

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 2)

door **Ferdinand GEVAERT**

Om de actuele gedaantewisseling van de haven van Oostende voldoende naar waarde te kunnen schatten en te onderkennen is het onontbeerlijk de evolutie, of geschiedenis van de haven te kennen.

We kunnen de geschiedenis, of evolutie, op verschillende wijzen benaderen. Door

- een onderscheid te maken tussen de onderscheiden historische perioden,
- de krachtlijnen van de fysische ontwikkeling onderscheidelijk te bepalen,
- de geschiedkundige kalender van de evolutie vast te leggen,
- de beeldbepalende onderscheiden gedaantewisselingen te onderzoeken.

De historische perioden zouden we kunnen onderscheiden volgens, naast andere, volgend schema:

1445-1600	de eerste haven,
1601-1604	Beleg van Oostende,
1605-1715	kapershaven,
1715-1733	aanloop tot en uitbouw als haven voor de handel op de Oost,
1770-1794	de Vrijhaven,
1794-1814	Franse bezetting,
1814-1830	Koninkrijk der Nederlanden,
1846-1997	Oostende-Dover verbindingen,
1894-1914	de nieuwe haven,
1914-1918	oorlogshaven van de Duitse marine,
1920-1934	uitbouw van de nieuwe vissershaven,
1940-1944	basis van de Duitse marine (Kriegsmarine),
1944-1945	Britse oorlogshaven,
1946-1990	Ferryhaven en basis van de Zeemacht,
1990-2005	herbestemming van de haven.

De haven heeft vijf grote gedaantewisselingen ondergaan:

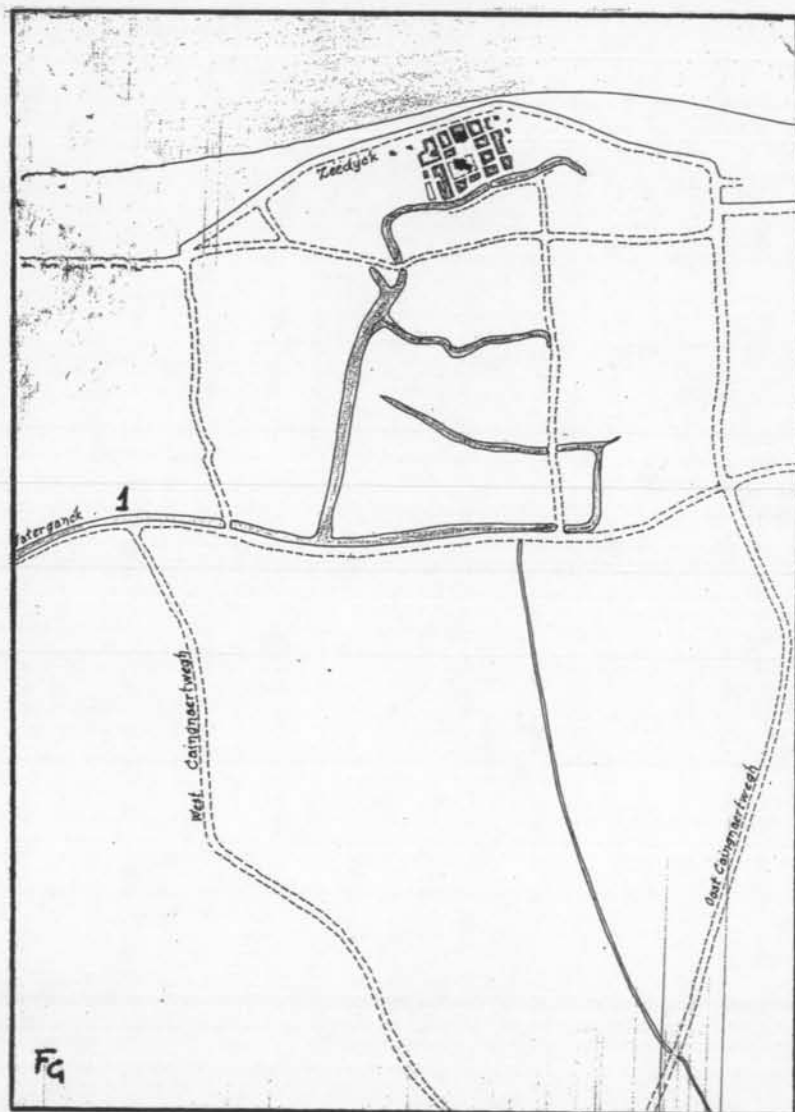
- het Beleg van Oostende,
- de bouw van drie handelsdokken (1774-1883),
- de nieuwe haveninstallaties, 1894-1914, en de bouw van de nieuwe vissershaven 1920-1934,
- de huidige "metamorfose", 1990-2005

De gedaantewisseling met de grootste impact op het stadsbeeld was de bouw van de nieuwe haven en vissershaven tijdens de periode 1894-1934, waarbij alle handels- en visserijactiviteit verdween uit het straatbeeld. Weg de grote vrachtschepen, weg de talrijke stapels gezaagd Noors hout, gedaan met de Vismijn en vistreinen op de Vissers- en Vindictevekaai.

