

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 7)

door Ferdinand GEVAERT

**Addenda en glossarium (deel 1) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende" (deel 3 -1945-1980).**

- Schiffsbunker    Het misverstand, verwarring en foutief begrip betreffende de aard, bestemming en functie van de scheepsbunker uit W.O.2 in het Zeewezendok. blijft, ondanks de rechtzetting, de illustraties en de beschrijving van de snelbootbunker (zie o.m. fig. nrs. 11, 12, 20, 21, 21 bis, 23, 24, 51 t/m 55), een halsstarrig (zij het in beperkte kring) leven lijden. Het was geen "sous-marin" -, "U-boot"- of "duikbootbasis" doch een bunker voor motortorpedoboten (in het Duits: Schnellboote).  
Op 21 mei 1945 (dus na het beëindigen van de oorlog in Europa) werd het 2 meter dik dak van de bunker gedynamiteerd door de Canadese Genie, waarbij het dak in elkaar zakte, doch niet uit elkaar gereten werd. In 1946/1947 werd door het aannemersbedrijf SOCOL de doorsteek van het Zeewezendok (zie rep. nr. 57 van fig. nr. 11 en rep. C van fig. nr. 21) gedempt, het ingezakt dak van de scheepsbunker gesloopt, evenals de steunkolommen en de achter- en zijwanden. Het onderwatergedeelte en de vingerpielen bleven echter bestaan. Deze laatste zouden pas in 1955 verwijderd worden. (Zie luchtfoto, fig. nr. 56).
- 1944-1945    Tijdens de periode van 9 maanden tussen 27 september 1944 en 30 juni 1945, toen de haven uitsluitend werd gebruikt als bevoorradingshaven voor de geallieerden, werden 2.664 zeeschepen gelost, waarbij 1.030.000 ton legervoorraad verhandeld werd, 670.000 manschappen en 50.000 voertuigen ont- en ingescheept. Ter vergelijking, gedurende 1954, toen de haven nog intensief gebruikt werd, werd 1.030.000 ton goederen gelost.
- In- en ont-    Gemeenzaam genoemd: "carferrybrug", in het Engels: "linkspan". Maakt de  
schepingsbrug    verbinding wal/schip, zodat de in te schepen of de te ontschepen voertuigen op eigen kracht kunnen in- en ontschepen. In 1953 werd te Oostende de eerste carferrybrug door het Bestuur van het Zeewezen in gebruik genomen. De installatie was ontworpen door diensten van het Zeewezen in samenwerking met Openbare Werken, Dienst der Kust. Als constructie en werkingsprincipes werd het concept gevolgd van de laadbruggen van de veerdienst Vlissingen-Breskens op de Westerschelde (Provinciale Stoomvaart Maatschappij Zeeland). Het concept bestond uit een scharnierende brug, opgelegd op een scharnier op de kaai, die op- en neer bewogen werd door een hijsmechanisme opgesteld in een brugportaal. Bij het aanmeren van het schip werd de brug neergelaten op het achterschip (of later ook het voorschip), waarbij de brug afgesteund werd op het schip. Om te beletten dat de brug de bewegingen van het schip niet zou volgen werd na het opleggen van de brug op het schip, het hijsmechanisme uitgeschakeld, zodanig dat het "vrij-wielde" terwijl de brug de bewegingen van het schip volgde.  
Om te beletten dat de brug van het schip zou vallen, werd het schip stevig in een fuik gehouden. De fuik werd uitgerust met verende eindbuffers (fenders) en verende zijwanden. Zodat het schip slechts zeer beperkte dwarse en achterwaartse bewegingen kon maken, daar het achterschip precies in de fuik paste. Het schip werd belet zich uit de fuik los te maken door twee staalraadkabels, één stuurboord, één bakboord. Deze waren opgelegd, enerzijds op bolders opgesteld op de zijden van het achterschip, anderzijds waren de kabel-vasteinden opgelegd op twee

zelfwerkende lieren, die de kabels automatisch strak gespannen hielden. Lieren opgesteld op de landhoofden van het brugportaal.

