

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 6)

door **Ferdinand GEVAERT**

### **Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 3 - 1945- 1980).**

1945 - Het einde van W.O. 2 in Europa liet een zwaar gehavende stad en haven achter. Voorlopige en noodherstellingen door de Britten hadden de haven deels terug bruikbaar gemaakt voor de scheepvaart. (zie fig. nr. 13, deel 3, blz. 2005-208). De haveninrichtingen waren grotendeels vernield of zwaar beschadigd, de toeristische infrastructuur tot puin herleid, de middenstad met de talrijke openbare gebouwen tot een woestijn herschapen.

Het stadhuis, de bibliotheek, het centraal post- en telegraafkantoor, de vleesmarkt, het Zeewetenschappelijk Instituut, het Kaaistation, het Carferrystation en andere waren totaal vernietigd of zwaar beschadigd.

De toeristische infrastructuur was zwaar getroffen: het Kursaal werd door de Duitse bezetter gesloopt om plaats te maken voor een kustartilleriebatterij, de moderne badinstallaties onder de zeedijk (van de zogenaamde "Ostende Plage"), de Wellingtonrenbaan, de velodroom, het "Panorama van de IJzer" aan het Derde Handelsdok (de "derde bassin"), het koninklijk Chalet, het groots Royal Palace Hotel en 27 andere hotels waren vernield terwijl het Thermae-gebouw gehavend was.

Naast de vernieling bleef ook ruim 1.700 m "Atlantikwall" achter, bestaande uit o.m.: honderden meters antitankmuur, 1.400 m loopgraven, 291 bunkers en vele kilometers andere versperringen en honderden strandverdedigingselementen (o.m. zgn. "Rommelasperges"), evenals een grote snelbootbunker en een verbunkerde marinebasis. (zie fig. nr. 11, deel 3). Daar waar in 1940 bij het begin van de oorlog 9.237 gebouwen bestonden in Oostende waren er op het einde van de oorlog daarvan 2.039 vernield of zwaar beschadigd, nl.:

- 551 vernielde woningen,
- 111 andere private gebouwen stuk,
- 21 openbare gebouwen vernield,
- 1.103 woningen zwaar beschadigd,
- 211 andere private gebouwen zwaar beschadigd,
- 42 openbare gebouwen zwaar beschadigd,
- 2.385 woningen "licht geteisterd".

(zie fig. nr. 10, deel 3, blz. 2005-204).

De maritieme installaties hadden zware schade geleden door bombardementen door de Duitsers in '40, door geallieerde luchtaanvallen vanaf juni '40 en dynamiteren door de terugtrekkende Duitsers in september '44, o.m.:

- 2 sluizen, 4.700 m kaaimuur en 6 bruggen vernield en talrijke afgezonken schepen in sluiskommen watervlakken en haventoeegang, (zie fig. nr. 12, deel 3, blz. 2005-207).
- kantoren van het Zeewezen en passagiersinstallaties op de Pakketbotenkaai vernield,
- het zeecocommissariaat op de Vindictivelaan zwaar beschadigd en voorlopig hersteld,
- de vuurtoren vernield,
- Zeewezenluis en -dok onbruikbaar, werkhuisen van het Zeewezen verwoest,
- beide havenstaketsels deels vernield of zwaar beschadigd,
- de vis-, sprot- en garnaalmijn vernield, bijna alle inrichtingen van de visverwerkende nijverheid (o.m. op de Hendrik Baelskaai en op de Bredenesteenweg) en oesterteelt verwoest,
- de Slipways en scheepsbouw installaties in het Visserijdok, vernield,
- het droogdok van Beliard Crighton aan het zwaaidok, vernield,
- de houtopslaghangaars aan het Houtdok vernield.

Met het einde van de oorlog in mei 1945 kon het definitief herstel beginnen.

