

# 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.

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 voor de sluisen.

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

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 werden 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 de damplankenmuur te vermijden. De afmetingen van de sluis zijn : totale lengte : 178,10m ; breedte 18 m ; peil bodem van de sluis-kolk - 4,90 m (Z) ; peil van de drempels - 4,50 m (Z) ; nuttige schutlengte 120 m.

De sluis-kolkbedding 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 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.

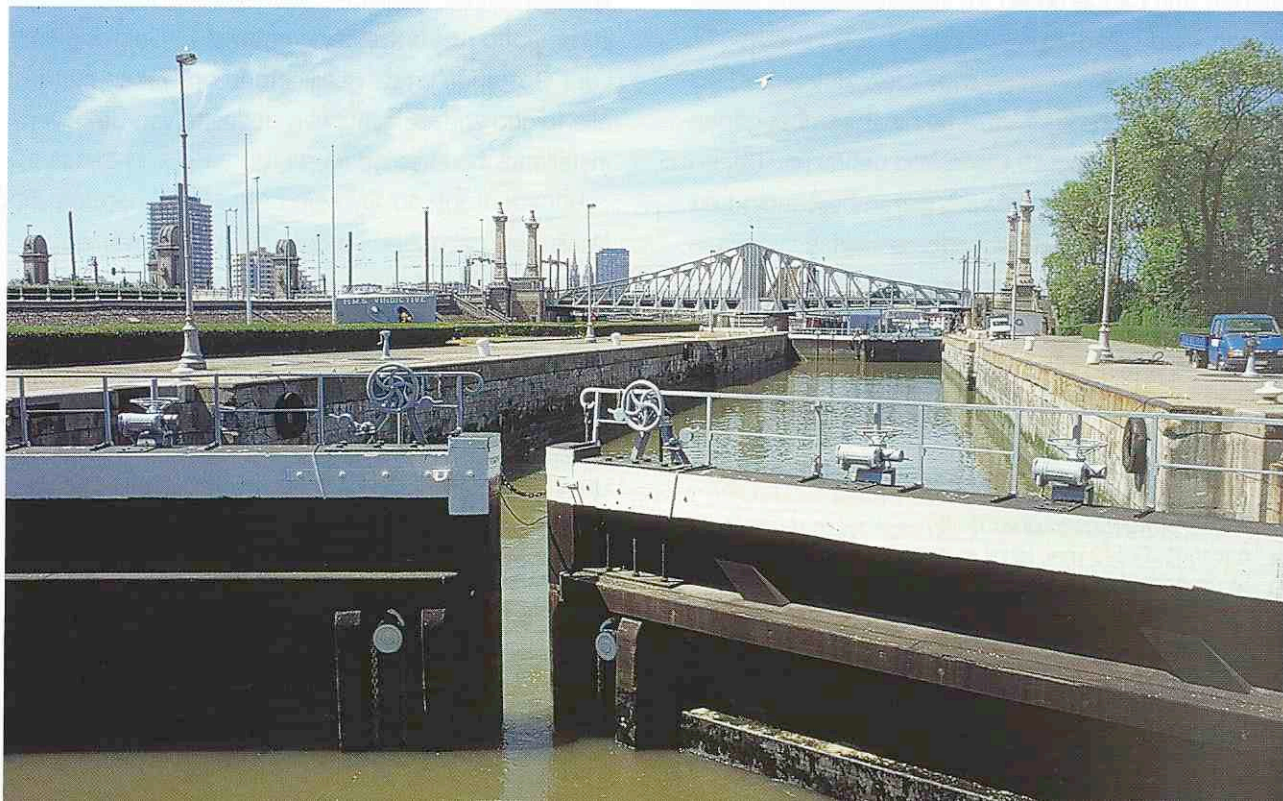
Aan de geulzijde van de zeesluis maakte een bakstenen glooiing de verbinding met de nieuwe diepwaterkaai van de voorhaven, aan de andere zijde werd een houten geleidingssteiger gebouwd van 120 m lengte. Binnen het vlotdok werd een geleistaketslel van 18,65 m lengte aangebracht.

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 voltooien 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 15 juni 1905 werd het eerste zeilschip, het s.s. "Dawdon" geschut en afgemeerd in het vlotdok.

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.



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 Duitser 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.

Vooraleer de stad te verlaten op 15 oktober 1918, hadden de Duitsers 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 elektrische aandrijfmechanisme onklaar gemaakt.

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

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

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

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 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 slechts een gedeelte van de haveninstallaties beschadigd werd.

Naast vele gezonken schepen, verspreid over de haven, werd de havengeul volledig gestremd door 15 gezonken vaartuigen. In de sluis 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.

Op 20 september werd aangevangen met het vrijmaken van de Demeysluis. Het ingebruiknemen 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.

De eerste fase bestond uit het verwijderen van de gesprongen brughelften die over de sluisdoorgangen hingen. Zo kon men de buitendeuren opendraaien en kon men een stuk dichterbij de wrakken komen.

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

De hefkabels werden 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 sasdeuren opengemaakt worden en werden de wrakken versleept naar een andere stortplaats (plaats ons onbekend)

Terzefdertijd 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.

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.

*Verkorte uitgave van de tekst geschreven door Ferdinand Gevaert, bestuurslid Heemkundige Kring "De Plate"*