

# MARITIEM ERFGOED OP DE OOSTENDSE OOSTEROEVER

Lynn Florizoone . Sarah Cuveele

Artesis Hogeschool Antwerpen . 2MLZ . Masterproef . 7 juni 2011

Promotor . Patrick Viaene

Co-promotor . Philippe Lemineur

Co-promotor . Bart Slabbinck



## **Vooropleiding**

Sarah Cuveele . Master Architectuur

Lynn Florizoone . Master Architectuur

Niets uit deze studie mag worden gekopieerd en/of openbaar gemaakt zonder schriftelijke toestemming van de Artesis Hogeschool, Departement Ontwerpwetenschappen. Bij het citeren van of verwijzen naar de masterthesis dienen zowel de auteur, als de promotoren vermeld te worden.



# INHOUDSTABEL

## INLEIDING.....p 14

- 1.1 Problematiek
- 1.2 Doelstellingen
- 1.3 Methodiek

## DEEL 1: HISTORIEK.....p 17

### 1.1 **MACROSCHAAL: Beknopte weergave van het ontstaan en de ontwikkeling van de stad Oostende en haar haven**..... p 18

- 1.1.1 Periode na de Ijstijden: van kustveenmoeras tot wadengebied..... p 18
- 1.1.2 Ontstaan Oost-ende op het schorre-eiland Testerep in de vroege middeleeuwen.....p 19
- 1.1.3 Oostende krijgt stadsrechten in de volle middeleeuwen (10<sup>e</sup>-14<sup>e</sup> eeuw).....p 19
- 1.1.4 Ontwikkeling van de stad Oostende en het graven van een westerhaven (13<sup>e</sup>-15<sup>e</sup> eeuw).....p 20
  - 1.1.4.1 Stad
  - 1.1.4.2 Haven
- 1.1.5 Oostende op kaart in de 16<sup>e</sup> eeuw.....p 22
- 1.1.6 Inval van de Staatsen en het beleg van Oostende leiden tot de eerste versterkingen (16<sup>e</sup>-17<sup>e</sup> eeuw).....p 23
- 1.1.7 Eerste stappen tot het herstel van de stad in de Spaanse periode (1604-1713)..... p 26
  - 1.1.7.1 Stad
  - 1.1.7.2 Haven
- 1.1.8 Groei van de stad Oostende onder invloed van de Oostenrijkers (1713-1795).....p 29

1.1.8.1 Heropbouw van de stad onder Oostenrijks bewind

1.1.8.2 Verdere uitbreiding van de stad na de Oostenrijkse periode op het einde van de 18<sup>e</sup> eeuw

- 1.1.9 Ontwikkeling van de haven onder Napoleon tijdens de Franse bezetting (1794-1814).....p 32
- 1.1.10 Verdere afwerking van de Franse werken onder Hollands bewind (1814-1830).....p 33
- 1.1.11 Groei van de stad en haar haven onder koning Leopold I en Leopold II.....p 34
  - 1.1.11.1 Stad
  - 1.1.11.2 Haven
- 1.1.12 De impact van de twee Wereldoorlogen op de stad Oostende (1914-1945).....p 36
  - 1.1.12.1 Wereldoorlog I
  - 1.1.12.2 Interbellum
  - 1.1.12.3 Wereldoorlog II
- 1.1.13 De groei van de stad na de Wereldoorlogen (1945-heden).....p 37

### 1.2 **MESOSCHAAL: Historische analyse van de Oostendse Oosteroever**.....p 41

- 1.2.1 Ontstaan van de Bredense Polders en de eerste bedijkingen.....p 42
- 1.2.2 Blutsyde: Ontstaan en ondergang.....p 43
- 1.2.3 De oostkant van de Geul tijdens het Beleg van Oostende, 1601-1604.....p 45
- 1.2.4 Ontstaan van Lisjemorre, de Mosselhoek en de polderproblematiek na 1584 .....p 47
  - 1.2.4.1 De Spaanse Nederlanden, 1604-1713
- 1.2.5 De eerste kunstmatige havenuitbreidingen.....p 56

