

## DE ZEESLUIS DEMEY

Gedurende het laatste kwart van de vorige eeuw hadden de handelsmiddens, de visserij, het Stadsbestuur en het Zeewezen aangedrongen op een uitbreiding van de haven.

Door de komst van stoomtreilers die een te grote diepgang hadden om aan te leggen in het tijdok (nu Montgomerydok) was men genoodzaakt een gedeelte van de kaaien van de handelsdokken ten dienste te stellen van de visserij. Hierdoor was er minder kaailengte ter beschikking voor de koopvaardij. Dank zij hout-, ijs- en meststoffenhandel steeg de trafiek gestadig, zodat er behoefte aan kaaien ontstond.

Het Zeewezen kampte ook sinds jaren met een gebrek aan kaaien. Het verlengen van de pakketbotenkaai drong zich op, o.m. door het langer worden van de nieuwe schepen en door het uitbreiden van het aantal afvaarten. In 1846 bedroeg de lengte van een pakketboot 45 meter, in 1867 61 meter en in 1886 reeds 83 meter. In 1893 werden twee pakketboten afgeleverd die een lengte hadden van 103,63 meter. In een tijdspanne van vijftig jaar was de lengte van een pakketboot meer dan verdubbeld.

Voor het bevoorraden van de pakketboten waren er ook tal van problemen. De noodzaak tot het bouwen van bevoorradingsposten drong zich op.

Op 10 oktober 1894 werd een overeenkomst gesloten tussen de Staat en het Stadsbestuur, met als doel het uitbreiden en het herinrichten van de haven van Oostende. Bij deze overeenkomst werd bepaald dat de Staat de watervlakken en de kaaien zou beheren en onderhouden die gelegen zijn vóór de sluisen.

De Stad moest tevens alle bouwkosten voor de werken gelegen achter de sluisen, met inbegrip van de nieuwe sluisen zelf, financieren.

Bij de overeenkomst was een algemeen plan gevoegd van de herinrichting van de haven (zie figuur)

De overeenkomst voorzag de volgende werken

1. ten laste van de staat
  - a) dempen van de Franse spuikom
  - b) slopen van de Franse sluis
  - c) slopen van de militaire sluis
  - d) omvormen van de achterhaven, gelegen achter de militaire sluis, tot voorhaven, ingericht met een diepwaterkaai en bevoorradingskaaien ten behoeve van de pakketboten (bevoorraden in brandstoffen, ontschepen van kolenas).
  - e) graven van een grote spuikom met spuisluizencomplex, gelegen zuidwaarts van de geplande voorhaven, hiermee gepaard gaande het verleggen van het tracé van de Noord-Eede en bouwen van nieuwe afwateringssluis

f)de sporen van het Zeestation (Oostende-kaai) rechtstreeks aansluiten met de lijn naar Brussel, ter hoogte van de Konterdam, zodat de internationale treinen niet meer over de openbare weg tussen het spoorwegstation "Oostende-stad", aan de tweede blok en het zeestation, zouden moeten rijden. Hierbij zou heel wat tijdwinst geboekt worden.

g)nieuwe afwatering voor het Camerlinckxambacht, door middel van een overwelfde verbinding tussen de Gouwelozekreek en de havengeul.

h)uitbreiden van het Zeewezendok met inbegrip van het bouwen van een droogdok

i)verlengen van de Pakketbotenkaai

## 2. ten laste van de Stad

a)graven van een vlotdok

b)bouwen van een zeesluis, toegang gevend tot het nieuwe vlotdok vanuit de havengeul

c)verbinden van het nieuwe vlotdok met het afleidingskanaal Oostende-Brugge.



Het eerste werk dat aangevat werd na het gedeeltelijk opvullen in 1895 van de "Franse springkom" ten behoeve van rechtstreekse spoorverbinding voor de pakketboten, was het bouwen van twee aanlegposten voor pakketboten op de oosteroever van de geul, ter hoogte van de werkhuizen van het Zeewezen.

Deze aanlegposten bestonden uit houten steigers, gebouwd tegen bakstenen oeverglooiingen. Deze steigers waren voltooid in 1897. Ondertussen waren de

plannen van de havenuitbreiding gewijzigd. O.m. werd er een houtdok voorzien, gelegen achter het vlotdok van de handelshaven, en een zwaardok, uit te graven in de bedding van het verbindingskanaal. De sluis tussen het vlotdok en het verbindingskanaal werd geschrapt. Ter vervanging werd een doksluis voorzien, te bouwen op het verbindingskanaal aanliggend aan de vaart Oostende-Brugge.

