

zomerseizoenen (1887-1888) want, na de tewaterlating van de *Prince Albert*, van de *Ville de Douvres* en van de *Flandre*, had de Belgische overheid in Schotland alvast twee extra schepen, de *Princesse Henriette* en de *Princesse Josephine* besteld om de capaciteit van de pakketbotenvloot drastisch te versterken.

De *Freia* keerde terug naar de Helgoland-route en werd daar in 1889 aangekocht door de Ballin Shipping Company. In 1896 werd ze doorverkocht aan J.F. Braunlich, Stettin die haar in de vaart bracht naar het eiland Rügen en als ferry naar Trelleborg in Zweden. Ze werd opgelegd in 1929.

De toekomst wees uit dat deze vooruitzichten realistisch waren aangezien de *Marie Henriette I* in 1893 uit de vaart werd genomen, in 1894 gevolgd door de *Louise-Marie* en de *Leopold I*. Het jaar daarop was het de beurt aan de *Parlement Belge* en in 1895 werd de *Prince Baudouin* opgelegd.

---

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 12)

door **Ferdinand GEVAERT**

### De staketsels, havengeul en aanliggende watervlakken, (deel 3).

#### De omvorming van het Zeewezendok van hersteldok tot ro-ro (vracht) terminal.

Zeer vroeg na het instellen van de pakketbotendienst Oostende-Dover in 1846, voelde de toenmalige Koninklijke Marine (de voorloper van het Zeewezen en de latere Zeemacht - Marine component) de noodzaak om te Oostende te beschikken over de nodige infrastructuur en uitrusting om het onderhoud en de gebeurlijke herstellingen aan de schepen van de pakketbotendienst in eigen regie te kunnen uitvoeren.

Tijdens de eerste periode na het instellen van de dienst legden de pakketboten aan aan de Stoombotenkaai te Oostende, (zie o.m. fig. nr. 75, blz. 2006-175), en werd een eerste werkhuis opgetrokken op de Stoombotenkaai (1). Reeds in 1867 werd het werkhuis uitgebreid.

Door de ontmanteling van de vestingswerken van Oostende vanaf 1865 werd het mogelijk om een dok te bouwen ten behoeve van de visserij, het huidige Montgomerydok. Daartoe moest echter het werkhuis van het Zeewezen, (de Koninklijke Marine werd ontbonden in 1862 en omgevormd tot het Zeewezen), de plaats ruimen.

Het werkhuis week uit naar de oosteroever van de haven, alwaar ruimte werd toegekend aan het Zeewezen binnen de periferie van het te ontmantelen en te slechten kroonwerk, dat aldaar opgericht werd in 1820, ter bescherming van de Militaire en Franse sluizen, (zie fig. nr. 6, rep. nr. 26, deel 2, blz. 2005-135, en fig. nr. 97, rep. nrs. 9 en 10, hierna). Alwaar tijdens de periode 1868-1869 een eerste werkhuis werd ingericht (1).

Na veel veel wijzigingen van de diverse ontwerpen en voorstellen die vanaf 1869 voorgelegd werden aan de hogere overheid, voor de bouw van een hersteldok en -werf, werd in 1871 een definitief ontwerp goedgekeurd en de noodzakelijke kredieten voorzien.

Vanaf 1873 werden de werken aangevat voor de bouw van het Zeewezendok en infrastructuur. In 1880 waren de werken, met inbegrip van de bouw van een kantoor voor de directie, voltooid.

Alhoewel er steeds maar voorstellen, met argumentatie, en ontwerpen voor het uitbreiden van het Zeewezendok en het bouwen van één of zelfs twee droogdokken, ingediend werden bij de

overheden, bleef de toestand van dit dok quasi ongewijzigd tot na het begin van de Duitse bezetting in oktober 1914.

Door de Kaiserliche Marine (Marinekorps Flandern) werd het Zeewezendok uitgebreid tot herstellingswerf voor duikboten en torpedoboten. Daarbij werd o.m. een westelijke damplanken kaai gebouwd en het dok in zuidelijke richting uitgebreid, door nog restanten van de voormalige vestingsgracht van het kroonwerk uit te diepen en te incorporeren in het Zeewezendok. Op de oostelijke zijde van het uitgebreide dok werden twee droogdokken gebouwd (zie fig. nr. 98) (2).