Om de rolbeweging van het schip te compenseren, bestond de brug uit twee vakwerk-hoofdliggers met scharnierende vastmaking aan het wegdek en windverband. (zie figuur nr. 60)

De brug moest voldoende lang zijn zodat bij maxi- en minimum waterstanden, leeg en geladen schip, de helling van het wegdek bij opgelegde brug, binnen aanvaardbare grenzen bleef. Als maximum helling, onder en boven de horizontale lijn, werd 10,50 % aangenomen, wat met de tij- en kaaihoogte te Oostende een bruglengte van 50 meter noodzakelijk maakte.

De detailstudie en constructie van de landingsbrug en de mechanismen werden toevertrouwd aan de werkhuizen G. Bourleau te Braine-le-Comte ('s Gravenbrakel). De waterbouwkundige werken werden uitgevoerd door het N.V. Ponts, Tunnels et Terrassement te Genval. De gesofistikeerde automatische meerlieren werden ontworpen en vervaardigd door de gespecialiseerde firma Brusselle uit Nieuwpoort. Vanaf de indienststelling kon men in Oostende waarlijk spreken over "rij op - rij af" daar de wagens door de eigenaar zelf in- en ontscheept werden. Voorlopig echter moesten de andere inzittenden te voet via een lange loopplank (gangway) in- en ontschepen. Men dulde toen nog geen passagiers-voetgangers, op het voertuigendek.

De constructie van de brug, overeenkomstig de eisen gesteld in het lastenkohier, liet slechts een maximum voertuigengewicht van 13 ton toe, met een maximum lengte van 12 meter. In 1967 werd de brug door de diensten van het Zeewezen versterkt zodat voertuigen met een totaal gewicht van 32 ton en een lengte van 18 meter konden in- en ontscheept worden. Tweeëndertig ton was toen het maximum toegelaten gewicht voor voertuigen in normaal verkeer in Groot-Brittannië. (Hier te lande: 40 ton).

In 1977 werd carferrybrug nr. 1 vervangen door een nieuwe brug van een totaal ander concept, (zie verder).

#### Drijvend droogdok

Een inrichting om een schip geheel, of gedeeltelijk droog te zetten, zogenaamd "dokken", zodat de romp en kiel, en de buitenboordappendages, roeren, schroeven en aslijn, boegschroeven en andere onderwatergedeelten, kunnen worden gereinigd, schoongemaakt, geverfd, vervangen, geïnspecteerd, hersteld of vervangen worden. Droogdokken onderscheidt men in vaste (gegraven) en drijvende droogdokken. In 1958/1959 werd voor rekening van het Bestuur van het Zeewezen door de Oostendse scheepswerf Beliard-Murdoch een drijvend droogdok gebouwd en gemeerd in het Zeewezendok te Oostende. Het drijvend droogdok werd ontworpen door de Duitse gespecialiseerde maatschappij Dockbaugesellschaft m.b.H. uit Hamburg.

Een drijvend droogdok bestaat uit een aantal aan elkaar verbonden afzinkbare pontons, waar op de zijden zijkasten geplaatst en vastgemaakt worden. In de zijkasten komen de pompen en bedieningen voor de appendages. De pompen dienen om water te pompen of uit te pompen uit de pontons, zodat deze afzinken of naar boven komen.

Door het inlaten van water in de pontons, al of niet gepompt, laat men het dok zo diep afzinken totdat het te dokken vaartuig het dok zonder hinder kan binnenvaren of binnentrokken worden door lieren opgesteld op de zijkasten van het dok.

Door het water uit de pontons te pompen (de a/b opgestelde ballastpompen) komt het dok naar boven gedreven en komen de kiel en de kimmen van het schip in contact met de kiel- en kimblokken die opgesteld zijn op de dok-vloer. Bij het verder leegpompen van de pontons komt het dok verder omhoog en duwt het schip uit het water. Hierdoor verliest het schip drijf-vermogen en komt het gewicht van het schip op de kielblokken te steunen. Daar het schip hierbij stabiliteit heeft verloren, wordt het belet van slagzij te

maken en uiteindelijk in het dok te kapseizen door de kimblokken die het schip aan stuur- en aan bakboord steunen. (Vroeger werden ook wel schoren geplaatst tussen het schip en de dokwand).

Om het schip terug te water te laten, het "opvlotten", wordt de omgekeerde procedure toegepast.