In 1897 grepen de aanbestedingen plaats voor de bouw van de nieuwe haveninstellingen. Op 3 februari 1898 werden deze goedgekeurd door de toenmalige Minister van Openbare Werken, de heer DE BRUYN, en de aannemers aangewezen. De eerste steen van de Sluis Demey werd gelegd op 19 juni 1898 door Z.M. Koning Leopold II.

De zeesluis, Sluis Demey, en het vlotdok werden gebouwd in de kom van de oude Franse spuikom. Tot het einde van de werken werd de Franse sluis behouden om de bouwplaats droog te houden en het slaan van damplankenmuur te vermijden. Tijdens de bouw van de zeesluis werd beslist deze te verlengen met 10 meter. De afmetingen werden zodoende : totale lengte 178,10 m ; breedte 18 m ; peil bodem van de sluiskolk - 4,90 m (Z) ; peil van de drempels - 4,50 m (Z) ; nuttige schutlengte 120 m.

De sluiskolkbedding was voorzien in beton- en baksteenuitvoering. Tijdens de werken kwam men tot de ontdekking dat de onderste bodemlagen niet stabiel waren zodat de voorgestelde bouwwijze niet gevolgd kon worden. Men moest zijn toevlucht nemen tot een veel duurdere uitvoering en de bedding steunen op 6.427 houten heipalen van 6,50 tot 7,50 m lengte.

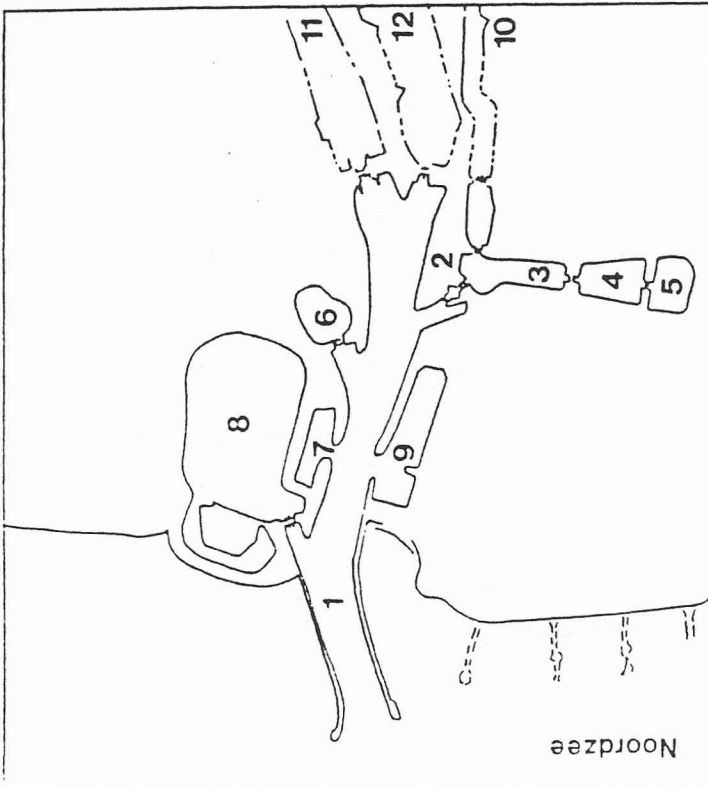
In de loop van de 1903 werden de sluisdeuren aangebracht. Aanvankelijk werden vijf paar deuren geplaatst, drie paar ebbedeuren en twee paar vloeddeuren. Later viel het extra paar ebbedeuren weg.

Over de sluisen heen werden twee draaibruggen gebouwd van 60 m lengte en 8,50 m breedte. De peilers werden gebouwd in 1902, de stalenbruggen werden gemonteerd in 1903.