- 1.2.5.1 Oostenrijkse Nederlanden, 1713-1894
- 1.2.5.2 Frans bewind, 1794-1814
- 1.2.5.3 Hollands bewind, 1814-1830
- 1.2.6 De havenontwikkelingen na de onafhankelijkheidsverklaring en de gevolgen voor de gehuchten Lisjemorre en de Mosselhoek.....p 58
  - 1.2.6.1 Leopold I, 1831-1865
  - 1.2.6.2 Leopold II en de Belle Epoque periode
  - 1.2.6.3 WO I
  - 1.2.6.4 Interbellum
  - 1.2.6.5 WO II-heden

## **DEEL 2: MICROANALYSE.....p 77**

- 2.1 Inleiding**.....p 79
- 2.2 Bouwhistorische studie: Slipway met draagvermogen van 1000 ton.** (Sarah Cuveele).....p 81
  - 2.2.1 Inleiding.....p 83
  - 2.2.2 Situering van de slipways in het ruimer verband van de Oostendse scheepswerven.....p 84
    - 2.2.2.1 De duinen als schepshelling
    - 2.2.2.2 Nieuwe havenontwikkelingen, nieuwe scheepswerven
    - 2.2.2.3 De haveninstallaties krijgen een nieuwe bestemming ten oosten van de Geul
    - 2.2.2.4 De daling van de visserijnijverheid en de gevolgen voor de scheepswerven
    - 2.2.2.5 De huidige scheepswerven
  - 2.2.3 Typologieën..... p 90
    - 2.2.3.1 Scheepshellingen
    - 2.2.3.2 Droogdok
    - 2.2.3.3 Drijvend droogdok
    - 2.2.3.4 Scheepshellingen
    - 2.2.3.5 Hydrex NV

- 2.2.4 Opbouw en werking van slipway met draagvermogen van 1000 ton.....p 94
  - 2.2.4.1 Opbouw.....p 94
    - 2.2.4.1.1 Bedieningscabine
    - 2.2.4.1.2 Scheepshelling
      - a/ Onderbouw
      - b/ Rails, roltreinen en kettingen
      - c/ Bovenbouw
  - 2.2.4.2 Werking.....p 107
- 2.2.5 Bouwhistorische nota.....p 112
  - 2.2.5.1 De conventie of overeenkomstwet 1912: Bouw van een nieuwe Visserijhaven op de Oosteroever.....p 112
  - 2.2.5.2 1931-1933: Bouw van twee slipways met draagvermogen van 500 en 1000 ton.....p 112
  - 2.2.5.3 WO II.....p 114
  - 2.2.5.4 Schadebeeld en herstellingen na WO II.....p 114
  - 2.2.5.5 1972: Vernieuwing en reconditionering van beide slipways.....p 120
  - 2.2.5.6 1978-1980: Slopen en nieuwbouw slipwaymagazijn.....p 125
  - 2.2.5.7 1975: Uitbreiding Vissershaven. Bouw Vuurtorendok; de derde slipway zag echter nooit het daglicht.....p 126
  - 2.2.5.8 Slipways na de grote ingrepen in 1972: herstellingen en problematiek.....p 126
- 2.2.6 Schadebeeld.....p 129
  - 2.2.6.1 Scheepshelling.....p 130
    - 2.2.6.1.1 Onderbouw.....p 130
      - a/ Houten draagstructuur
      - b/ Betonnen draagstructuur
    - 2.2.6.1.2 Roltreinen en rails.....p 131
      - a/ Rollen
      - b/ Rolramen

	c/ Rails	
2.2.6.1.3	Bovenbouw.....	p 134
	a/ Dragende staalconstructie	
	b/ Kooistructuur	
	c/ Loopbruggen	
	d/ Kim- en kielblokken	
2.2.6.1.4	Kettingen en geleiders.....	p 140
2.2.6.2	Motoren, raderwerk en elektriciteit.....	p 140
2.2.6.3	Bedieningscabine.....	p 140
2.2.7	<u>Waardebepaling</u> .....	p 144
2.2.8	<u>Dringende werkzaamheden</u> .....	p 144
	2.2.8.1 Onderbouw	
	2.2.8.2 Rails en roltreinen	
	2.2.8.3 Bovenbouw	
	2.2.8.4 Kettingen en geleiders	
2.2.9	<u>Toekomstbeeld</u> van de slipway.....	p 145
2.2.10	<u>Plannen</u> van slipway, 1931 en 1972.....	p 146