In 1923 werd het Zeewezendok uitgebreid in zuidelijke richting, een nieuwe westelijke kaaimuur werd gebouwd op een nieuw tracé en de "Duitse" damplankenkaai werd gesloopt. De twee Duitse droogdokken werden afgebroken en een oostelijke kaaimuur werd gebouwd op een tracé dat imperatief bepaald werd door het globaal project van de bouw van de nieuwe vissershaven op de oosteroever (de huidige). Door deze uitbreiding kreeg het Zeewezen eindelijk de capaciteit die vereist was om de schepen die de vloot van het Bestuur van het Zeewezen uitmaakten, tijdens de "opligbeurten" in beschut water te meren. Zodoende moesten niet op elk vaartuig bemanningsleden aanwezig zijn tijdens de uren dat er op de werf van het Zeewezen niet gewerkt werd. Een globaal toezicht op alle geschutte vaartuigen door de bewakers van de werf volstond. Wat een grote personeelsbesparing was.

Deze toestand zou zo blijven tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in mei 1940. Op 28 mei 1940 werd Oostende bezet door de Duitsers. Het Zeewezendok zou een andere bestemming krijgen. In 1941 werd het dok in bezit genomen door de Kriegsmarine en werd uitgebreid tot verbunkerde basis voor motortorpedoboten. Er werd o.m. een rechtstreekse verbinding gegraven tussen het dok en de havengeul, (zie fig. nr. 21, deel 3, blz. 2005-259 en -262), (Zie ook deel 4, blz. 2005-205, data 1941 en 1942).

Bij de terugtocht van de Duitsers in september 1944 werden de kaaien van het dok door demolitieploegen zwaar beschadigd, zo niet vernield, (zie o.m. fig. nr. 42, deel 5, blz. 2006-67 en fig. nr. 12, deel 3, blz. 2005-207).

De kaaimuren werden in de periode 1946-1956 hersteld. Hierbij werd de vernieuwde westelijke kaaimuur doorgetrokken tot het sluishoofd van de Zeewezendoksluis; vroeger was er een halve cirkelvormige geglooide uitsparing, nog een restant van de 19<sup>e</sup> eeuwse toestand.

In 1958-1959 werd een vlottend droogdok gemeerd in het Zeewezendok en de nodige infrastructuur gebouwd voor het permanent meren van het droogdok, (glijdende verankering). In 1979 verhuisde het droogdok naar de oostwal van de havengeul.

Nadat in 1991 gestart werd met het volledig slopen van de Werfbank (gebouwd in 1922, ten behoeve van visserij) als eerste fase van het scheppen van een zwaairom in uitvoering van het "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende"(3), werd in 1995 gestart met het omvormen van het Zeewezendok (een vlotdok) tot een eenvoudig insteeddok (tijdok) die open zou staan naar de zee en dus onderhevig aan het tij. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het insteeddok verder zou benut worden door de Regie voor Maritiem Transport en dat in het dok een drijvend droogdok zou gemeerd worden, van voldoende capaciteit om ook de geplande grote ferries van de nieuwe generatie, zoals het m.s. Prins Filip van de Oostende-Dover lijn, te kunnen droog zetten.

Echter, dit bleek een begoocheling daar de R.M.T. ophield te bestaan op 28 februari 1997. De plannen werden gewijzigd en het Zeewezendok zou omgevormd worden tot ro-ro terminal.

In 1997 werd de Zeewezendoksluis gesloopt. Er werden nieuwe kaaimuren gebouwd om het baggeren tot grotere waterdiepte dan oorspronkelijk toe te laten. Noodzakelijk om het aanleggen

van schepen met grotere diepgang dan de naoorlogse schepen van de Oostende-Dover lijn (van 3,30 m tot +7 m) toe te laten.

Het zuidelijk deel van het dok werd opgevuld. Zo ontstond er een groot vrij terrein op de kop van het dok dat omgevormd werd tot manoeuvreer- parkeerterrein voor de ro-ro terminal.

Op ongeveer 100 meter van het uiteinde van het dok werd een nieuwe kaaimuur gebouwd tussen het Zeewezendok en oostwal van de havengeul. De oostelijke kaai (Tijdokkaai) werd gedeeltelijk gesloopt en opgeruimd. Het uiteinde van de landtong vanaf de sluis tot de nieuwe dwarse kaaimuur werd weggebaggerd. (zie fig. nr. 91, deel 11, blz. 2007-10, fase 2).