- Begin juni 1945 Haven gedeeltelijk vrijgegeven door het militair havenbestuur voor burgerlijk verkeer.
- 23 oktober 1945 Pakketbotendienst terug in bedrijf gesteld, met het t.s. "London-Istanbul". Aanleghaven: Folkestone in het graafschap Kent. Tot 6 mei 1946 slechts drie overtochten per week. Vanaf dan dagelijkse dienst.
- April 1946 Oostende-Kaai (spoorwegstation) vrijgegeven voor burgerlijk verkeer, tot dan vertrokken alle treinen uit Oostende-Stad (Emest Feysplein).
- 21 december 1946 Sluis van het visserijdok terug in dienst gesteld. Visafslag aan het visserijdok greep voor het eerst terug plaats op 15 januari 1947, in voorlopige houten constructies aan de Nieuwe Werfkaai (aan het zuidelijk uiteinde van het visserijdok).
- 1947 Alle Brits militair scheepvaartverkeer in en naar de haven van Oostende wordt beëindigd.
- 25 juni 1946 De herstelde benedenstroomse brug van de Demeysluis wordt opengesteld voor tram- en wegverkeer, (zie fig. nr. 48).
- 1946-1948 Nadat men reeds vóór W.O.2 gestart was met het opvullen van het Derde Handelsdok wordt het dok totaal gedempt. In 1947 verlaat de laatste scheepswerf deze site. In oktober 1949 wordt de Sint-Jansbrug (tussen het Tweede en Derde dok) weggenomen en vervangen door een stuk kaaimuur. De scheepswerven worden gevestigd aan de Nieuwe Werfkaai waar er vijf hellingen aangelegd zijn. Op de gronden van het gedempte dok wordt in 1956 het uitpunt van de autosnelweg Brussel-Oostende aangelegd en in 1956-1958 wordt aldaar het nieuw Oostends stadhuis opgetrokken.
- 1946-1956 Herstel oorlogsschade aan kaaimuren, o.m. oosteroever, visserijdok, Zeewezendok, Eerste Handelsdok, Houtdok, Diepwaterkaai, bruggen en sluisen.
- 1947-1949 Nieuwe vuurtoren wordt gebouwd, de huidige "Lange Nelle"; in dienst gesteld op 1 november 1949.
- Augustus 1951 Nieuwe bovenstroomse brug aan de Demeysluis opengesteld voor het verkeer.
- 1951 Bouw van betonnen kaaimuren aanlegposten 1 en 2 van de pakketbotenkaai (waren tot dan in hout).
- 1949-1951 Bouw nieuwe vismijn.
- 1951-1953 Bouw van een eerste in- en ontschepingsbrug (carferrybrug) voor voertuigen. Vooraf werd een kaai van 150 m lengte gebouwd voor het aanmeren van de carferry (autoveerboot). De in- en ontschepingsinstallatie werd in juni 1953 in dienst genomen. Een eerste carferry, de "Prinses Josephine-Charlotte" werd in 1949 in dienst genomen door het Zeewezen, en de eerste twee jaren werd het schip geladen en gelost door middel van een van de portaalkranen op de pakketbotenkaai. De installatie werd gebouwd op de voormalige Stoombotenkaai waar reeds het vooroorlogs carferrystation stond. Door de ingebruikname van de carferrybrug konden de voertuigen (personenwagens en kleine autobussen) rechtstreeks van- en aanboord gereden worden.
- 1953-1954 Bouw van kaaimuur in het Eerste Handelsdok ter plaatse van de toegangseul van het toenmalig en toen gedempt Brandarisdok. Tot dan was de kaaimuur aldaar niet doorgetrokken. Opvullen, bouwen kaaimuur en verharderen van het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok, teneinde het stationsplein te vergroten, (zie fig. nr. 49, foto van het stationsplein en zuidelijke kaai van het Eerste Handelsdok).
- 1955 Bouw van het Loodswezengebouw (het huidige) op het uiteinde van de Stoombotenkaai, toen genoemd Istanbulkaai (nu Winston Churchillkaai).