## 2.3 Bouwhistorische studie: De vismijn van Oostende.

	(Lynn Florizoone).....	p 155
2.3.1	<u>Historiek</u> .....	p 156
	2.3.1.1 De ontwikkeling van de visnijverheid vanaf 1830.....	p 156
	2.3.1.1.1 De eerste havenontwikkelingen ten westen van de havengeul	
	2.3.1.1.2 De havenontwikkelingen ten oosten van de havengeul	
2.3.1.2	De vismijnen van Oostende.....	p 159
	2.3.1.2.1 De “Cierk”	
	2.3.1.2.2 De oude vismijn	
	2.3.1.2.3 De nieuwe vismijn	

2.3.2	<u>De huidige vismijn</u> .....	p 162
	2.3.2.1 Situering van de vismijn in de haven van Oostende.....	p 162
	2.3.2.2 De vismijn.....	p 166
	2.3.2.3 De werking van de vismijn.....	p 171
	a/ De geboorte van een schip	
	b/ Vissen op zee	
	c/ Het lossen van de vis	
	d/ Het sorteren, wegen en keuren van de vis	
	e/ De verkoop vroeger en vandaag	
2.3.3	<u>Bouwhistorische studie</u> van de vismijn.....	p 179
	2.3.3.1 1949-1987: De wederopbouw en de eerste herstellingen aan de vismijn.....	p 179
	2.3.3.1.1 De algemene werken aan het vismijncomplex.....	p 179
	a/ De heropbouw	
	b/ Nood aan vlotte bereikbaarheid	
	c/ Algemene werken aan de kaaimuren	
	d/ De vismijn als toeristische trekpleister	
	2.3.3.1.2 De werken aan de vismijn.....	p 182
	2.3.3.1.3 De werken aan de pakhuizen.....	p 184
	2.3.3.1.4 De lichtproblematiek van het vismijncomplex.....	p 189
	2.3.3.2 De Commissie voor de modernisering van de vismijn.....	p 190
	2.3.3.3 1989-2004: De grote renovatiewerken aan het vismijncomplex.....	p 190
	2.3.3.3.1 De modernisering van de vismijn.....	p 190
	2.3.3.3.2 De compartimentering van de vismijnhal.....	p 194

2.3.3.3.3	Het Autonoom Gemeentebedrijf “vismijn Oostende”.....	p 197
2.3.4	<u>Vergelijkende studie</u> : de vismijn van Nieuwpoort.....	p 202
2.3.4.1	Korte geschiedenis van de Nieuwpoortse visserij	
2.3.4.2	De drie historische vissershavens: Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge	
2.3.4.3	De vismijn van Nieuwpoort	
2.3.4.4	Conclusie	
2.3.5	<u>Schadebeeld</u> .....	p 208
2.3.5.1	Materiaaltechnische studie.....	p 208
2.3.5.2	Algemeen schadebeeld.....	p 212
2.3.5.3	De betonnen structuur.....	p 214
2.3.5.4	De betonnen kolommen.....	p 216
2.3.5.5	Metselwerk gele baksteen.....	p 218
2.3.5.6	Gevelbanden in beton.....	p 222
2.3.5.7	Natuurstenen gevelplint.....	p 223
2.3.5.8	Houten schrijnwerk.....	p 224
2.3.5.9	Interieur.....	p 225
2.3.6	<u>Waardebepaling en herstelopties</u> .....	p 228
2.3.6.1	Betonnen structuur.....	p 228
2.3.6.2	De gevels.....	p 231
	2.3.6.2.1 Metselwerk	
	a/ Gevelreiniging	
	b/ Gevelrestauratie	
	2.3.6.2.2 Houtenschrijnwerk	
2.3.7	<u>Toekomstbeeld</u> van de vismijn.....	p 234