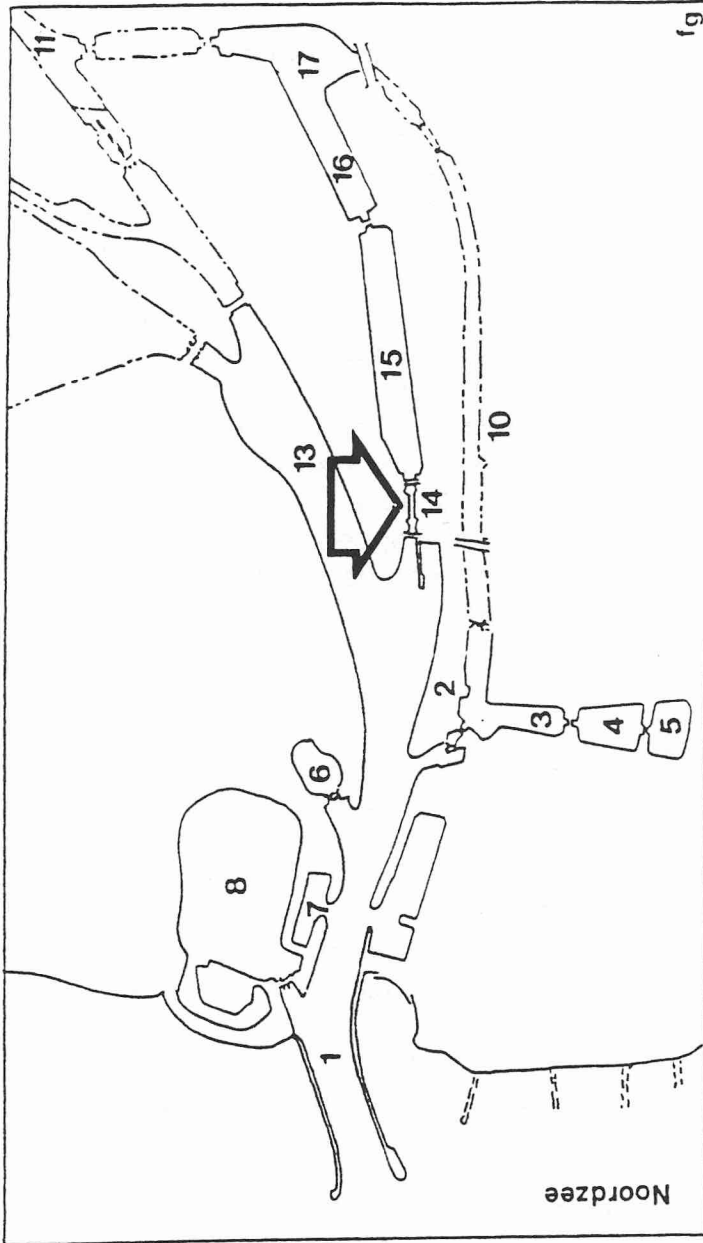
Aan de geulzijde van de zeesluis maakte een bakstenen glooiing de verbinding met de nieuwe diepwaterkaai van de voorhaven, aan de andere zijde werd een houten geleidingssteiger gebouwd van 120 m lengte. Binnen het vlotdok werd een geleistaketsel van 18,65 m lengte aangebracht.

De kaaimuren van het vlotdok werden gebouwd op een houten paalfundering. Daartoe werden 12.800 palen van 7,50 m lengte in de bodem geheid. Het vlotdok heeft een lengte van 652 m en een breedte van 90 m.

Tot na de voltooiing van de sluisdeuren in 1903 had men de Franse sluis quasi intact gehouden om de bouwput van de sluis droog te houden. Na het voltooiën van de nieuwe sluis werd de oude sluis gesloopt, een werk dat in de loop van 1904 beëindigd werd. Eind 1904 werd voor het eerst zeewater toegelaten in de nieuwe sluiskom en werd het complex volledig beproefd op zijn degelijkheid. Op 16 juni 1905 werd het eerste zeeschip, het s.s. "Dawdon" geschut en afgemeerd in het vlotdok.



1896



1905

## HAVEN VAN OOSTENDE

Vergelijking toestand vóór en na de uitbreiding (1898-1905)

- |                        |                       |
|------------------------|-----------------------|
| 1. Havengeul           | 10. Omleidingsvaart   |
| 2. Pakketbotenkaai     | 11. Vaart naar Brugge |
| 3. 1e Handelsdok       | 12. Franse spuikom    |
| 4. 2e "                | 13. Voorhaven         |
| 5. 3e "                | 14. SLUIS DEMEY       |
| 6. Zeewezendok         | 15. Vlotdok           |
| 7. Kalfaatbank         | 16. Houtdok           |
| 8. Leopold I - spuikom | 17. Zwaaidok          |
| 9. Schuildok           |                       |

Alhoewel de havenwerken nog niet opgeleverd noch beëindigd waren, werd de haven op 4 september 1905 plechtig ingewijd, in aanwezigheid van Z.M. Koning Leopold II, bezieler van de uitbouw van Oostende, niet alleen als haven maar ook als verkeersknooppunt en badstad. Naar aanleiding van de inwijding werd een gelegenheidspenning geslagen, in goud, zilver en brons, nu zeer gegeerde voorwerpen bij numismatici en andere verzamelaars.