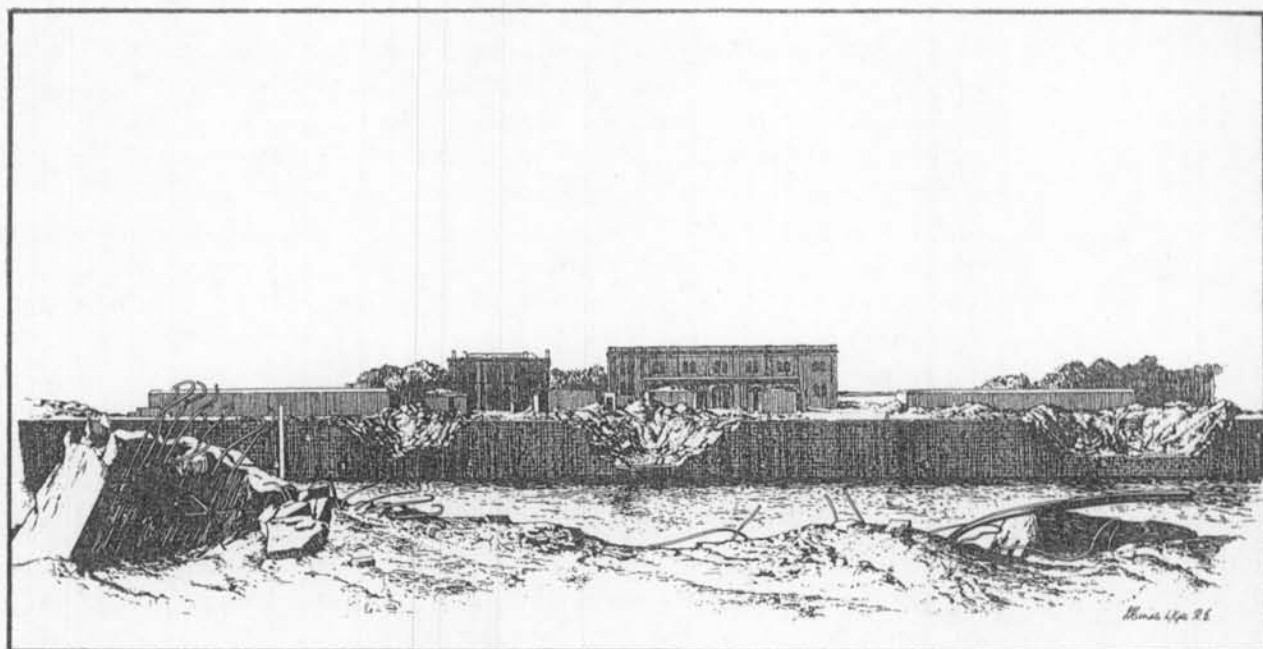


Fig. nr. 46. Oostende 1944. Pentekening door J. Hindle van een gedeelte van de Cockerillkaai (diepwaterkaai) voor dat er herstellingen werden uitgevoerd door de Britse Genie. We bemerken het kantoorgebouw van de toldiensten en het douanepot (entrepot) op de oostelijke kaai van het Vlotdok. Rechts op de diepwaterkaai een Duitse bunker die slechts afgebroken werd in 1998 bij de sloop van het Mijnegecentrum (Cedra) van de Zeemacht, nu "Marine".