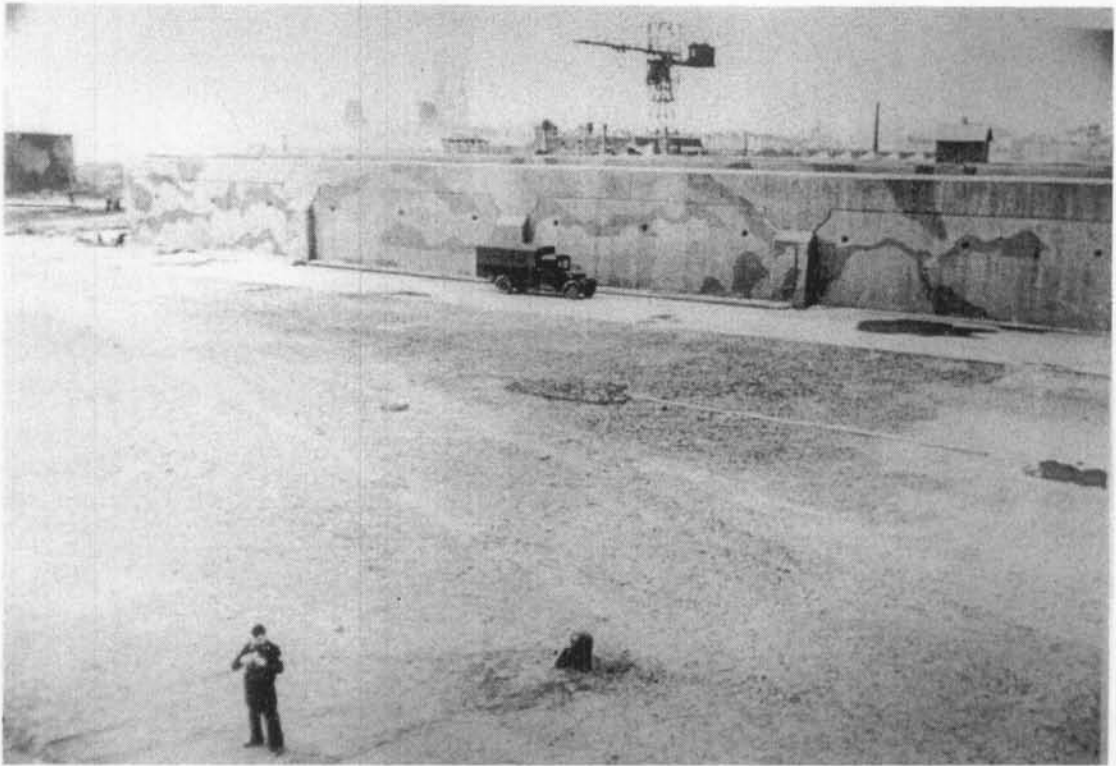
De kielblokken worden, aanpasbaar in de hoogte aan de vormen van het schip, opgesteld in de as van de dokvloer. De instelbare kimblokken worden verschuifbaar opgesteld op kimbloksleden, aan beide zijden van het dok. (Zie figuur nr.61).

Het drijvend droogdok wordt vertikaal glijdend verankerd aan dukdalven.