### **Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende.**

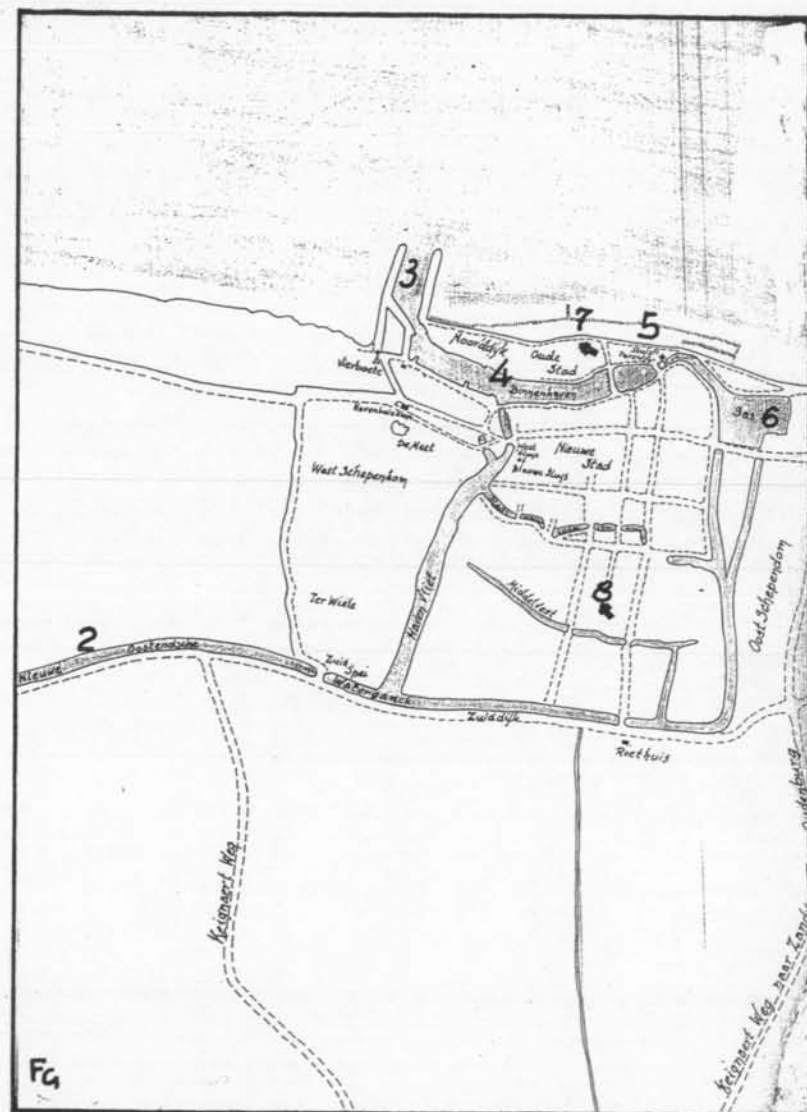
126 (7)	Margaretha van Constantinopel verheft Oostende tot "stad" (stadsrechten), bouw van een markt (halle)
1284	toelating tot graven van watergang en bevaarbaar maken (aansluiting met de Ieperleet - verbinding met Brugge en Ieper)
1426-1430	verbetering van de "binnenwaterdienst" ten behoeve van de "scipvaart".
1443	graven "Nieuwe Oostendse Watergang.