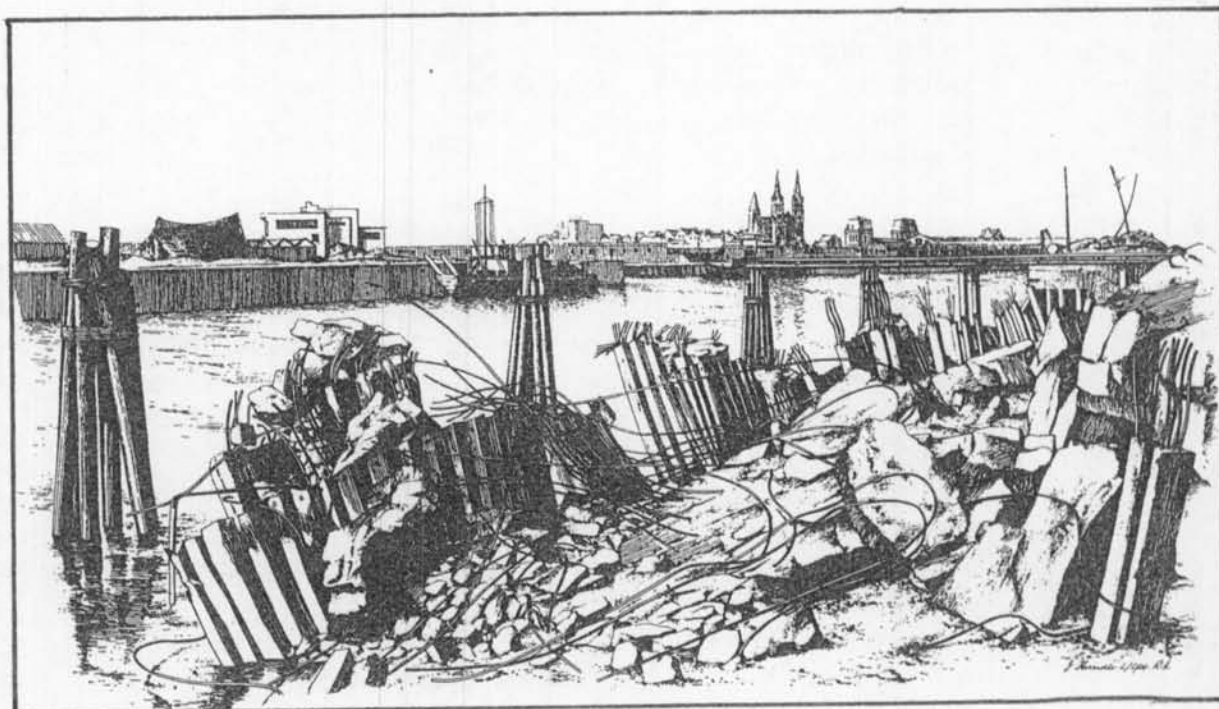


Fig. nr. 47. Oostende 1945. Pentekening van J. Hindle van de vernielde kaaimuur op de oosteroever. Aan de overkant van de voorhaven bemerken we de Zeevaartschool en een aangemeerde "boom defence ship" van de Royal Navy. Vermoedelijk de H.M.S. Barcock, die later uitgeleend werd aan de Zeemacht.