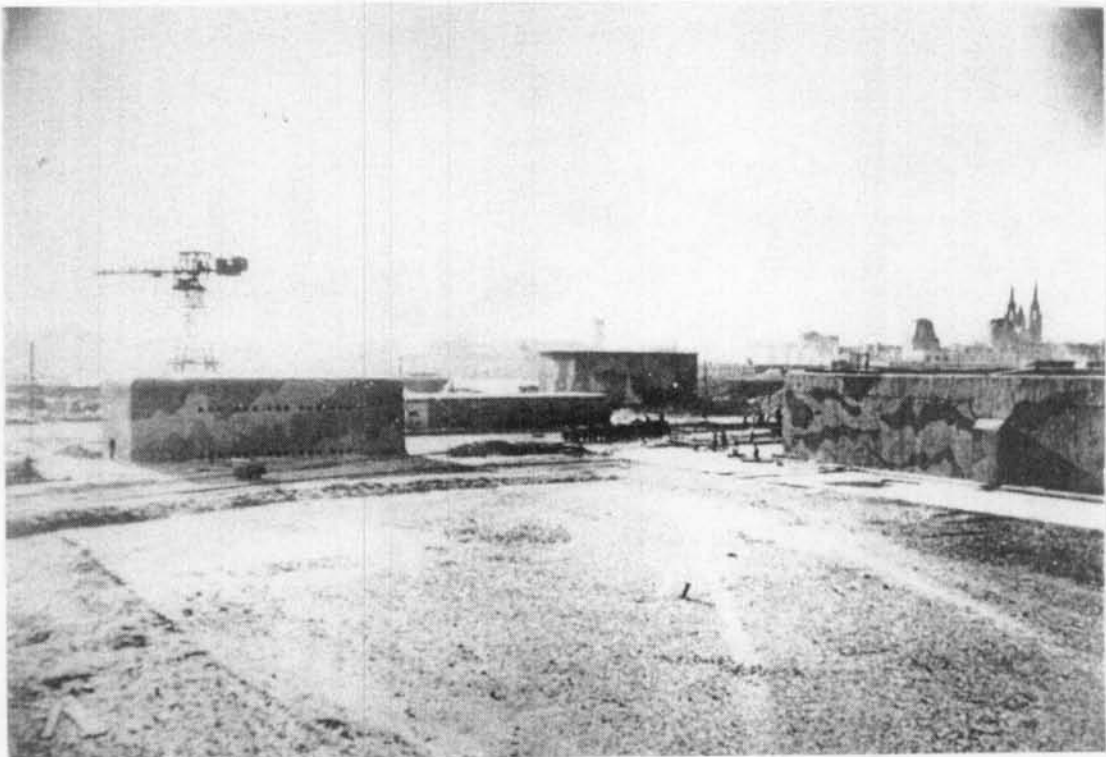
**Dukdalf** Een samenstelling van twee of meerdere houten palen of stalen buizen, of in een vierkant geheide damplanken, die diep in de bodem van een vaarwater of dok, geslagen worden om als bescherming tegen aanvaring door vaartuigen van waterbouwkundige kunstwerken (bruggen, sluisen, e.a.) of tot afbakenen van vaargeulen (om te beletten dat de schepen aan de grond lopen), of als aanlegpost voor vaartuigen, of voor het opstellen van al of niet verhoogde bolders (meer-palen), te dienen.

**Bolder, ook bollaard** Gietstalen (vroeger houten) meerpunt om te beleggen met de landvasten of meertrossen. Meerpunt voorzien van aangegoten kop zodat de meertrossen niet van de bolder afglijden. Wordt diep in de kaai-muur vastgemaakt of gelast, of gebout, aan of op een dukdalf.

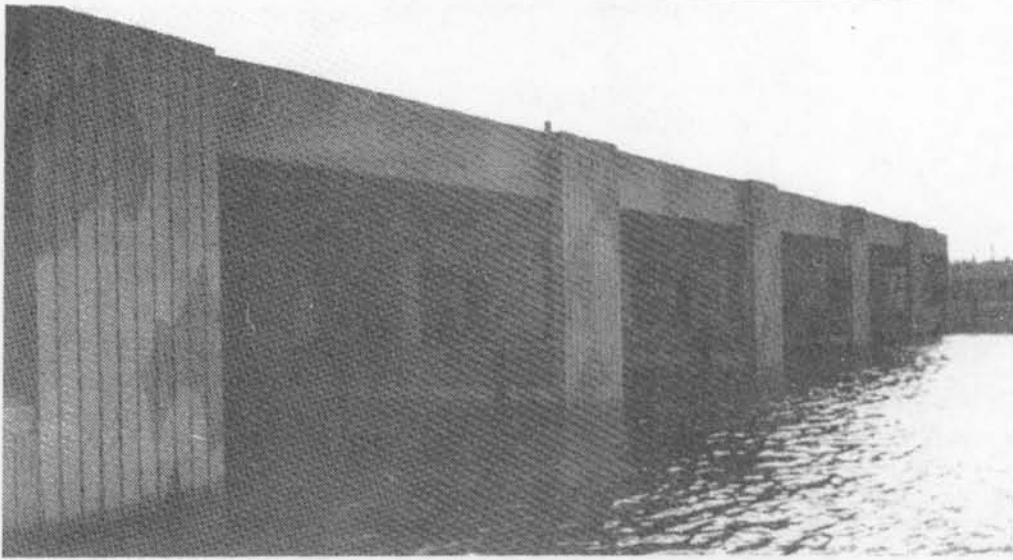
(wordt vervolgd)