In het nieuw insteekdok dat de naam "Zeewezendok" behield, werd een landingsbrug gebouwd, waaraan twee schepen, parallel, gelijktijdig kunnen lossen en laden. In 2001 kon de nieuwe ro-ro terminal in gebruik genomen worden.

De Wandelaarkaai werd in 2004/2005 gesloopt en vervangen door een nieuwe kaai die grotere baggerdiepten toelaat. In het vernieuwde tijdok, (waar vroeger de kleinere kustvissersvaartuigen aanlegden en hun vangst losten, en ook aan de man brachten), werd een landingsbrug gelegd en begin 2006 in gebruik genomen. De installatie sluit aan op de ro-ro terminal.

Met het in dienst stellen van deze laatste landingsbrug was de omvorming van het Zeewezendok tot ro-ro terminal met drie landingsbruggen voltooid.

(wordt vervolgd)

-----  
(1) Zie o.m. R. Vancraeynest, De installaties van het Zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930, De Plate, XXIX, 2000, blz. 77-87, 91-107, 160-170.

(2) Voor de volledige beschrijving van het gebruik en ontwikkeling van het Zeewezendok door het Marinekorps Flandern zie: F. Gevaert & F. Hubrechtsen, Oostende 14-18, deel 2, De Klaproos, 1996, blz. 32-43.

(3) "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende", opgemaakt door een werkgroep opgericht in 1986 door de GOM - West-Vlaanderen, in onrechtstreekse opdracht van de minister van Openbare Werken aan de toenmalige Dienst der kust te Oostende. Het resultaat werd in 1988 voorgelegd aan de hogere overheid. Na wijziging werd het "Masterplan" aangenomen en in uitvoering gebracht

Oorspronkelijk zouden het Vlotdok en het Houtdok gedempt worden en zou er een zeesluis voor schepen tot 10.000 ton gebouwd worden in de achterhaven en zouden de historische sluisen van Slijkens verdwijnen.

Echter werd in 2002 de bouw van de zeesluis geschrapt en werden de plannen om het Vlotdok en het Houtdok van de handelshaven te dempen naar de papiermand verwezen. Dit heeft echter nog andere gevolgen doch deze vallen buiten het bestek van huidige bijdrage.

Het verslag van werkgroep werd in 1988 uitgegeven door het WES (Westvlaams Economisch Studiebureau), nr. 30 in de reeks "Facetten van West-Vlaanderen".