- 1445-1446 Graven en aanleg van de haven van Oostende, onder Filips de Goede.  
 - Havengeul ten westen van de stad (haveningang te situeren waar nu het Kursaal staat) - havenkom parallel met de zeedijk, strekkende van west naar oost (de huidige Van Iseghemlaan).  
 Voortaan kunnen de vissers aanleggen aan een beschutte kade. Vroeger moesten ze stranden op het strand.  
 De havenkom lag tussen de oude en de nieuwe stad. Nieuwe stad gebouwd na de overstromingen en verwoestingen tijdens de storm van de Sint-Vincentiusnacht in 1394.
- Begin 16<sup>e</sup> eeuw Havengeul en kom onderhevig aan verzanden. In 1517 wordt een spuikom en spuisluis gebouwd ten westen van de stad om door scheuren de havenkom en geul op een behoorlijk peil te houden.
- 1572 Bezetting van de stad door de Geuzen. Oostende wordt uitgebouwd tot een groot bolwerk.
- 1584 De Geuzen slechttten een strook duinen ten oosten van de stad op het grondgebied van Bredene, met als doel een kunstmatige inundatie te verwekken, waarbij de streek rond de stad zou overstromen. Dit om eventuele belegeraars het benaderen van de stad te verhinderen.  
 Door de werking van eb en vloed, voornamelijk bij storm en springtij, werd een diepe en brede inham gevormd op het grondgebied van Bredene. De inham splitste zich af in meerdere kreekarmen die diep in het binnenland doordrongen. Bij hoogwater kwam het gebied begrensd door de Dijk van de Watering van Blankenberge, de Ieperleet en de Steense dijk onder water te staan.
- 1601-160 Beleg van Oostende.  
 Tijdens het beleg werd de haven langs de ingang ten westen van de stad snel ontoegankelijk, daar de geul binnen het bereik kwam te liggen van het Spaans geschut.  
 Daar de belegerden uitsluitend aangewezen waren op de aanvoer over zee voor hun bevoorrading moest snel een oplossing gevonden worden. Deze werd gevonden door de nieuwe geul ten oosten van de stad te gebruiken als haventoeegang en een verbinding te maken tussen de nieuwe geul en de westelijke vestinggracht. Nog later moesten ze een nieuwe ingangsgedul graven in het midden van de zeedijk om zodoende verbinding te maken met de oude havenkom, daar de oostelijke geul onbruikbaar was geworden omdat het onder vuur kwam te liggen van de steeds vooruitschuivende Spaanse stellingen.
- 20 sept. 1604 Wapenstilstand.  
 De stad wordt overgegeven aan de Spanjaarden.  
 De voorwaarden bevatten o.m. dat de Geuzen de stad mogen verlaten met behoud van hun wapens en goederen.
- 22 sept. 1604 De Geuzen verlaten de stad, gevolgd door de meerderheid van de inwoners die de Geuzen volgen naar de Noordelijke Nederlanden. De stad is totaal verwoest.
- 1609 De westelijke havengeul wordt gedempt daar de verzanding zeer ver gevorderd is en de oostelijke geul meer mogelijkheden biedt.  
 De binnenhaven wordt opgenomen in de vestingwerken, als noordelijke vestinggracht.  
 De oostelijke geul wordt verbeterd en nu als enige haventoeegang gebruikt.
- 1615 Nieuwe vestingen worden opgeworpen, op het patroon van 1580.  
 De stad wordt heropgebouwd.  
 Een havenkom wordt ingericht met rechtstreekse toegang vanuit de havengeul.



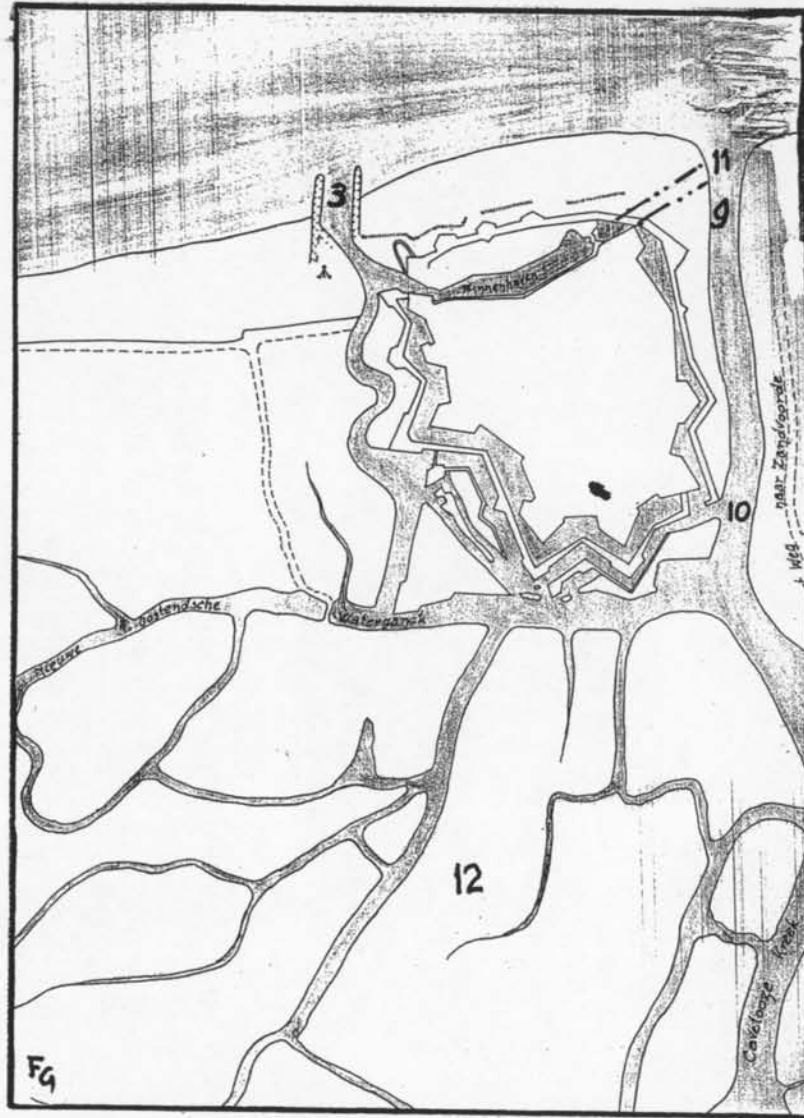
Figuur nr. 1. Hypothetische kaart van Oostende (1390) vóór de Sint-Vincentiusnacht (1394).