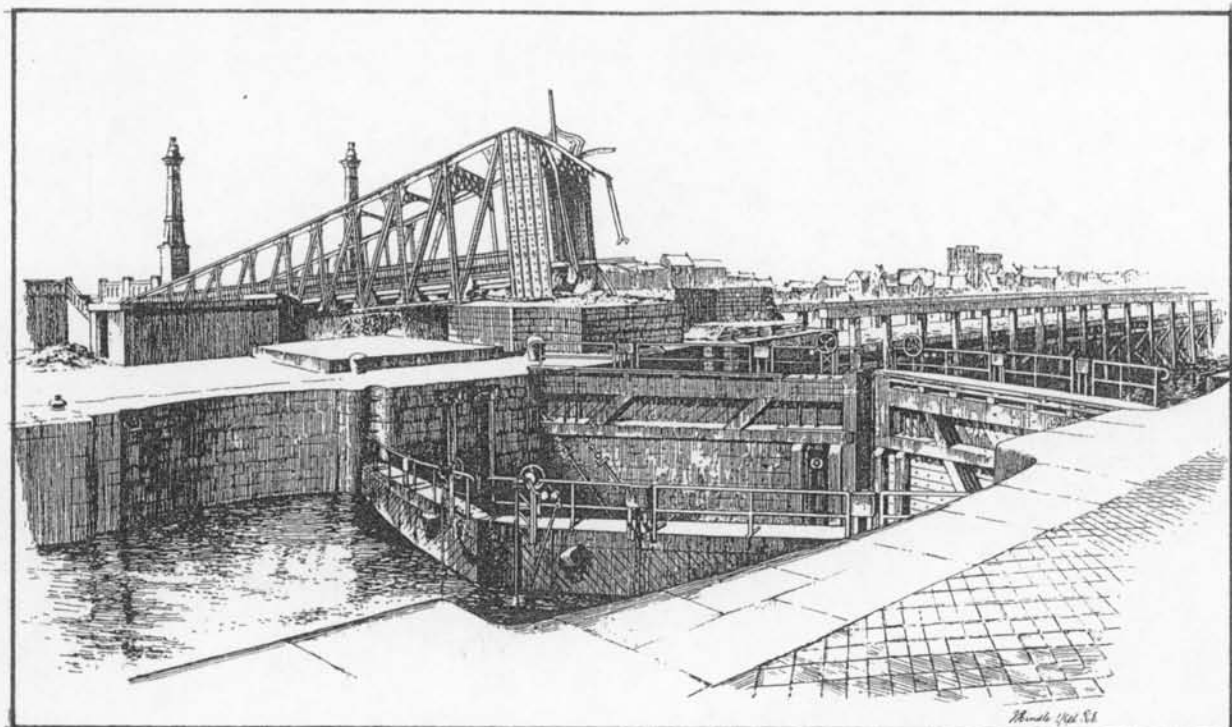


Fig. nr. 48. Oostende 1945. Pentekening van de hand van J. Hindle vertoont de de min of meer niet erg beschadigde helft van de benedenstroomse brug en de herstelde sluisdeuren van de Demeysluis. De sluis was sinds 30 oktober 1944 terug in dienst.