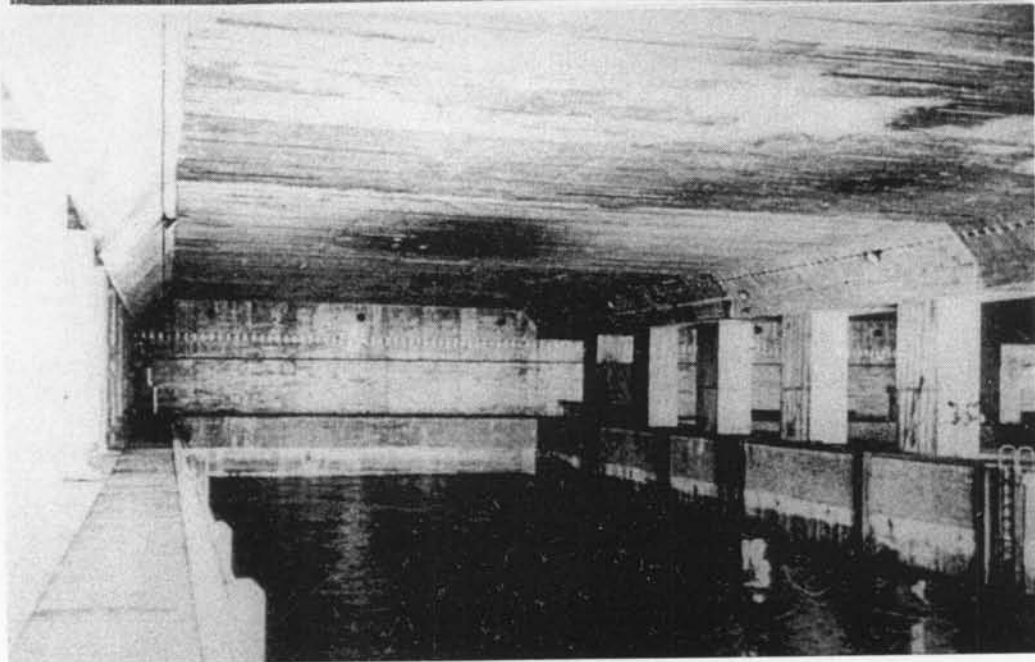
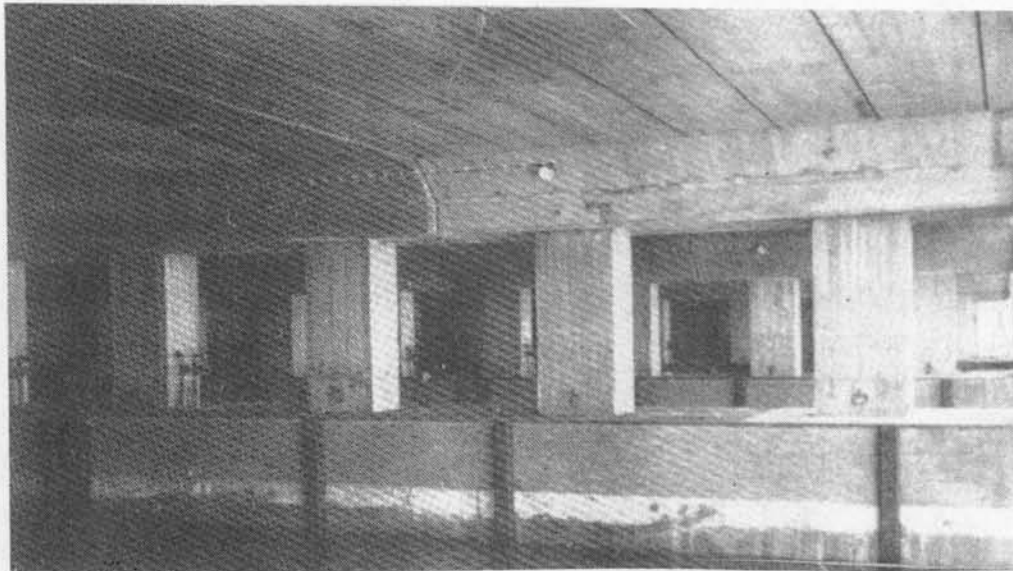
Figuur nr 51. Haven Oostende 1942. Zicht op de oostelijke zijde van de snelboot bunker in het Zeewezendok. Zoals merkbaar overspant de bunker de volledige breedte van het dok. De betonconstructie is gecamoufleerd door veelkleurige beschildering. Later werden er camouflagenetten aangebracht, (zie fig. nr. 21).