1. Oostersche Waterganck.



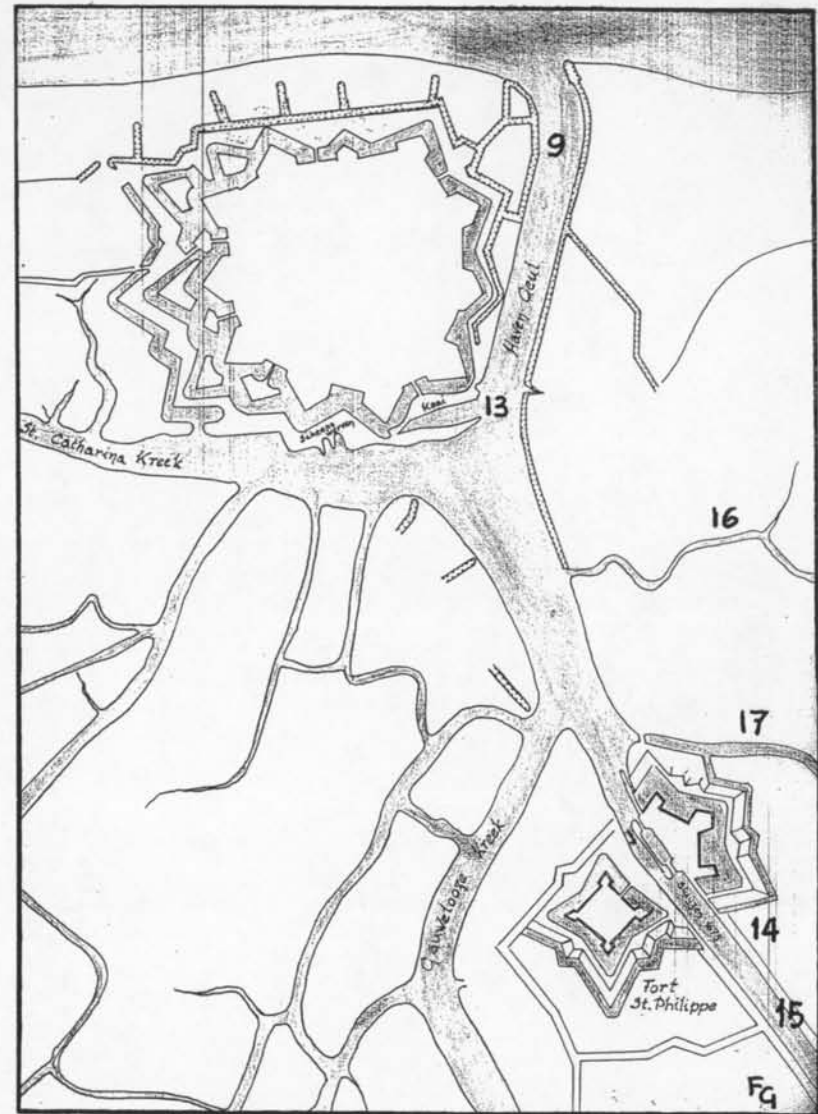
Figuur 2. Oostende 1565 (op basis van de kaart van Jacob van Deventer en de kaart van het Brugse Vrije door Pieter Pourbus).

2. Nieuwe Oostersche Waterganck. 4. Binnenhaven. 5. Sluis. 6. Saskom. 7. Oude kerk. 8. Nieuwe kerk.



Figuur nr.3. Oostende tijdens het beleg 1601-1604.

3. Haventoeegang (onbruikbaar wegens verzanding en in het bereik van het Spaans geschut). 9. De Geule ontstaan na 1584. 10. Nieuw gemaakte toegangseul tot de vestingsgrachten. 11. Idem als 10. 12. Overstromingsgebied (geinodeerd en later gebruikt als spoelpolders).