<b>DEEL 3: SVMS-METHODIEK</b> .....	<b>p 249</b>	
3.1	<u>Problematiek</u> .....	p 250
3.2	<u>Doelstellingen</u> .....	p 250
	3.2.1 SVMS-Methodiek	
	3.2.2 Netwerken	
3.3	<u>Vergelijkende studies</u> .....	p 252
	3.3.1 The Historic Dockyard, Chatham (Engeland)	
	3.3.2 Rotterdam	
	3.3.2.1 Monumentenzorg in Rotterdam	
	3.3.2.2 Het Havenmuseum	
3.4	<u>Beschermd erfgoed op en rond de Oosteroever; een eerste kijk op het waardevol bouwkundig (maritiem) erfgoed</u> .....	p 263
	3.4.1 Fort Napoleon	
	3.4.2 Omgeving Fort Napoleon	
	3.4.3 Batterij Hundius	
	3.4.4 Batterij De Halve maandag	
	3.4.5 Westerstaketsel	
	3.4.6 De Vuurtoren ‘De Lange Nelle’	
	3.4.7 Manschappenbunker	
	3.4.8 Mortierbunker	
	3.4.9 Twee Slipways	
	3.4.10 Het Zeemanshuis Godtschalk	
	3.4.11 Watertoren Opex	
	3.4.12 De Royal Yacht Club Oostende	
	3.4.13 Transformatorbunker	
	3.4.14 Het Stapelhuis	
	3.4.15 De Voormalige Staatsmarineschool	
	3.4.16 De Smet De Naeyerbruggen	
	3.4.17 Koninklijk Stapelhuis	
	3.4.18 Halfportaalkraan n°1	
	3.4.19 De Vindictive	
	3.4.20 Het Zeewezengebouw	

3.5	<b>SVMS-Methodiek</b> .....	p 277		
	3.5.1 <b>INVENTARISATIE</b> .....	p 277		
	3.5.1.1 <b>Materiële waarden; onroerend erfgoed</b> .....	p 277		
	3.5.1.1.1 Bunkers			
	a/ Mortierbunker			
	b/ Manschappenbunker			
	3.5.1.1.2 De sluisgebouwen			
	3.5.1.1.3 Het bestuursgebouw			
	3.5.1.1.4 De Vismijn			
	3.5.1.1.5 Het sprotkot			
	3.5.1.1.6 De Haringhal			
	3.5.1.1.7 De scheepswerf Lowyck			
	3.5.1.1.8 De restanten van de voormalige scheepswerf Panesi			
	3.5.1.1.9 De ijsfabriek			
	3.5.1.1.10 De vakwerkconstructies aan de Hendrik Baelskaai			
	3.5.1.1.11 De treinsporen op de Hendrik Baelskaai			
	3.5.1.1.12 Voormalig scheepswerf Lowyck en M.S.O. met droogdok			
	3.5.1.1.13 De kasseistenen en loodsen aan de Slip- waykaai			
	3.5.1.1.14 De meerpalen aan sluizen en dokken evenals aanwezigheid van steigers en dokken			
	3.5.1.2 <b>Materiële waarden; roerend erfgoed</b> .....	p 291		
	3.5.1.2.1 Netten, touwen, oude boten, ankers, ...			
	3.5.1.3 <b>Materiële waarden; varend erfgoed</b> .....	p 291		
	3.5.1.3.1 De Nele			
	3.5.1.3.2 De Crangon			
	3.5.1.4 <b>Materiële waarden; de Vissershaven</b> .....	p 293		
	3.5.1.4.1 De Vissershaven als toeristische trekpleister			
	3.5.1.4.2 De Vissershaven als recreatie oord			
	3.5.1.4.3 De Vissershaven als educatieve trekpleister			
	3.5.1.4.4 De Vissershaven als uniek landschap			
	3.5.1.5 <b>Immateriële waarden</b> .....	p 295		
	3.5.1.5.1 De Vissershaven als maritieme en militaire basis			
	3.5.1.5.2 De Oostendse visserij			
	3.5.1.5.3 De scheepswerven door de eeuwen heen			
	3.5.1.5.4 Spoelen, spuien, baggeren. Een zoektocht naar de optimale schuur- methode van de havengeul			
	3.5.1.5.5 En zoveel meer...			
	3.5.1.6 <b>Netwerken</b> .....	p 301		
	3.5.1.6.1 Overzet			
	3.5.1.6.2 UNESCO/IOC Project for IODE			
	3.5.1.6.3 PAK			
	3.5.1.6.4 VLIZ			
	3.5.1.6.5 C-Power			
	3.5.1.6.6 Fort Napoleon			
	3.5.1.1.7 Project Sien			
	3.5.1.1.8 Project Natuurpunt			
	3.5.1.1.9 De Oosterdam			
	3.5.1.1.10 Marien Erfgoed			
	3.5.2 <b>ANALYSE</b> .....	p 307		
	3.5.2.1 Sterktes			
	3.5.2.2 Zwaktes			
	3.5.2.3 Kansen			
	3.5.2.4 Bedreigingen			
	3.5.3 <b>CONCLUSIE</b> .....	p 309		