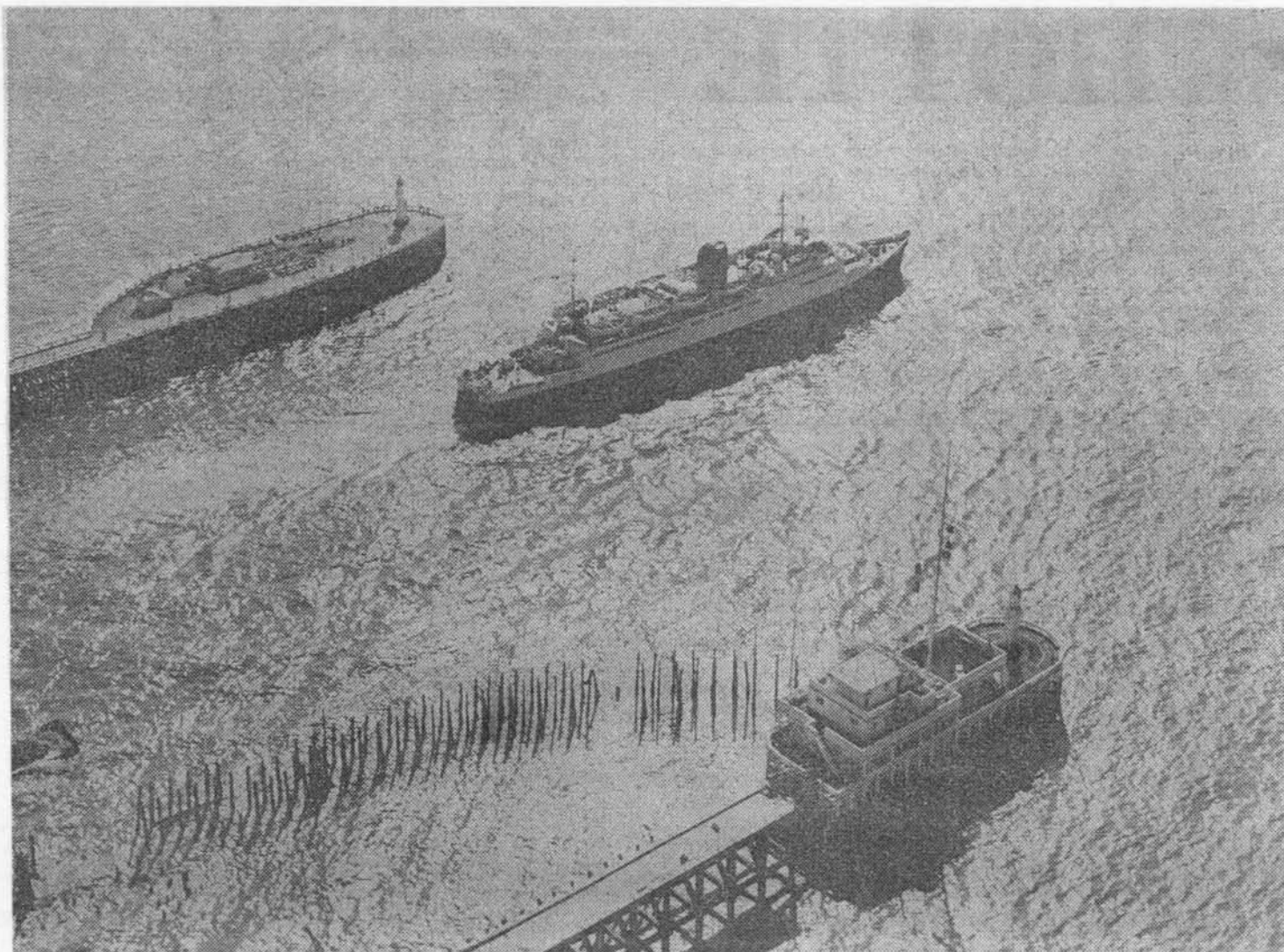


Fig. nr. 95. Haven Oostende, 1970. Luchtfoto van de koppen van het ooster- en westerstaketsel. Het nieuw betonnen staketsel is afgewerkt. Het vorige houten staketsel is nog niet volledig gesloopt. Men bemerkt de rijen heipalen die nog niet uitgetrokken zijn. Op de foto is duidelijk te zien dat de havengeul aanzienlijk verbreed werd. Op de foto zien we de carferry m.s. "Artevelde" van de Oostende-Doverlijn die de haven verlaat richting Dover. Bemerkt tevens de tijseinpost, toen nog bemand. De tijseinpost, is een stevige en uitgebreide houten constructie die nu, alhoewel niet meer bemand, nog steeds een functie heeft.