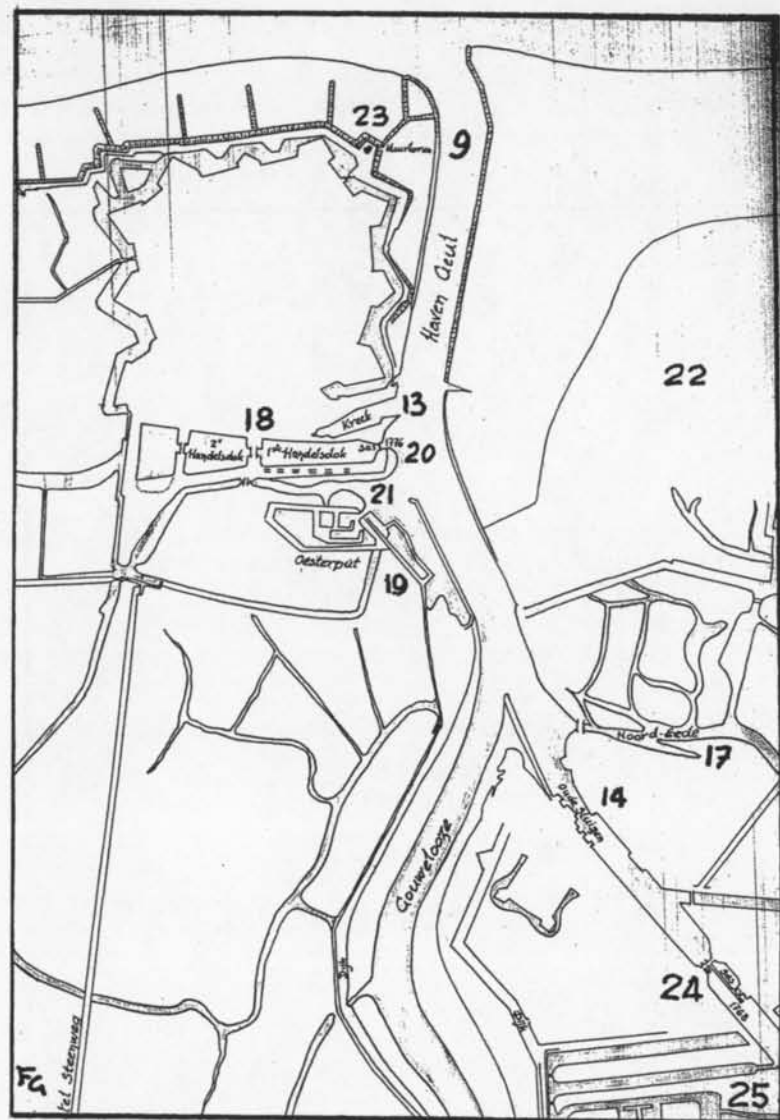


Figuur nr. 4. Oostende 1700.