Figuur nr. 52. Haven Oostende, 1942. Zicht op de achterzijde van de snelbootbunker in het Zeewezendok. Bemerkt de drie bunkers, met verschillende bestemming, zoals mechanischewerkplaats, torpedowerkplaats, munitieopslag e.a.



Figuur nr. 53. Haven Oostende 1942. Zicht op de toegangsopeningen van de snelbunker, uiteraard aan het wateroppervlak van het Zeewezendok. Bemerkt de vier openingen die toegang geven tot de acht ligplatsen.



Figuren nrs. 54 en 55. Haven Oostende, 1942. Binnenzichten in de snelbootbunker in het Zeewezendok.



Figuur nr. 56. Haven van Oostende. Luchtfoto van de haven van Oostende, genomen op 1 juni 1951. Te vergelijken met figuren nrs. 11 en 12.

We bemerken: -het westerhavenhoofd is volledig hersteld; -het oosterstaketsel moet nog onder handen genomen worden en is nog niet op dezelfde lengte gebracht als het westerstaketsel, de nieuwe tijscinpost is nog niet gebouwd; -het 3<sup>de</sup> Handelsdok is volledig gedempt en de St.-Jansbrug is vervangen door een kaaimuur; -het Zeewezendok is terug afgesloten (doorsteek gedempt en nieuw stuk kaaimuur; -kaaien van het dok gedeeltelijk hersteld, de vingerpielen van de snelbootbunker zijn nog niet gesloopt; -het vissersdok is volledig hersteld, de nieuwe scheepswerven zijn al in gebruik en de vismijn is in de laatste fase van afwerking; -de afdamming in de spuikom t.b.v. van de Duitse watervliegtuigbasis (Fliegerhorst Seenotdienst); -kaaien van de oosteroever zijn al gedeeltelijk hersteld; -de bunkers van de Duitse snelbootbasis, die later zouden deel uitmaken van de logistieke diensten van de Zeemacht (nu Marine); - de noodbrug ter plaatse van de Voorhavenbrug (aan de Bolle); -de nieuwe kaaien van de pakketbotenkaai.

;-



Fig. nr. 57. Haven van Oostende, 1973. Een enig beeld dat typerend is voor het toenmalig gebruik van de haven. Schepen van de twee voornaamste gebruikers van de haven, kaaien en haventerreinen (de visserij buiten beschouwing gelaten) vullen het beeld.

Aan carferrybrug Nr. 1 (ter hoogte van het Loodswezengebouw) en aan post 6 (Istanbulkaai) liggen twee carferries van de Oostende-Dover lijn (RMT) aangemeerd, de "Roi Baudouin" en "Prinses Astrid". Het commando- en steunschip van de Zeemacht, A.961 "Zinnia", vaart "langzaam vooruit" de haven uit, begeleidt door één van de drie helicopters van de Zeemacht, van het type SE-316 III.

Aan de wachtkaai van de Visserijdoksluis (Havengeulkaai) wachten drie vissersvaartuigen op toelating om de haven te verlaten of "wachten op orders", bijkomende bemanning of "andere" in te schepen.