## **DEEL 4: ONTSLUITING EN HERBESTEMMING:**

<b><u>DE MUSEUMHAVEN</u></b> .....	<b>p 311</b>
4.1 De museumhaven.....	p 312
4.2 Het belang van een goede ontsluiting.....	p 313
4.3 De huidige toegankelijkheid van de Vissershaven en mogelijke verbeteringen.....	p 313
4.4 De museumhaven in functie van een optimale ontsluiting.....	p 317
4.5 De oude Vissershaven herbestedmd.....	p 318
4.6 Materieel erfgoed in functie van de museumhaven.....	p 320
4.6.1 De vuurtoren ‘De Lange Nelle’	
4.6.2 Voormalig scheepswerf Seghers en MSO-Project	
4.6.3 De manschappenbunker	
4.6.4 De slipways	
4.6.5 De mortierbunker	
4.6.6 De sluisgebouwen	
4.6.7 Het bestuursgebouw	
4.6.8 De vismijn	
4.6.9 Het sprotkot	
4.6.10 De Haringhal	
4.6.11 De scheepswerven	
4.6.12 Het visserijdok	
4.6.13 De H. Baelskaai	
4.7 Besluit.....	p 325

## **BRONNENVERMELDING**.....**p 335**



## DANKWOORD

Graag willen we enkele mensen bedanken voor hun steun tijdens de verwezelijking van ons project. Zonder hen was het onmogelijk om dit werk tot een goed einde te brengen: P. Viaene, voor de steun, het vele leeswerk en de interessante en gedreven gidsing tijdens de uitstappen naar Rotterdam en The Historic Dockyards van Chatham, B. Slabbinck om ons te leren kennis maken met het leven op en rond de oude Vissershaven van Oostende en het gedetailleerde verbeterwerk van de verschillende teksten, P. Lemineur voor de nodige feedback omtrent de bouwhistorische aspecten van onze bouwhistorische nota's, F. Philippart (Simon Stevin Stichting), W. Versluys (Oostendse reder en geëngageerde bewoner van de Oosteroever), T. Missiaen (Renard Centre of Marine Geology), A. Catrijsse (VLIZ), H. Keters (scheepswerf Lowyck), P. Devestele (scheepswerf I.d.P.) en G. Vanpraet (Economisch Huis Oostende) voor hun medewerking in functie van onze verschillende onderzoekstudies, het Stadsarchief van Oostende, de bibliotheek Kris Lambert (archief van het Ostendianafonds), Dienst Stedenbouw Oostende, D. Cuyllle en P. Vermandel voor de archiefdocumenten.