9. Havengeul. 13. Havenkom. 14. Sluizen van Slijkens. 15. Vaart naar Brugge. 10. Paemelkreek. 17. Noordede.

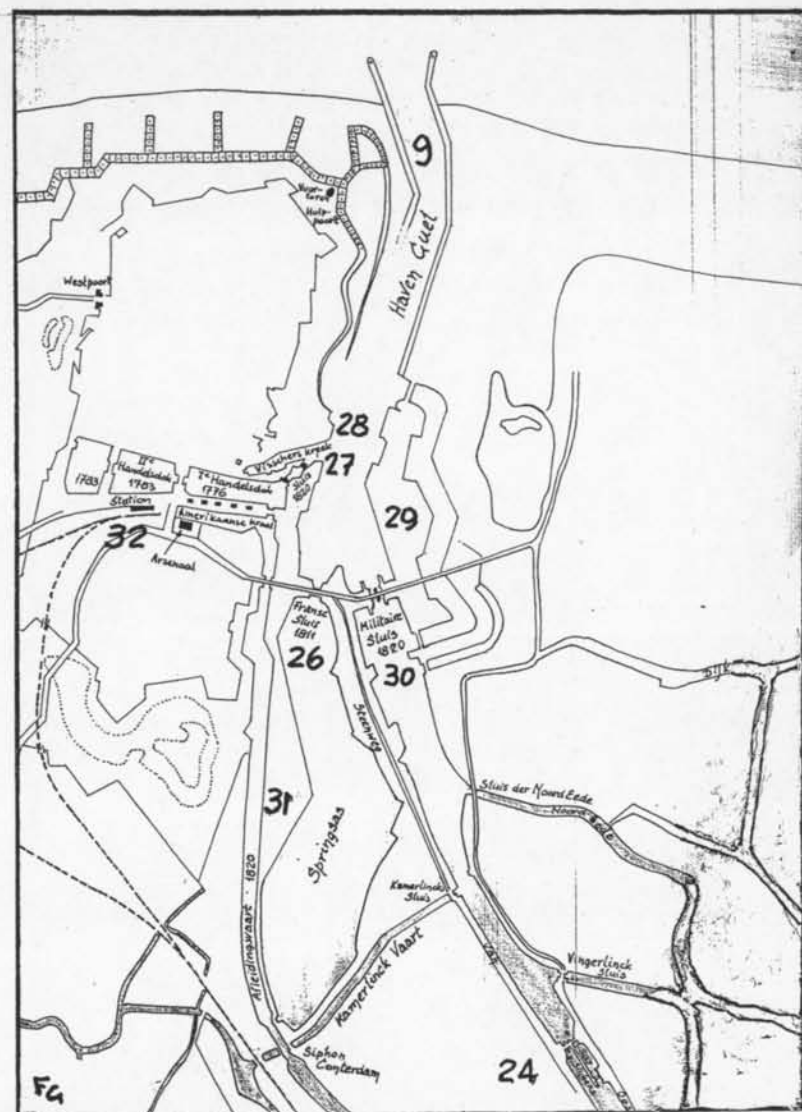


- 1618-1623 Graven van het kanaal Oostende-Brugge, met zeeluis te Plassendale.
- 1631 Noordelijke dijk van de havenkom wordt uitgerust met een houten kaai.
- 1669-1676 Bouw van de zeeluisen te Slijkens op het kanaal Oostende-Brugge. Slopen van de zeeluis te Plassendale.
- 1662 Na annexatie van Duinkerke bij Frankrijk, en na het Verdrag van Munster van 1648, wordt Oostende de enige zeehaven van de Zuidelijke Nederlanden.
- 1698 Oprichten van een zeevaartmaatschappij, de "Koninklijke Compagnie", met als doel handel te drijven met het Oosten. Onderneming komt niet vlot.
- 1722 Oprichting van de "Oostendsche Compagnie".
- 1723 Toekennen octrooi aan deze maatschappij, 30 jaar monopolie voor handel met Afrika, West- en Oost-Indië, machtiging tot oprichten van koloniën.
- 1723 Uitbreiden van de handelskom en vervanging van de houten kaai door stenen constructie.
- 1725 Bouw van de Zoutkaey.
- 1752 Instorten van de sassens te Slijkens.
- 1754-1758 Bouw van nieuwe sluisen te Slijkens.
- 1771-1772 Bouw eerste vuurtoren.
- 1774-1776 Bouw van het eerste handelsdok, met sluis, in de bedding van de Sinte-Katharinakreek, die in 1744 afgesloten werd door een spuisluis.
- 1777 Bouw van een eerste draaiende laad- en loskraan.
- 1781 Oostende wordt vrijhaven.
- 1781-1783 Graven van tweede en derde handelsdok in het verlengde van het eerste dok.
- 1782 Instellen van een Algemene Beurs, een bank en een verzekeringsmaatschappij.
- 1772-1789 Grote bloeiperiode van de haven, ten gevolge van de internationale toestand, o.m. de vrijheidsoorlog in Noord-Amerika en oorlog tussen Frankrijk en Groot-Brittannië.
- De kreek gelegen naast het eerste handelsdok kreeg de naam "Amerikaanse kreek", om reden van de goederen die daar ingescheept werden met bestemming Noord-Amerika (oorlogstransport ten behoeve van de opstandige kolonisten).
- 1794-1814 Bezetting door de Fransen (Napoleon). Verval van de handelshaven, verzanding van de geul.
- 1605-1811 Periode van de benutting van de "Historische Polders van Oostende" als spoelpolders voor de haven van Oostende.
- 1808-1810 Aanleg van een spuikom in de bedding van de afgesloten Gouwelozeekreek, bouwen van de spuisluis, "Franse sluis".
- 1817-1820 Bouwen van schutsluis voor de handelsdokken.
- Dempen van de oude sluis van de handelsdokken.
- Graven en aanleg van verbindingskanaal tussen de handelsdokken en het kanaal Oostende-Brugge.
- Maken van nieuwe spuikom en spuisluis ("Militaire sluis"), in de bedding van het kanaal Oostende-Brugge, om de verzanding van de havengeul tegen te gaan.
- Versterken van de kaaien en verdiepen van de handelsdokken.
- Afsluiten van een gedeelte van de "Amerikaanse kreek".
- 1853 Bouw stoombotenkaai.
- 1853-1862 Bouw derde spuikom en spuisluis, "Leopoldsluis".
- 1857-1859 Bouw van vuurtoren op de oosteroever van de haven, op toenmalig Bredens grondgebied (geannexeerd door Oostende in 1877).
- Licht voor het eerst ontstoken op 1 januari 1860.
- 1867-1871 Bouw tijdok voor de visserij (huidig Montgomerydok).
- 1866-1870 Bouw pakketbotenkaai en zeestation voor de Oostende-Doverlijn.



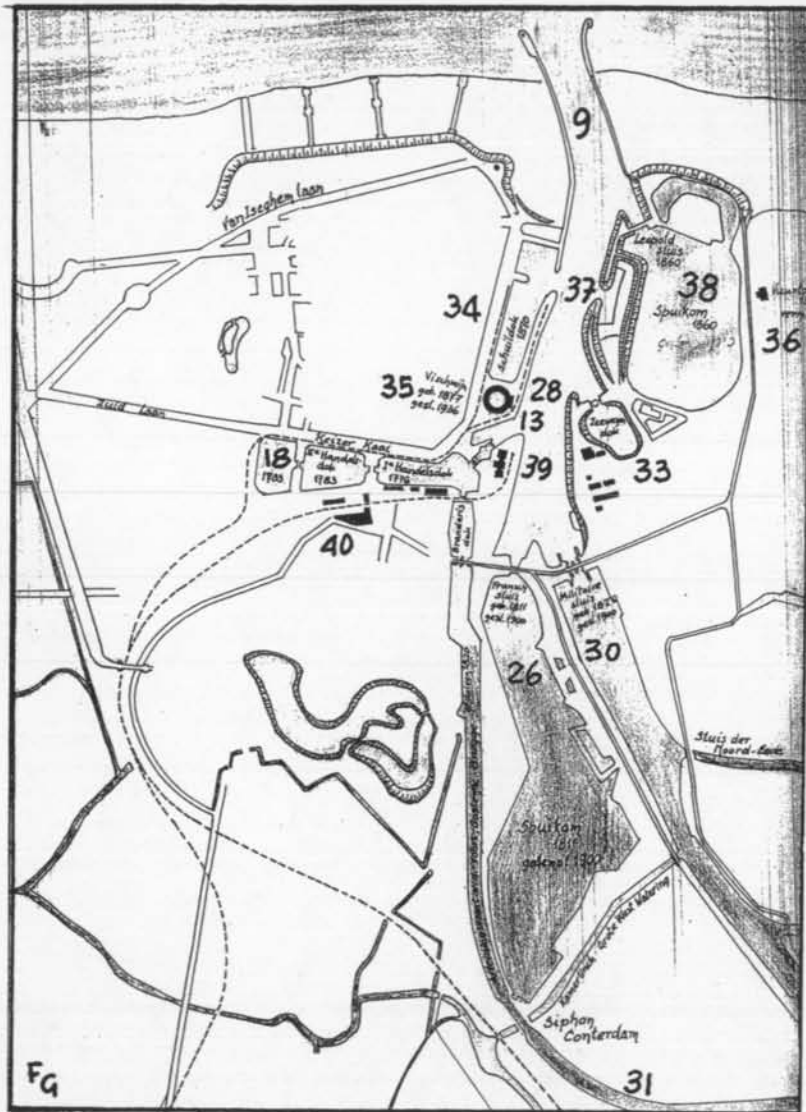
Figuur nr. 5. Oostende 1790.