In 1908 bereikten het Stadsbestuur en het Bestuur van Bruggen en Wegen een overeenkomst waarbij o.m. de stad zou instaan voor de bouw van een havenmeesterij en huisvesting voor de sluismeesters. De havenmeesterij zou gebouwd worden op de oostelijke oever van de sluiskom van de nieuwe zeesluis, de dienstwoningen voor de sluismeesters op de westelijke kaai van het vlotdok van de nieuwe handelshaven, dicht bij de sluisen. In april 1909 werd de overeenkomst goedgekeurd door de Bestendige Deputatie van de Provincie West-Vlaanderen en op 9 september 1909 volgde de aanbesteding. De opdracht werd toegewezen aan de aannemer J. SANDERS. De gebouwen waren afgewerkt op 17 oktober 1910.

Toen Duitsland op 1 augustus 1914 de oorlog aan Rusland verklaarde en op 3 augustus 1914 aan Frankrijk, vielen de Duitse troepen, in uitvoering van het von Schlieffenplan, zonder verwittiging België binnen. Slechts de volgende dag zou de Keizer een oorlogsverklaring overmaken aan België. Op 4 augustus 1914 overhandigde de Britse regering een ultimatum aan Duitsland waarbij zij verklaarden de Belgische onschendbaarheid te zullen verdedigen. Zo ontbrandde de oorlog die alle verdere oorlogen zou vermijden "the war to end all wars", doch dat hebben we al eerder en nu nog gehoord.

Op 15 oktober 1914 werd de stad bezet door het Duitse leger. De bezetting zou vier jaar duren en veel leed en armoede brengen in talrijke huisgezinnen. De haven van Oostende was voor de Duitsers van geen groot nut, omdat het onder het bereik viel van het zware geschut van de Britse monitors die kruisten tussen de Vlaamse banken. De haven en de militaire installaties werden geregeld vanuit zee onder vuur genomen.

In de herfst van 1918 begon de terugtocht van de Duitse legers. Op 15 oktober verlieten de laatste Duitse militairen de stad. Op 17 oktober trokken de eerste Belgische troepen de stad binnen. De bezetting had precies vier jaar geduurd.

Vooraleer de stad te verlaten hadden de Duitsers echter heel wat vernielingen aangericht. De havengeul was volledig afgesloten door het tot zinken brengen van een oude maalboot en een treiler ter hoogte van de "Vindictive"(1). Wat verder in de geul, ter hoogte van de Leopoldsluis, werden drie baggerboten tot zinken gebracht, evenals een vissersvaartuig.

In de saskom van de Sluis Demey was een baggermolen, de "Wilskracht" tot zinken gebracht. De sluisdeuren en het metselwerk waren beschadigd en het elektrisch aandrijfmechanisme onklaar gemaakt.

Op tal van andere plaatsen waren schepen tot zinken gebracht en de haveninstallaties vernield of zwaar beschadigd.

Het zeestation was grotendeels vernield en de haven op vele plaatsen aangeslibd.

Op 11 november 1918 kondigde men een wapenstilstand aan.

De oorlog was voorbij en de wederopbouw kon beginnen !

De opruiming van de havengeul, de watervlakken, saskom en het herstel van de bruggen en haveninstallaties werd in 1919 aangevat. Het zou duren tot 1921 vooraleer de haven volledig bruikbaar was.

Op 10 mei 1940 kwam de oorlog over ons land. Op 28 mei trokken Duitse troepen de stad binnen, voor een bezetting die vier jaar en drie maand zou duren.

Op 6 juni 1944 werd door de geallieerden een geslaagde ontschepping uitgevoerd op de Normandische stranden. Eind augustus 1944 kwam de grote doorbraak uit het Normandische bruggehoofd. De Duitsers plooiden terug. Vanaf 1 september ontruimden de Duitsers onze streek, een achterhoede niet te na gesproken, die de opdracht had bruggen, haven en militaire installaties en voorraden te vernietigen, en deze opdracht ook uitvoerde.

Op 8 september 1944 trok een verkenningseenheid van de Manitoba Dragoons vanuit het zuiden de stad Oostende binnen. Wat later werden de laatste springladingen, geplaatst door een Duits demolitiecommando, tot ontploffing gebracht. Gelukkig voor Oostende en de geallieerden ontstaken niet alle tuigen, zodat een gedeelte van de haveninstallaties relatief weinig beschadigd werd.