Daarnaast willen we ook enkele mensen persoonlijk bedanken:

Lynn:

Mama, papa, Astrid en Barbara voor de motivatie, het naleeswerk, het geduld en de onvoorwaardelijke steun. Alexander voor het relativeren en de kookkunsten in drukke tijden. Sunbird Travel voor de goedkope overzetreis naar Engeland. Patrick Vermandel voor de informatie, de plannen, de rondleidingen, de antwoorden op mijn talrijke vragen en het opofferen van zijn slaap om samen met mij om 5h 's morgens tussen de verse vis te flaneren

Sarah:

Mijn ouders voor het gedetailleerde verbeterwerk van verscheidene teksten, het helpen analyseren van de technische plannen van de slipways, het in bruikleen stellen van de auto voor de vele ritten naar Oostende, de bereidwilligheid en de morele steun, Simon om er op ieder moment van de dag te zijn voor me en mij met raad en daad bij te staan, voormalig slipwaymeester Roger Coudeville voor de nodige gesprekken in functie van de verbouwingswerken aan de slipways in 1972 en de huidige slipwaymeester Dirk Cuyllle voor de technische informatie, het archiefmaterieel, de vele gesprekken en de avonturen op de slipway in werking.





## **INLEIDENDE NOTA**

Op verzoek van twee afgestudeerde studenten Monumenten- en Landschapszorg, besloten we samen het gebied rond het Visserijdok te verkennen. Zij schreven immers een eindwerk omtrent het militaire erfgoed op de Oosteroever en raadden ons aan het maritiem erfgoed te onderzoeken.<sup>1</sup> Deze site, gekenmerkt door de vele maritieme bouwwerken en installaties, bleek zowel met positieve als negatieve elementen te kampen. Deze elementen zorgden voor een grote uitdaging, wat meteen de doorslag gaf om de site rond de oude Visserhaven als onderwerp van onze thesis te nemen.

### **1.1 Problematiek**

Wat vroeger een bloeiende Vissershaven met voldoende economische activiteit was, bleek vanaf omstreeks 1995 een doodse haven te zijn. De site, die tal van grote en kleine gebouwen telt en net buiten de stad gelegen is, straalt een zekere verwaarlozing uit. De meeste gebouwen staan er momenteel verloederd bij en enkele verloren reeds hun functie. We spreken hier echter over jonge maritieme relictten die het kloppend hart weerspiegelen van de Vissershaven uit de 20ste eeuw. Een snelle ingreep binnen deze problematiek is bijgevolg een belangrijke vereiste.

Een eerste aanzet in de goede richting is er reeds door de aanwezigheid van het VLIZ (Vlaams Instituut voor de Zee) en Project IOC (Intergovernmental Oceanographic Commission) van UNESCO in de pakhuizen van de vismijn. De aanwezigheid van deze instanties op de site zorgt ervoor dat de Vissershaven opnieuw enig aanzien krijgt. Daarnaast bemerken we ook de komst van een nieuwe, permanente overzet in februari 2011. De overzet zorgt voor een eerste ontsluiting van de site, maar zonder enige ingreep op het terrein zal dit project weinig succes en slaagkansen kennen.

Als onderzoekers kunnen we hierop inspelen en ervoor zorgen dat deze site optimaal heropgewaardeerd wordt. Tenslotte krijgt maritiem en marien erfgoed sinds de laatste vijf jaar enige belangstelling. Ons project kent een juiste timing.

---

<sup>1</sup> O. De Beus, L. El Bouazzaoui., *Militairen aan zee. Oosteroever, een unieke getuige*, Artesis Hogeschool Antwerpen, 2MLZ, 2009-2010.

### **1.2 Doelstellingen**

Om een dergelijke studie aan te vangen is het een vereiste om de geschiedenis van de site te doorgronden. Om de huidige omgeving en situatie beter te begrijpen is het immers belangrijk om te weten hoe dit gebied zich historisch ontwikkelde. Een beknopte analyse van Oostende en zijn haven, en een historische analyse van de Oosteroever zijn bijgevolg noodzakelijk.

Het tweede deel van het project omvat twee afzonderlijke studies, namelijk een bouwhistorische nota over de slipway met draagvermogen van 1000 ton en de Oostendse vismijn. Deze afzonderlijke delen omvatten naast een historische nota en een omschrijving van de huidige toestand eveneens een schadebeeld, een waardebeoordeling en mogelijke restauratieopties. Aan de hand van gemeentebladen, oud plannenmateriaal en andere archiefdocumenten werd de bouwhistoriek van de bouwwerken gereconstrueerd.