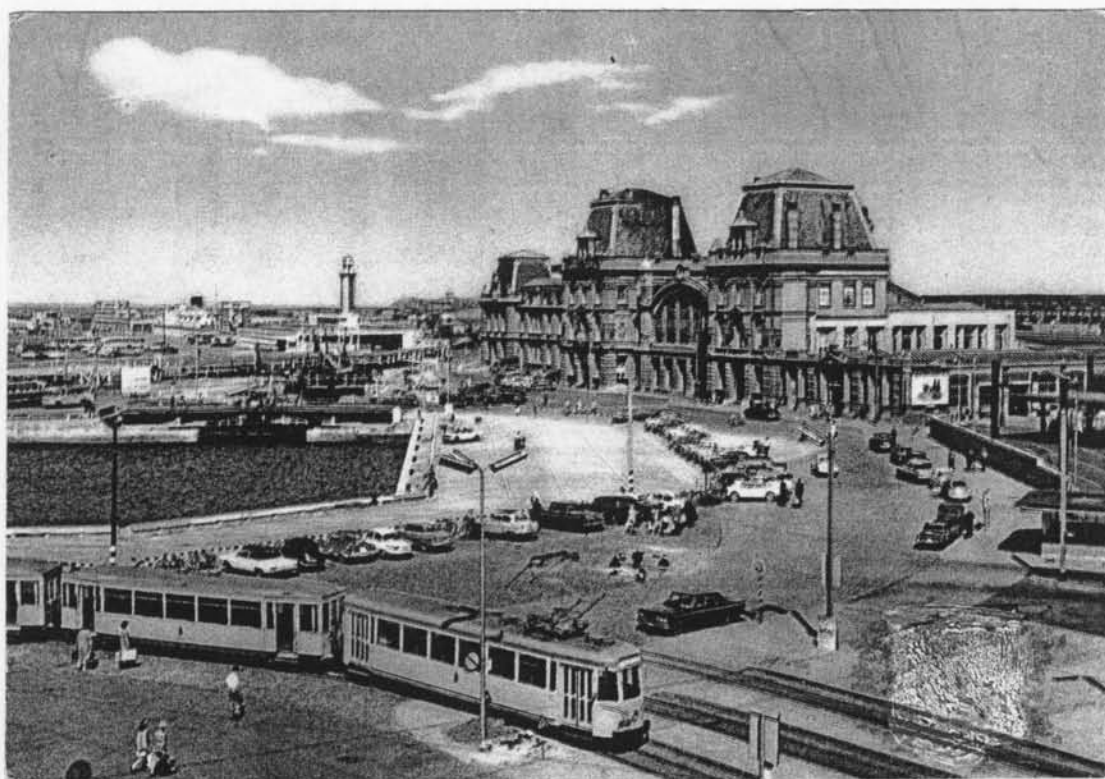
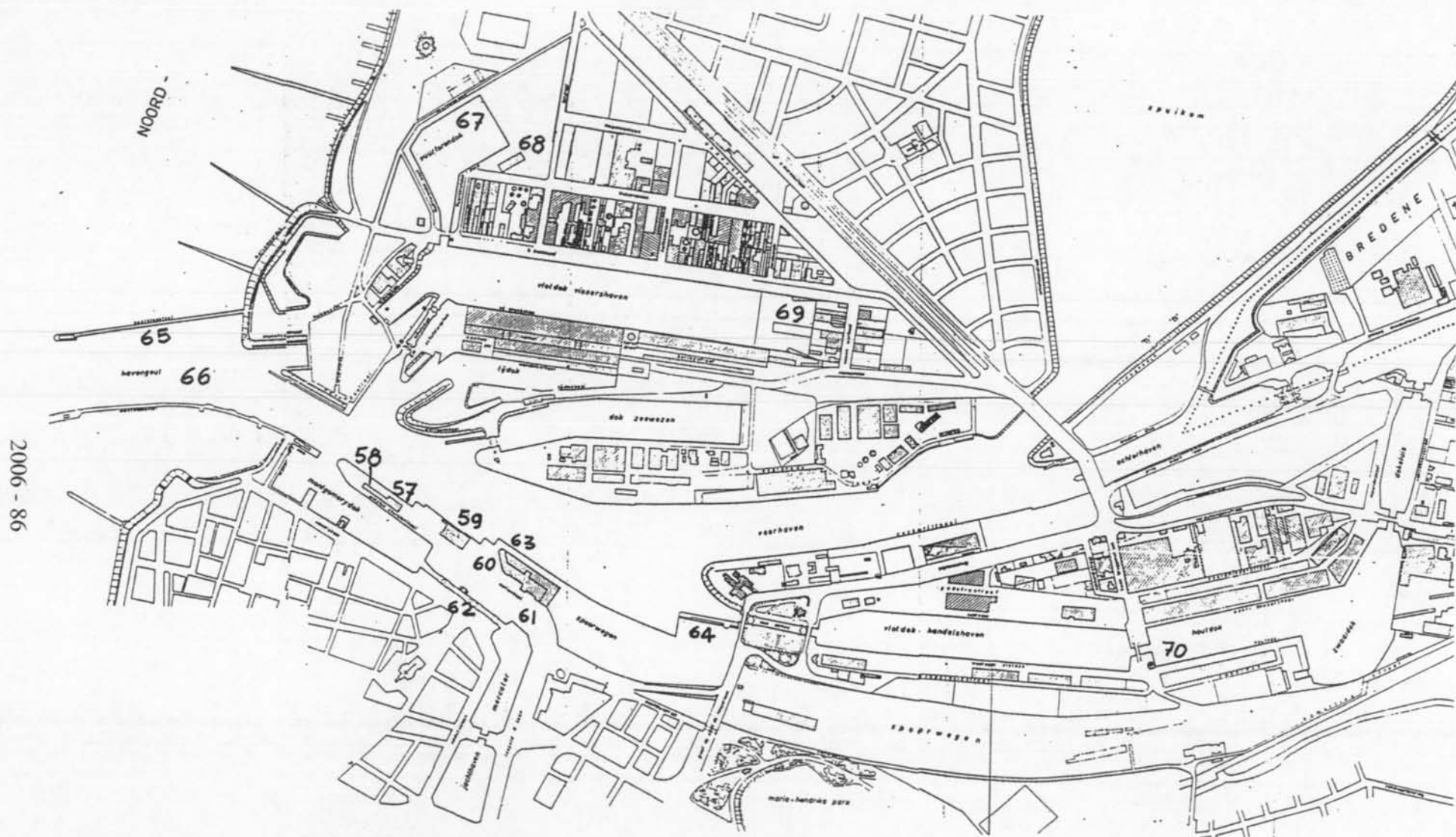


Fig. nr. 49. Oostende, omstreeks 1960. Zicht op het vergroot stationsplein, het spoorwegstation Oostende-Kaai en het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok. Men bemerkt duidelijk de nieuwe gedeelten kaaimuur en verharding, die gebouwd werden om de vroegere toegang tot het voormalig Brandarisdok en het stationsplein te vergroten. Bemerkt op de voorgrond het nieuw tramstation (1856) aan de Brandariskaai.



Fig; nr. 50. Haven Oostende 1980.