Naast vele gezonken schepen, verspreid over de haven, werd de havengeul volledig gestremd door 15 afgezonken vaartuigen. In de sluiskom van de Demeysluis waren twee stoomhoppers afgezonken, zodanig dat de achterstevens het openen van de sluisdeuren beletten. De hoppers waren afgezonken door grote gaten te dynamiteren in de huid van de hoppersecties. De beide bruggen over de sluis waren vernield, zodanig dat de afgerukte brughelften de toegangen tot de sluis verhinderden.

Alhoewel Antwerpen reeds op 5 augustus bevrijd werd, was Oostende de eerste relatief grote bruikbare zeehaven die de geallieerden sinds het veroveren van Cherbourg, op het uiterste punt van het Cotentin schiereiland, in handen viel. De geallieerde bevoorradingslijnen waren enorm lang geworden en de daaruit voortvloeiende problemen zeer groot, zodat Oostende een welgekomen verovering was.

Vier dagen na de bevrijding van Oostende bereikte op 12 september een verkenningseenheid van de "Ports Directorate (TN) 21 Army Group" Oostende, waar onmiddellijk begonnen werd met een volledige verkenning van de haven en het opmaken van een volledig overzicht van de toestand van de haven en de omvang van de vernietigingen. Op 16 september evalueerde men de toestand en werd een eerste werkprogramma opgesteld.

Op 20 september werd aangevangen met het vrijmaken van de Demeysluis. Het ingebruiknemen van de van de sluis zou toelaten de onbeschadigde kaaien en

laad- en losinstallaties van het vlotdok in dienst te nemen. Dit zou de capaciteit van de haven enorm vergroten.

De eerste opdracht was het verwijderen van de beide hoppers uit de saskom. Het onder water afdichten van de gaten in de romp en het vervolgens leegpompen van de wrakken zou te veel tijd in beslag nemen en de middelen waren niet onmiddellijk ter beschikking. De wrakken lagen achter de sluisdeuren en gesprongen bruggen, buiten het bereik van grote drijvende bokken zodat het gebruik hiervan voor het bergen van de wrakken uitgesloten was.

Een eerste methode die overwogen werd was het leegpompen van de saskom en het vervolgens afdichten van de rompgaten op "het droge" en ze na opvloten wegslepen. Na nazicht van het ontwerp van de vloer van de kom en de werkelijke toestand waarin deze verkeerde (door duikers) werd echter afgezien van deze werkwijze, omdat men vreesde dat de vloer zou lichten onder invloed van het grondwater, gelet op het hoogteverschil.

De uiteindelijke gekozen methode vergde een nauwe samenwerking tussen de Royal Navy en de Royal Engineers, PC and R Group (Britse Genie). De eerste fase bestond uit het verwijderen van de gesprongen brughelften die over de sluisdoorgangen hingen. Dit werd gedaan door de brug te snijden door middel van kleine springladingen en vervolgens de stukken te verwijderen door middel van een 50 ton drijvende bok. Na het verwijderen hiervan kon men de buitendeuren opendraaien en kon men een stuk dichterbij de wrakken.

Vanuit Engeland werden takelponten met een capaciteit van 80 ton overgebracht. Deze werden met de kleine drijvende bok (50 ton) over de sluisdeuren in de saskom neergelaten.

Door duikers van de PC and R Cy. werden hefkabels onder beide rompen aangebracht en vastgemaakt aan de vlottakels. Vervolgens werden de wrakken opgetakeld en naar het midden van de saskom gesleept. Nu konden de sluisdeuren opengemaakt worden en werden de wrakken versleept naar een stortplaats (plaats ons onbekend).

Terzelfdertijd werden deurmechanismen ontdaan van de door de Duitsers aangebrachte "booby traps" en bedrijfsklaar gemaakt.

Een dieselgenerator werd aangevoerd voor het leveren van de elektrische energie voor de sluismechanismen.

Op 30 oktober 1944 was de sluis operationeel en werden de eerste schepen geschut en vervolgens gelost in het vlotdok.

Oostende werd vanaf 26 september 1944 gebruikt als aanvoerhaven voor de bevoorrading van de Britse en Canadese legers in België en de zuidelijke provincies van Nederland. Vrachtschepen met munitie, brandstof en levensmiddelen werden gelost aan de Pakketbotenkaai (waar een van de vooroorlogse portaalkranen nog in herstelbare toestand verkeerde na het ontruimen van de haven door de Duitsers), de Stoombotenkaai (het verlengde van de Istanbulkaai) en aan de Diepwaterkaai.