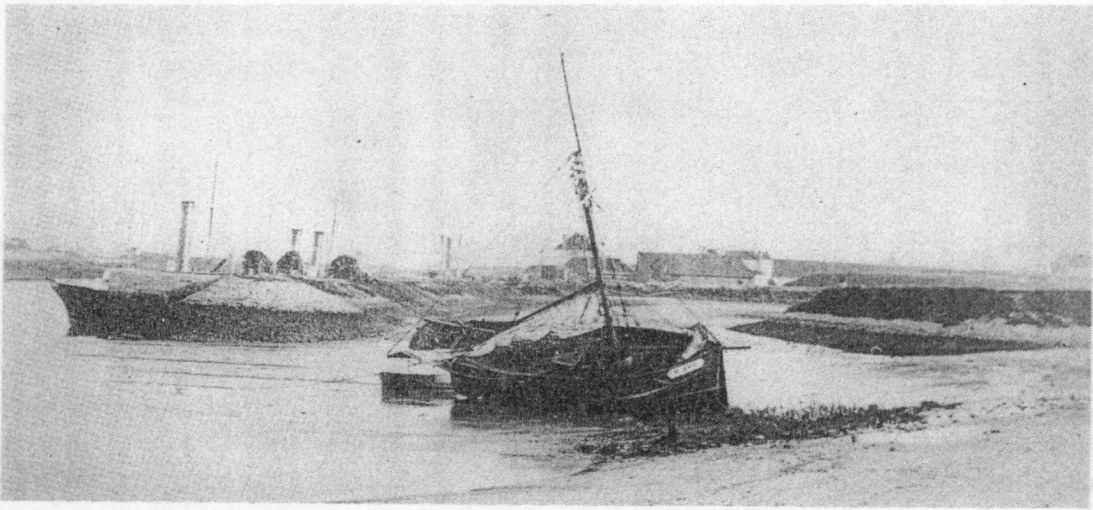


Fig. nr. 96. Oostende omstreeks 1863. Links de verlengde Stoombotenkaai, in de havengeul liggen pakketboten aangemeerd. In de voorgrond twee vissersvaartuigen die gestrand zijn voor onderhoudswerken. Rechts de vestingswerken van de stad. Tussen