57. Carferrybrug nr. 1. 58. Loodswezengebouw. 59. Carferrybrug nr. 2. 60. Gedempte Visserskreek. 61. Uitgebreed stationsplein. 62. Mercatorsluis. 63. Carferrybrug nr. 3. 64. Ro-ro platform (post 5). 65. Nieuw betonnen oosterstaketsel met reeds na de oorlog gebouwd tij-seinpost. 66. Havengeul met groter breedte. 67. Vuurtorendok. 68. Jetfoilterminal P&O. 69. Scheepswerven aan de Nieuwe Werfkaai. 70. Ro-ro helling in het Houtdok.

- 1955 Bouw van een reddingsbootloods op de oosteroever ten behoeve van de Watsonreddingsboot van de reddingsdienst van het Zeewezen.
- 1956-1958 Bouw van het Zeewezengebouw (het huidige) op de pakketbotenkaai en kaai van de Visserskreek.
- 1959 Uitbreiding van het carferrygebouw en bouw schutsmuur.
- 1958-1959 Bouw van drijvend droogdok ten behoeve van het Zeewezen door de Oostendse scheepswerf Beliard-Murdoch. Het droogdok wordt na de bouw gemeerd in het Zeewezen dok. Het kon alle toen bestaande schepen en boten van het Zeewezen en de Zeemacht (nu Marine) opnemen.
- 1947-1959 Herstel, nieuwbouw en uitbreiden van de werkhuizen van het Zeewezen op de oosteroever aan het Zeewezen dok.  
Bouw van de werkhuizen, magazijnen, verblijven en kantoren voor de Logistieke Dienst van de Zeemacht op de oosteroever aan de Esplanadestraat.  
Bouw van het Mijnveegcentrum (Cedra) van de Zeemacht op de Diepwaterkaai (Cockerillkaai).
- 1967 Versterken van de carferrybrug nr. 1 voor het in- en ontschepen van voertuigen (ook vrachtwagens) met een gewicht van maximum 32 ton. Tot dan was 12 ton het maximum.
- 1968-1972 Na de uitbreiding in 1966 van het centraal magazijn van het Zeewezen (later RMT) op de werkhuizensite van de Scheepsbouwdienst (later Directie Materieel) wordt een nieuw kantoorgebouw met voertuigarages gebouwd op de oosteroever. Tevens wordt het werkhuis "Mechaniek" uitgebreid met twee vleugels en worden eigentijdse kleedkamers gebouwd en ingericht voor het personeel.
- 1969-1972 Bouw van het betonnen oosterstaketsel. Sloop van het houten staketsel met behoud van de tijseinpost die na W.O. 2 herbouwd werd op het tracé van een toen reeds geplande breder haventoeegang en -geul.  
Verbreden van de haventoeegang en -geul.
- 1970 Bouw van een in- en ontschepingshelling in de westelijke kopmuur van het Houtdok, ten behoeve van ro-roschepen, (gebruikt door de Sheerness Line gedurende vier maand in 1972 met het schip "Ostend Express", agent: Dens Ocean).
- 1969-1971 Bouw van de tweede carferrybrug voor het Zeewezen aan de Istanbulkaai, met een maximum toegelaten voertuigengewicht van 60 ton.
- 1 juli 1970 Stoppen van activiteit van de Cockerill Line, de "Tilbury boten".
- 1970-1973 Bouw nieuwe diepwaterkaai (Cockerillkaai), het zuidelijk deel om schepen toe te laten met een grotere diepgang, diepte van het water aan de kaai -30 voet onder laagwaterpeil. In 1973 werden twee nieuwe 36 ton portaalkranen opgesteld op de nieuwe kaai.
- 1 november 1971 Oprichten Regie voor Maritiem Transport.
- 1971-1974 Dempnen van de sluisen van de oude handelsdokken en de Visserskreek. Vergroten van het stationsplein door opvullen van het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok, aanpassen van de kaaimuren.  
Bouw van de Mercatorsluis en aanpassen van de kaaimuren van het Montgomerydok.  
Hierdoor wordt de sinds lang gewenste, en bedrijfseconomisch gerechtvaardigde, rechtstreekse verbinding tussen de pakketbotenkaai en het carferrystation, inclusief de twee carferrybruggen, en de carferryparking, gerealiseerd.
- 1972-1974 Bouw van de derde carferrybrug voor de Regie voor Maritiem Transport, (regie ingesteld in 1971 door afsplitsen van de Pakketbotendienst en