25. Ostende - Oostende - Ostend  
Car Ferry

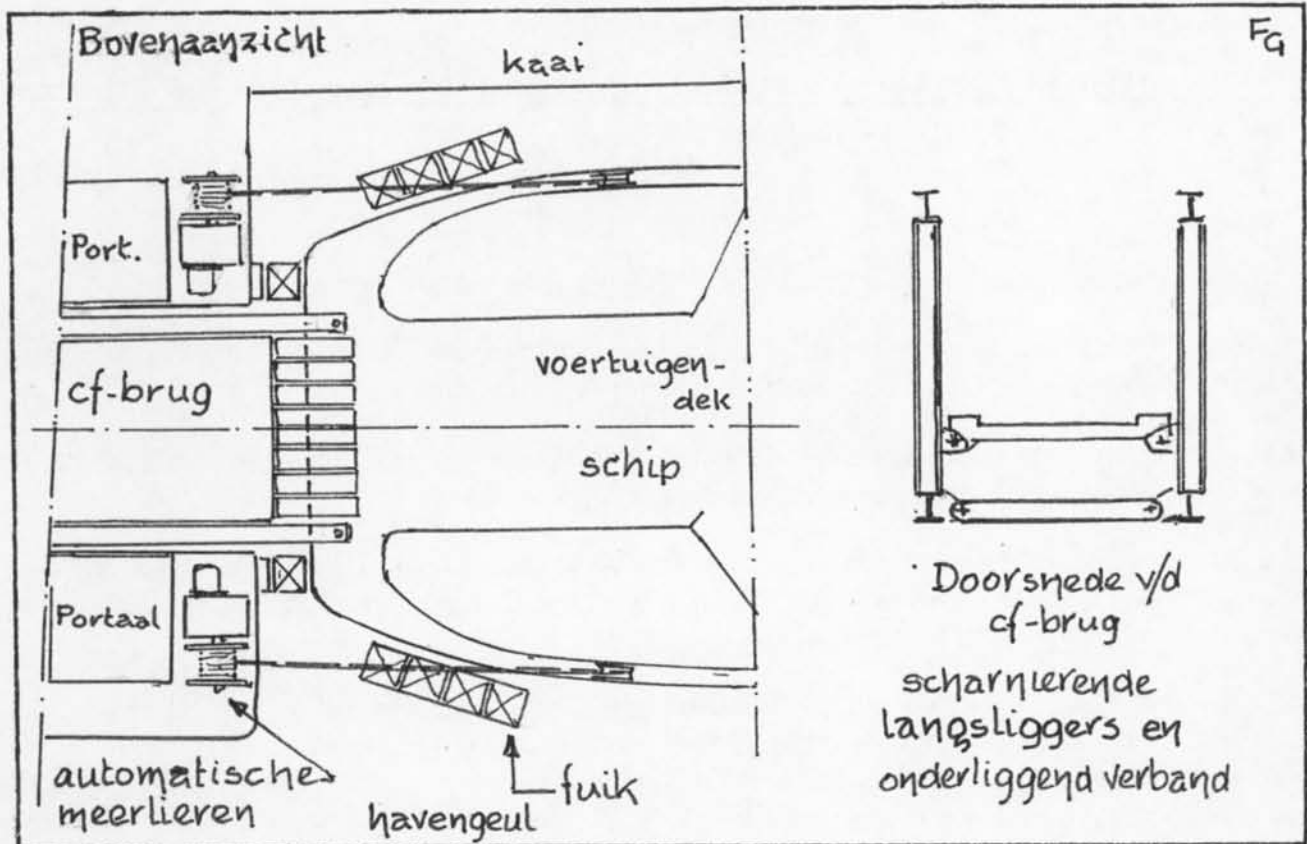


Figuur nr. 58. Haven Oostende, 1954. De carferry m.s. Prinses Josephine Charlotte gemeerd aan post 7, Istanbulkaai (nu Winston Churchillkaai, iets buiten de fuik van brug nr.1. Aan post 6, t.h.v. het carferrygebouw bemerken de pakketboot t.s. Prince Charles, het laatste stoomschip van O-D lijn.

