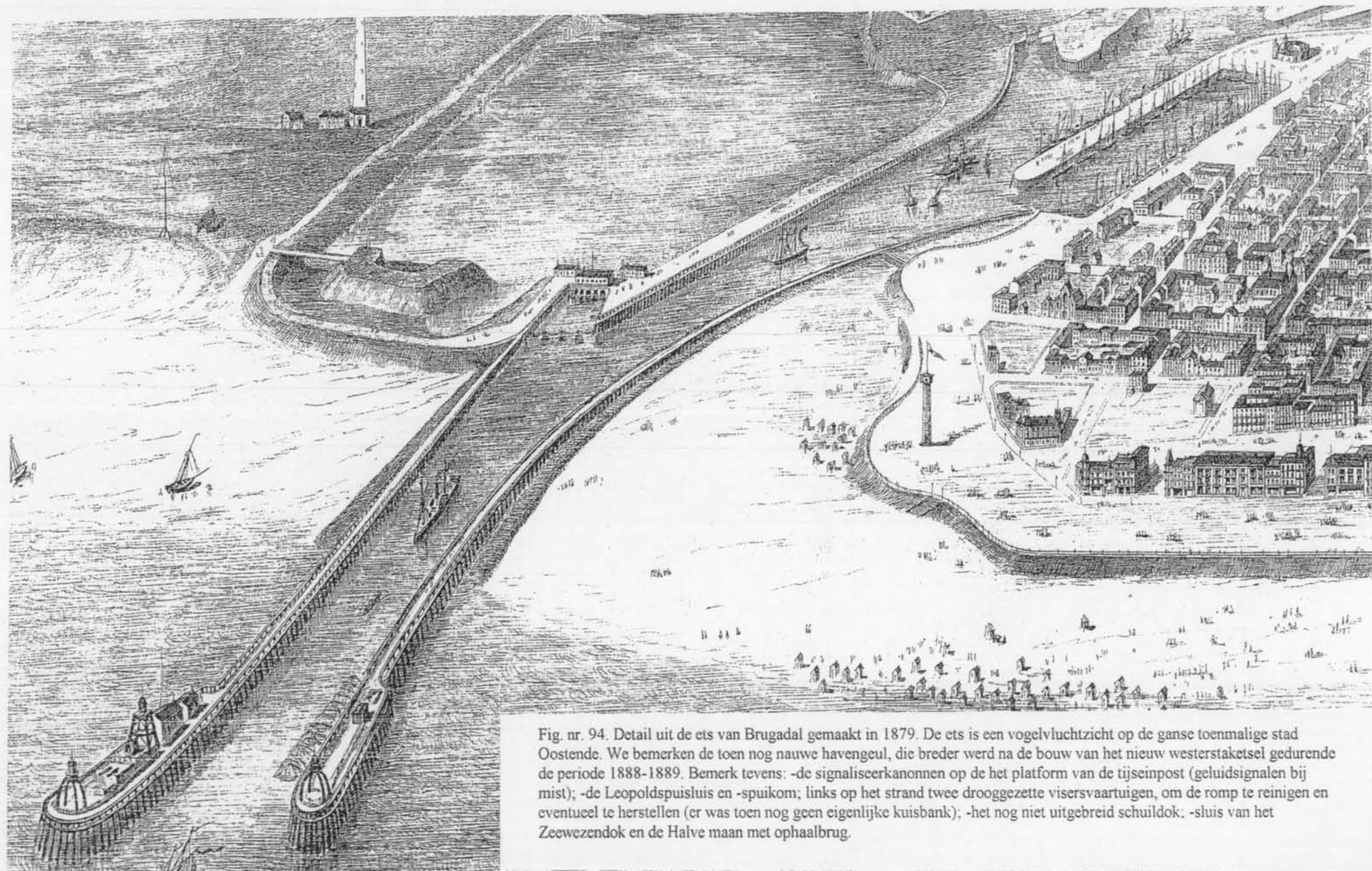


Fig. nr. 94. Detail uit de ets van Brugadal gemaakt in 1879. De ets is een vogelvluchtzicht op de ganse toenmalige stad Oostende. We bemerken de toen nog nauwe havengeul, die breder werd na de bouw van het nieuw westerstaketsel gedurende de periode 1888-1889. Bemerkt tevens: -de signalseerkanonnen op de het platform van de tijseinpost (geluidsignalen bij mist); -de Leopoldspuisluis en -spuikom; links op het strand twee drooggezette visersvaartuigen, om de romp te reinigen en eventueel te herstellen (er was toen nog geen eigenlijke kuisbank); -het nog niet uitgebreid schuuldok; -sluis van het Zeewezendok en de Halve maan met ophaalbrug.