Vervolgens wordt in het voorlaatste deel een inventarisatie opgesteld van de zachte waarden van de Oostendse Vissershaven door middel van de SVMS-Methodiek (Soft Values Management for Seaports). Deze inventarisatie laat ons toe om in het laatste deel basisconcepten mee te geven voor een mogelijke herbestemming van de site.

### **1.3 Methodiek**

Zoals reeds vermeld bestaat dit project uit vier delen, namelijk een historische analyse van de site, twee bouwhistorische nota's, een inventarisatie van de zachte waarden van de Vissershaven en een herbestemming - en ontsluitingsproject. Deze onderdelen vereisten een zeer diverse methodiek die we kort even toelichten.

Het eerste deel omvat twee verschillende studies die elkaar aanvullen, namelijk een beknopte historische evolutie van Oostende en zijn haven evenals een historische analyse van de Oostendse Oosteroever. Beide delen zijn afzonderlijk verwerkt, maar kunnen niet los van elkaar gezien worden. Vermits de geschiedenis van Oostende reeds grondig bestudeerd werd en wij geen kunsthistorische vooropleiding volgden, besloten we hiervoor geen

primaire bronnen te raadplegen. Bijgevolg bestudeerden wij in hoofdzaak secundaire archiefbronnen uit het archief Ostendiana. Dit archief bevindt zich in de hoofdbibliotheek van Oostende, namelijk bibliotheek Kris Lambert, en verschaftte ons de nodige informatie om beide hoofdstukken neer te schrijven.

In het tweede deel zijn twee verschillende bouwhistorische nota's verwerkt. We besloten hierbij de taken te verdelen en elk een gebouw op de site te analyseren. Hierbij werd geopteerd voor de studie van de slipway met draagvermogen van 1000 ton (S. Cuveele) en de huidige Oostendse vismijn (L. Florizoone). Beide studies vangen aan met een bouwhistorische nota en een omschrijving van de huidige toestand. Aan de hand van deze informatie konden we onze studie aanvullen met een shadebeeld, een waardebeoordeling en eventuele restauratieopties.

Voor de analyses werd vooral gebruik gemaakt van primaire bronnen. Deze bronnen konden we gedeeltelijk terugvinden in het stadsarchief van Oostende, Dienst Stedenbouw Oostende en uit persoonlijke archiefdocumenten. Daarnaast werd ook gebruik gemaakt van een literatuurstudie om de archiefgegevens aan te vullen.

Tenslotte vonden we het een vereiste om de algemene problematiek van de site aan te pakken en te onderzoeken hoe we de site kunnen ontsluiten en eventueel herbesteden. Om dit project te verwezenlijken besloten we gebruik te maken van de SVMS-methodiek. Met behulp van deze methode werd de volledige site onder handen genomen en alle positieve en negatieve factoren bestudeerd, geanalyseerd en verwerkt.

Op basis van de conclusies uit de toepassing van de SVMS-methodiek zochten we vervolgens naar een mogelijke herbesteding en ontsluiting voor de site.

In functie hiervan voerden we in het eerste semester eveneens verscheidene gesprekken met mensen die een sterke band hebben met de site.

Deze gesprekken zijn vastgelegd in een logboek.<sup>2</sup>

Bovendien vonden we het belangrijk om gelijkaardige projecten te bezoeken en eventueel te projecteren op onze site. Binnen deze context brachten wij op 4 april 2011 samen met onze promotor Patrick Viaene een bezoek aan Chatham Historic Dockyards en op 9 april samen met Patrick Viaene en copromotor Bart Slabbinck een bezoek aan Rotterdam.

Door middel van bovenvermelde methodiek waagden we een poging om enkele basisconcepten neer te schrijven voor een waardige herbesteding en ontsluiting en dit met alle respect voor de schaal van Oostende en haar Vissershaven.

---

<sup>2</sup> S. Cuveele, L. Florizoone, *Logboek. Maritiem erfgoed op de Oostendse Oosteroever*, Artesis Hogeschool Antwerpen, 2MLZ, 2010-2011.