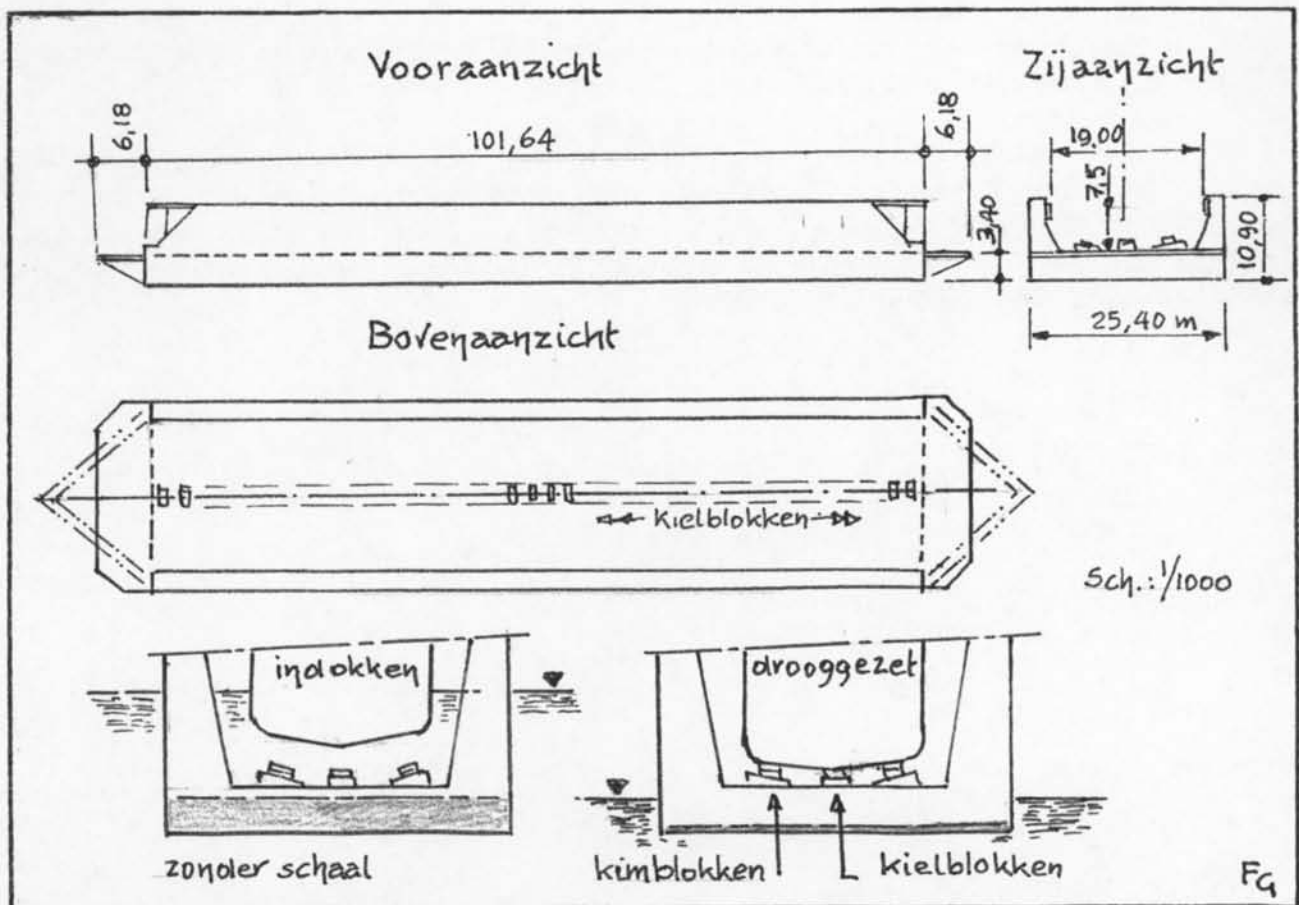


Fig. nr. 59. Haven Oostende, 1959. Ontscheping van de voertuigen vanuit de carferry "Prinses Josephine Charlotte" aan brug nr. 1. In de achtergrond het toen nieuw Loodswezengebouw (bouwjaar 1955). Links de overdekte galerij, luifel, ten behoeve van de passagiers te voet, o.m. buspassagiers. De gaanderij werd gesloopt in 1974.





Figuur nr. 60. Haven Oostende, in- en ontschepingsbrug nr. I. Concept principeps. Fuik, oplegging brug op schip en meren.



Figuur nr. 61. Haven Oostende. Het 5,000 tons drijvend droogdok van het Zeewezen.