- Scheepsbouwdienst) aan de pakketbotenkaai (post 1) en de gedempte toegang van de Visserskreek. Maximum toegelaten gewicht: 120 ton.
- 1972 Oprichting van vrachtagentschap Ostend Freight Lines door de RMT in samenwerking met de Anglo-Belgian Trainferries (Zeebrugge).
- 15 december 1972 Ingebruikname van nieuwe, grotere slipway in het visserijdok, ter vervanging van de herstelde slipway, die, na herstel oorlogsschade, sinds augustus 1947 terug in dienst was.
- 1972-1975 Bouw van het Vuurtorendok, in uitvoering van het plan uit 1967 voor de uitbreiding van de installaties ten behoeve van de visserij.  
Na de bouw bestond deze behoefte niet meer (voorbij gestreefd) en werd aan het dok, (Vuurtorendok-Noord), Vuurtorenweg, werkhuizen en stapelplaatsen van de N.V. Baggerwerken Decloedt gebouwd. De werkplaatsen en het magazijn van deze vennootschap waren vroeger gelegen aan de Camerlinkxstraat (Zwaaidok) en Bredensesteenweg.
- 1974-1976 Bouw van een systeem van overdekte passagierskokers op niveau boven de kaaien en rijweg, voorzien van rolpaden, rolbagagebanden en hydraulische gangways, door de RMT, ten behoeve van de passagiers, tussen de carferrybruggen 2 en 3 en de passagiersterminal in het stationsgebouw Oostende-Kaai. De passagiers konden alsdan volledig gescheiden van voertuigtrafiek en beschermd tegen de weerselementen, de terminal of het schip bereiken.
- 1975-1979 Bouw van het Rijksstation voor Zeevisserij, aan de Ankerstraat.
- 1977 Carferrybrug nr. 1 vervangen door nieuwe brug, van totaal nieuw concept, ontworpen en ontwikkeld door Marine Developments Co. uit Glasgow (Schotland). Het maximum toegelaten voertuigengewicht: 240 ton.
- 1979 Het drijvend droogdok van de RMT (ex-Zeewezen) werd op de werf van de Scheepswerven van Langerbrugge verbreed (van 19 tot 25 m) en de capaciteit vergroot (voor het droogzetten van de nieuwe schepen van de RMT). Het werd nu gemeerd in de havengeul, post 8, daar de sluis van het Zeewezendok niet breed genoeg was en de diepte in het dok niet groot genoeg om de nieuwe schepen te schutten en te meren.
- 1978-1979 Bouw van een ro-roplatform, afmetingen 120 m lang en 60 m breed, aan post 5 (zuidelijk uiteinde) van de pakketbotenkaai, tussen de kaaimuur en het geleidingsstaketsel van de Demeysluis, voor het opstellen van op inscheping wachtende opleggers. Wordt later gebruikt als landhoofd voor carferrybrug nr. 4.
- 1979 Schiaffino Lines legt schip in op het trajekt Oostende-Dover, vanaf 1984 tussen Oostende en Ramsgate. Vertrok vanuit het houtdok te Oostende en legde aan aan de ro-ro helling aldaar. Week later uit naar de diepwaterkaai.
- 29 februari 1980 Nadat de scheepvaartmaatschappij P&O tijdens 1978 gedurende enkele maanden een verbinding met vleugelboten (jetfoils) tussen Zeebrugge en Londen had uitgebaat, werd op 29 feb 1980 een jetfoil ingelegd tussen Oostende en Londen (Tower Bridge).  
De vleugelboten vertrokken vanuit het Vuurtorendok alwaar een in- en ontschepingsvlot werd gemeerd. Aan de wal werd aan de Fortstraat een passagiersterminal gebouwd en een parkeerterrein aangelegd (het werd later gebruikt als oefenterrein door autorijscholen).  
Een werkplaats met magazijn werd gevestigd op de hoek van de Hendrik Baelskaal en het Vuurtorendok Zuid.  
De uitbating werd stilgelegd eind augustus 1980.

(Wordt vervolgd)