beide de nieuw gevormde kuisbank. In de achtergrond, rechts van de mast van het vissersvaartuig het eerste werkhuis van het Zeewezen op de Stoombotenkaai.

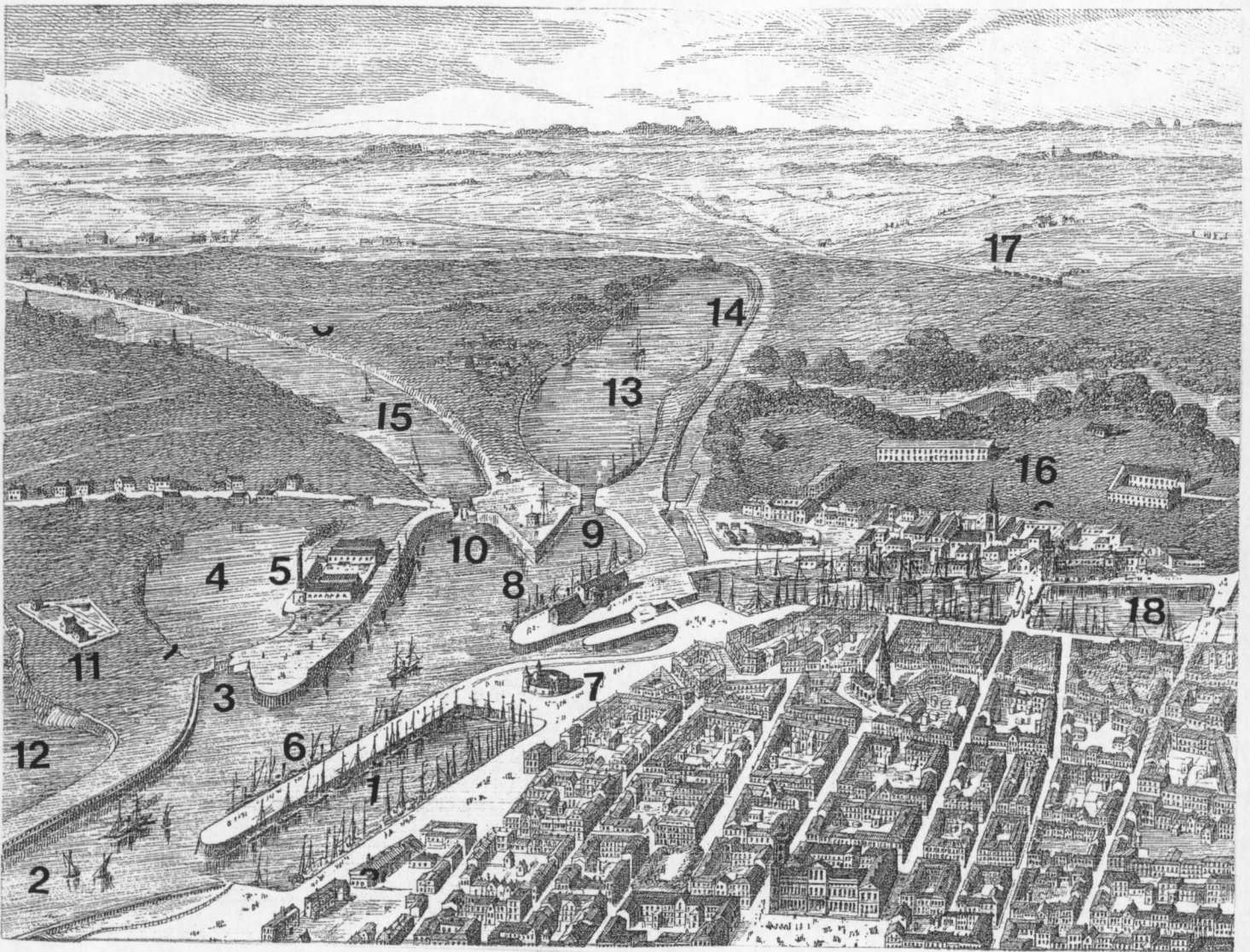
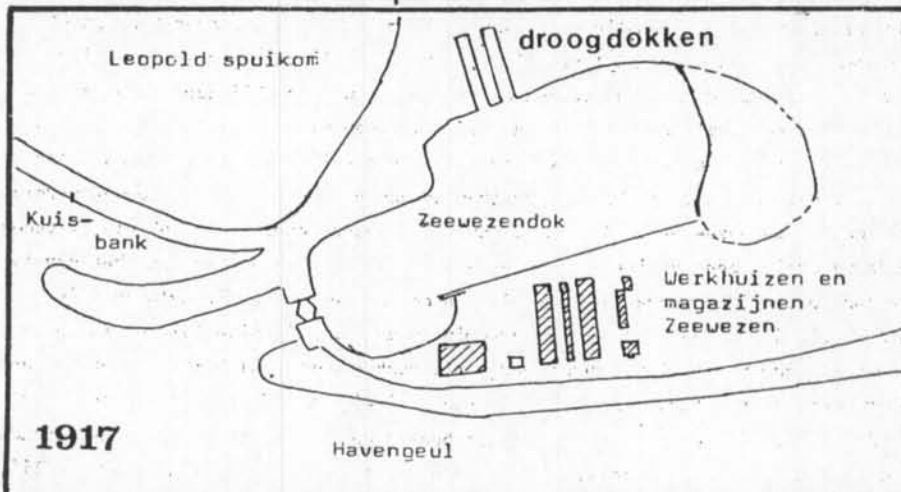
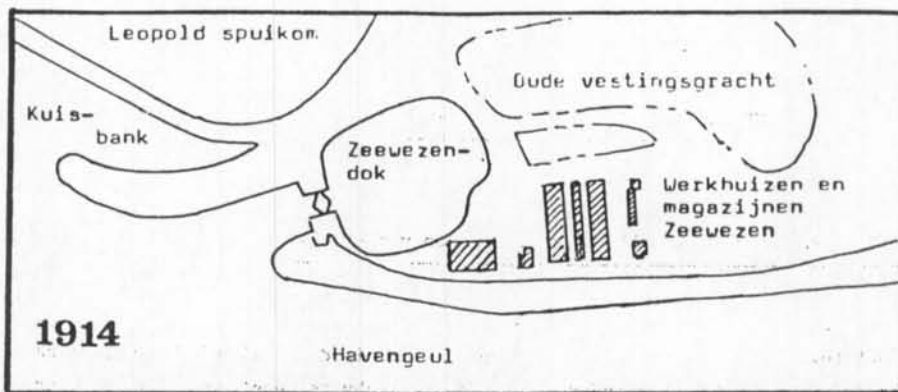