9. Havengeul. 13. Havenkom (Kreek, Visserskreek). 14. Oude sluisen van Slijkens. 10. Noordede. 18. 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> en 3<sup>o</sup> Handelsdok. 20. Zeesluis. 21. Amerikaanse kreek. 11. Lisjemoris. 23. Vuurtoren. 24. Nieuwe sluisen van Slijkens. 25. Emplacement van de Compagnie der Zaegmolens (houtzaagmolens).



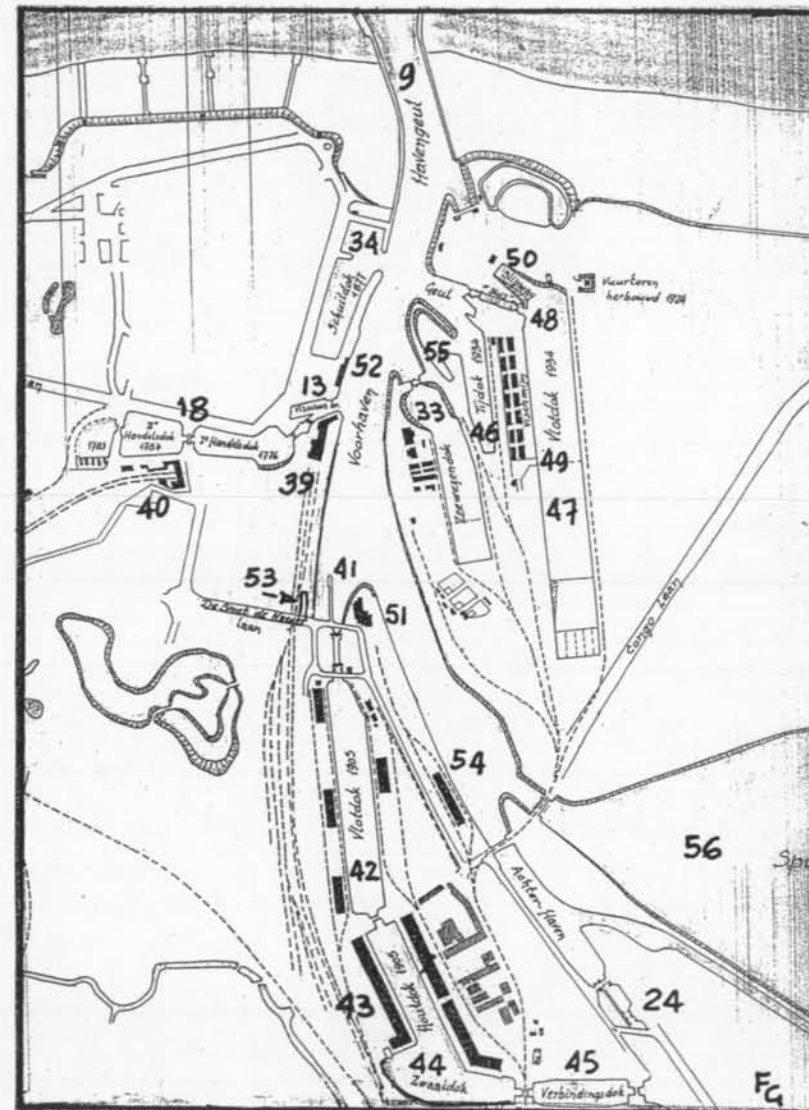
Figuur nr. 6. Oostende 1850.

26. Franse sluis en spui. 27. Schutsluis. 28. Kaai der Stoomboten. 29. Kroonwerk. 30. Militaire sluis. 31. Verbindingskanaal (Afleidingskanaal). 32. Spoorwegstation.



Figuur nr. 7. Oostende 1890.

33. Zeewezendok. 34. Tijdok (nu Montgomerydok). 35. Vismijn. 36. Vuurtoren  
34. Kuisbank. 38. Leopoldsluis en spuikom. 39. Zeestation en Pakketbotenkaai.  
35. Spoorwegstation Oostende-Stad.



Figuur nr. 8. Oostende 1940.