Van zodra de L.S.T.-hellingen klaar waren deden ook de L.C.T.'s en L.S.T.'s, die nu hun functie van landingsvaartuig hadden ingeruild voor die van bevoorradingsvaartuigen, in grote frequentie de haven aan. De L.C.T.'s maakten gebruik van hellingen nrs. 1 en 2, de L.S.T.'s van helling nr. 3.

Na het ingebruiknemen van het Vlotdok van de Handelshaven op 30 oktober 1944, met zijn gaafgebleven infrastructuur van hijskranen, treinsporen en aansluitingen, wegen en andere, werd het scheepvaartverkeer in de haven nog intensiever.

Tussen 27 september 1944 en 30 juni 1945 deden 2.664 zeeschepen de haven van Oostende aan. Dit is een gemiddelde van 10 per dag. Iets meer dan één miljoen ton goederen (1.030.000) werden gelost, 670.000 militairen en 50.000 voertuigen werden in- en ontscheept.

Het vrachtverkeer in de haven zou iets afnemen na het vrijmaken van de vaarweg naar Antwerpen in november 1944, door het veroveren op de Duitsers van het eiland Walcheren, Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. Het eerste vrachtschip in Antwerpen legde aan op 28 november 1944.

Op 5 mei 1945 eindigde de oorlog in Europa, het zou echter duren tot in 1947 vooraleer alle Britse militaire verkeer in de haven eindigde. Ondertussen lag de definitieve wederopbouw stevig in de hand en was het burgerlijk verkeer in de haven reeds geruime tijd hervat. Op 23 oktober 1945 was de pakketbotendienst terug in bedrijf.

De Demeysluis werd volledig hersteld. De brug over het bovenhoofd van de sluis werd eerst hersteld en op 25 juni 1946 vrijgegeven voor tram- en wegverkeer. Omdat de brug over het benedenhoofd volledig vervangen diende te worden duurde het tot 14 augustus 1951 vooraleer de nieuwe brug werd opengesteld voor het verkeer.

Sinds de oorlog werden vele onderhouds- en instandhoudingswerken uitgevoerd. De jongste is nu uitvoering op de bovenhoofdse brug.

Dat zou kunnen het laatste onderhoudswerk aan het complex zijn. Bij de uitvoering van het "Masterplan" voor de modernisatie van de haven van Oostende is het niet denkbeeldig dat de Sluis Demey, na 100 jaar gebruik, gesloopt wordt.

(1) Tot zinken gebracht door de Britse vloot in de havengeul op 9 mei 1918 bij een poging om de haven af te grendelen en onbruikbaar te maken, wat niet helemaal slaagde.





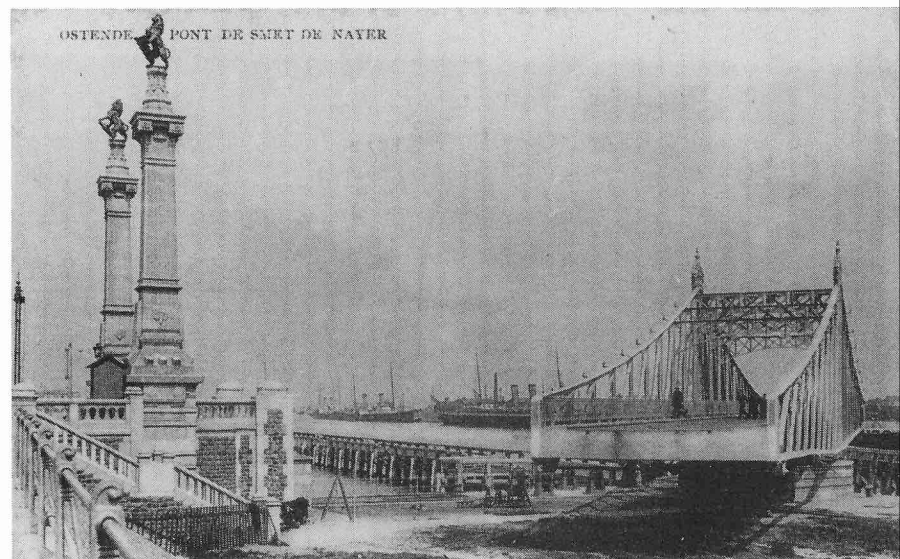
Tramwasinstallatie van De Lijn



Sluizen en Graaf de Smet de Naeyerbrug



Toestand omstreeks 1908



Toestand omstreeks 1904