Fig. nr. 97. Detail uit de tekening van Brugadal, 1779, vogelvluchtzicht op Oostende. We onderscheiden: 1. Schuldok (nu Montgomerydok); 2. Havengeul; 3. Zeewezendoksluis; 4. Zeewezendok; 5. werkhuisen van het Zeewezen; 6. Stoombotenkaai; 7. Vismijn; 8. Zeestation en Pakketbotenkaai; 9. Franse sluis; 10. Militaire sluis; 11. Oesterpark Valcke & De Knuyt; 12. Leopoldspuikom. 13. Franse spuikom (bedding Gauweloze); 14. Afleidingsvaart naar het kanaal Oostende-Brugge; 15. Achterhaven, leidend naar de sluisen van Slijkens; 16. Kazerne; 17. Spoorlijn naar Brugge, Brussel.



Haven Oostende- Zeewezendok  
Uitbreiding W.W.1.

figuur nr 98

F. Gevaert

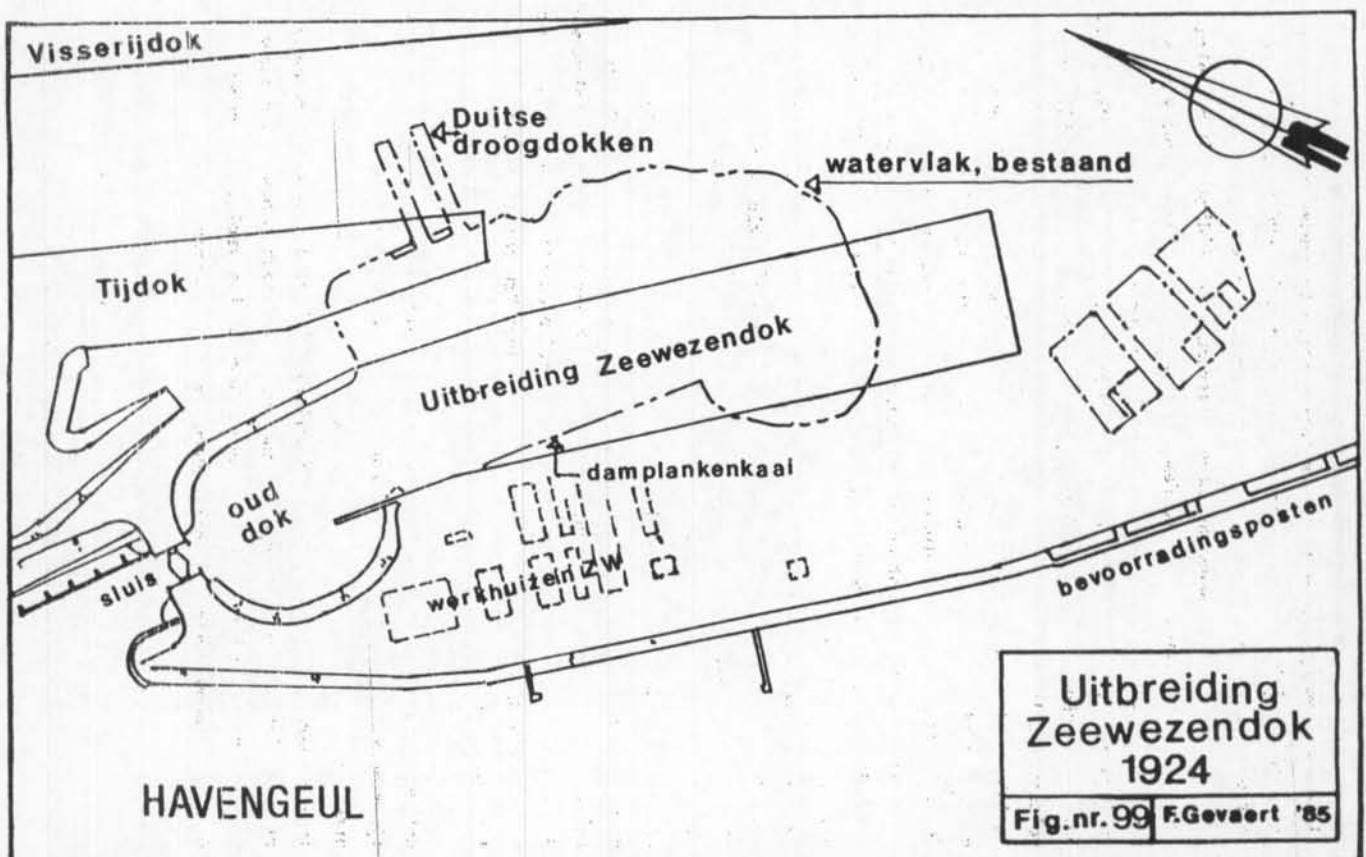


Fig. nr. 100. Haven Oostende, 1984. Zicht op havengeul.  
Rechts onder het Zeewezendok en Zeewezendoksluis.  
Op het uiteinde van de oostwal de reddingsloods en 40-tons  
torenkraan. Midden rechts de Werfbank (kuisbank). Links de  
Pakketboten- en Carferrykaai, met bruggen 3, 2 en 1. Aan brug  
1 het nieuw zijlaadplatform.