41. Demeysluis. 42. Vlotdok. 43. Houtdok. 44. Zwaaidok. 45. Verbindingsdok.  
42. Tijdok Vissershaven. 47. Visserijdok. 48. Visserijsluis. 49. Vismijn.  
43. Slipway. 51. Zeevaartschool. 52. Carferrystation. 53. Opril (toegang voor  
44. voertuigen tot de Pakketbotenkaai. Diepwaterkaai (Cockerillkaai). 55. Kuis-  
45. bank. 56. Spuikom.

1869	Dempen van een gedeelte van de oude handelskom (Visserskreek).
1870-1873	Bouw van het Zeewezendok.
1877-1878	Bouw van de vismijn ("de Cierk").
1884-1887	Uitbreiden van het tijdok voor de visserij. Bouw van een kuisbank voor de visserij op de oosteroever.
1894	Overeenkomst tussen de Belgische Staat en de stad Oostende tot het herinrichten en uitbreiden van de haven: <ul style="list-style-type: none"> <li>- dempen van de Franse spuikom,</li> <li>- slopen Franse sluis,</li> <li>- slopen Militaire sluis,</li> <li>- omvormen van de achterhaven gelegen tussen de Militaire sluis en de sassen van Slijkens tot voorhaven.</li> <li>- graven van een grote spuikom met spuisluizen (huidige spuikom),</li> <li>- verlengen van de pakketbotenkaai,</li> <li>- graven en bouw van nieuwe handelsdokken (vlotdokken) en zeesluis (Demeysluis)</li> <li>- bouw van saskom en sluizen voor de verbinding tussen de nieuwe vlotdokken en het kanaal Oostende-Brugge.</li> <li>- verbreden Brandarisdok t.b.v. de visserij.</li> </ul>
1898-1914	Uitvoeren van de uitbreidingswerken.
19 juni 1898	Eerste steen van de nieuwe haveninstallaties wordt gelegd door Z.M. Koning Leopold II.
7 oktober 1903	Eerste schip in het nieuwe houtdok (s.s. "l'Avenir").
16 juni 1905	Eerste schip wordt geschut in de Demeysluis en afgemeerd in het nieuw vlotdok (s.s. "Dawdon").
4 september 1905	Plechtige inhuldiging van de nieuwe haveninstallaties door Z.M. Koning Leopold II.
1908-1913	Bouw nieuw zeestation.
1914-1918	Beperkt gebruik door de Kaiserliche Marine van de haven als oorlogsbasis.
22 april 1918	Mislukte poging door de Royal Navy om de havengeul te blokkeren.
9 mei 1918	Tweede poging van de Britten om de havengeul te blokkeren door middel van H.M.S. Vindictive. Het opzet om de haven ontoegankelijk te maken mislukt.
oktober 1918	De Kaiserliche Marine blokkeert de haven volledig bij de ontruiming van Oostende. Vele installaties worden vernield.
18 januari 1919	Hervatting regelmatige pakketbotendienst op Dover.
1922-1934	Bouw van nieuwe vissershaven op de oosteroever. <ul style="list-style-type: none"> <li>- dempen van de Leopoldspuikom,</li> <li>- graven en bouwen dijken en kaaien voor: <ul style="list-style-type: none"> <li>een toegangseul,</li> <li>een zeesluis,</li> <li>een kuisbank,</li> <li>een tijdok,</li> <li>een vlotdok,</li> </ul> </li> <li>- bouwen van een vismijn en bestuursgebouw,</li> <li>- bouwen van twee slipways.</li> </ul>
1924-1936	Uitbreiden Zeewezendok.
1932-1938	Bouwen betonnen kaaien op de oosteroever ten vervanging van houten steigers (bevoorradingsposten pakketboten).
15 september 1934	Plechtige inhuldiging nieuwe vissershaven.
1935-1937	Bouw van nieuwe zeesluis voor de vissershaven, ter vervanging van de sluis gebouwd in 1922-1928. Wegens onstabiele ondergrond is er instortingsgevaar.
1936-1938	Uitbreiding vlotdok van de vissershaven.



1935-1939	Vervangen van de houten kaaien door betonnen op de pakketbotenkaai.
1936	Dempen van het Brandarisdok en afleidingsvaart. Slopen van de oude vismijn ("de Cierk").
1936-1938	Bouw van betonnen kaaimuur aan de "Stoombotenkaai".
1936	Carferry TS "London-Istanbul" in dienst. Roll on - roll off schip met laden en lossen over de scheepzij. Door middel van valbruggen gemonteerd op het schip. Aanmeerplaats: oosteroever.
1938-1940	Bouw van een Carferrystation aan de "Stoombotenkaai".

### **OOSTENDSE HOTELS VROEGER EN NU**

**Prentkaarten uit de collectie van Omer VILAIN, erevoorzitter van de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate.**

**Van 7 mei tot en met 15 september 2005.**

**Openingsdata- en uren: zie kaft.**

Omer VILAIN heeft reeds lang belangstelling voor dit thema.

Niet alleen is hij verzamelaar van prentkaarten van hotels maar ook van alles wat erover werd gepubliceerd.

Uit de meer dan 1.000 kaarten van hotels die hij bezit toont hij zijn selectie. Zeldzame litho's uit 1870, spotprenten, porseleinkaarten, drukwerken uit de periode 1845-1860, enz.....