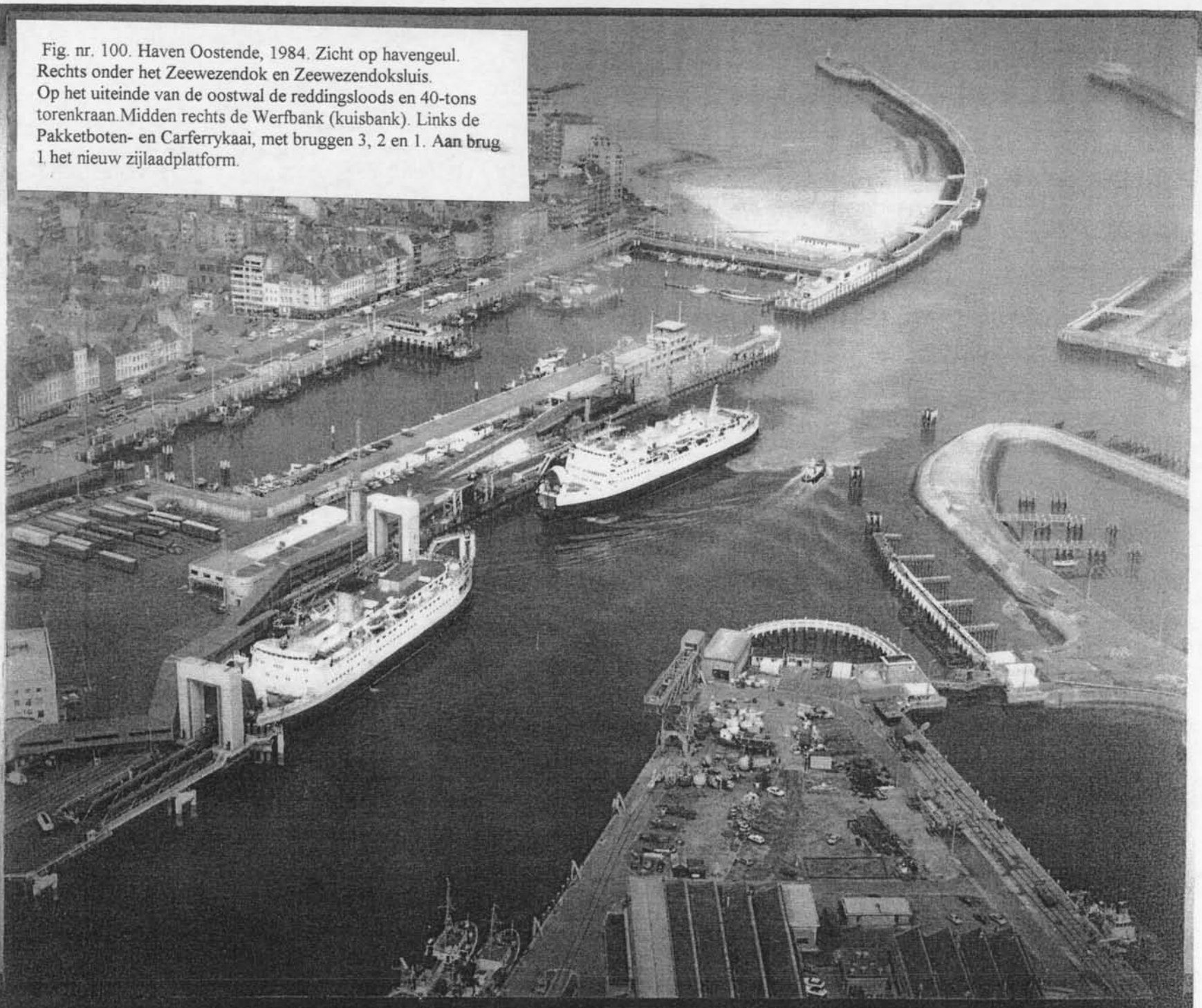




Fig. nr. 101. Algemeen zicht op de haven van Oostende, omstreeks 1980. Bemerkt de uitgestrekte werkhuisencomplexen van de Regie voor Maritiem Transport (vroeger Zeewezen) en van de Logistieke Dienst van de Zeemacht. Beide complexen zijn, op enkele magazijnen van de Zeemacht na, nu gesloopt.

Bemerkt het Zeewezendok en -sluis. Midden links op de voorgrond de Leopoldsluis, gesloopt bij het verbreden van de havengeul.