

Historisch overzicht Vuurtorens van Knokke-Heist tot De Panne Deel II

Ingenieur Aimé Van Middellem

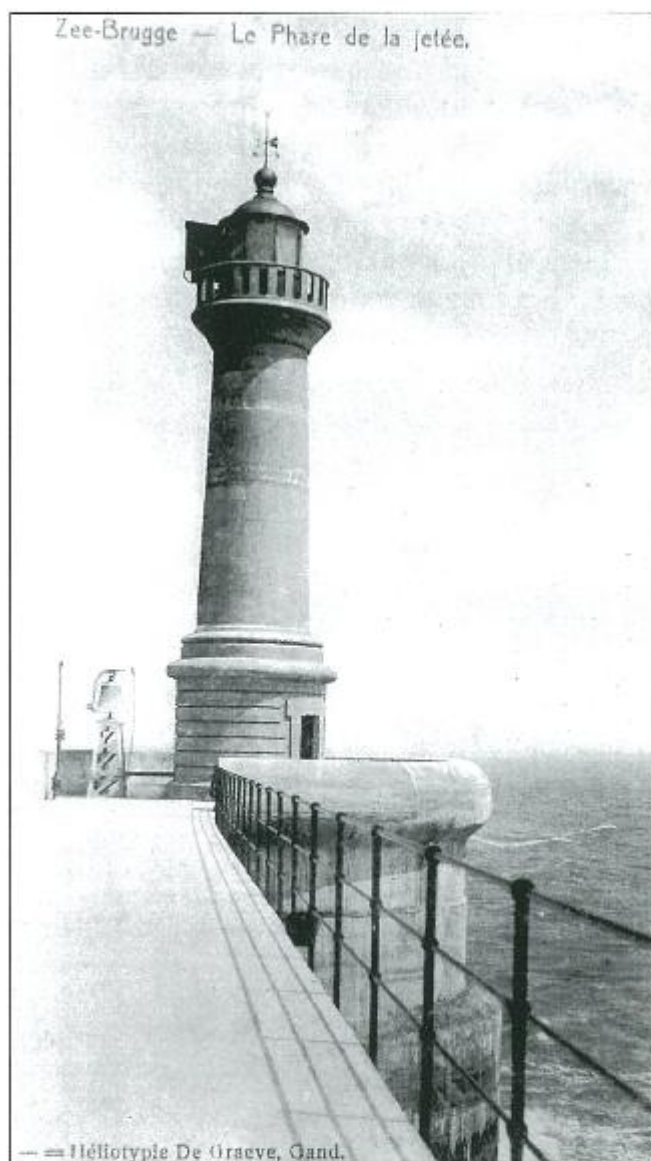
Vuurtoeren Zeebrugge

Historiek van Brugge

De geschiedenis van Brugge begint zowat 2000 jaar geleden. Op het grondgebied van de stad bevond zich toen een Gallo-Romeinse nederzetting. De bewoners deden niet alleen aan landbouw, ze voerden ook handel met Engeland en de rest van Gallië. Zowat gedurende de hele geschiedenis van Brugge vinden we terug dat er handelsactiviteiten in of rondom Brugge plaatsvonden. De naam Brugge is trouwens afgeleid van het Oudnoorse "Bryggja", wat aanlegsteiger betekent.

Brugge heeft dus vanouds een internationale havenfunctie gehad en was tot rond 1050 vanuit zee bereikbaar.

In de elfde eeuw was Brugge uitgegroeid tot een commercieel centrum van Europees niveau. Maar in die periode verzandde de natuurlijke verbinding van Brugge met de zee. Via een kanaal van het Zwin tot aan Brugge bleef de stad tot aan de vijftiende eeuw met de zee verbonden. Wel moest Brugge daarvoor steeds een beroep doen op een aantal voorhavens zoals Damme en Sluis.



Aan dat alles kwam een einde na de plotse dood van Maria van Bourgondië in 1482. Door de opstand tegen haar weduwnaar Maximiliaan van Oostenrijk werd Brugge tien jaar lang geteisterd door politieke wisselvalligheden en militair geweld. De plaatselijke welvaart verdween uit de stad samen met het Bourgondische hof en de internationale handelaars. In de zestiende eeuw kon Brugge zich enigszins herstellen. Toch was de stad haar eersterangspostitie definitief kwijt aan Antwerpen. Brugge bleef wel van belang als regionaal centrum met nog heel wat internationale commerciële contacten en een bloeiende kunstsector. De scheuring van de Nederlanden, definitief na 1584, leidde tot het definitieve verval voor Brugge.



Rond 1600 was Brugge een provinciestad, met nog een bescheiden maritieme roeping. De Brugse koopmansgeest was nog niet verdwenen in de zeventiende en achttiende eeuw. Het commerciële leven bleef internationaal verankerd. Reders en kooplui uit Brugge bleven handel drijven met het Spaanse wereldrijk, Engeland, Oost- en West-Indië.

Brugge onderging passief de revolutieperiode van 1789 tot 1830. De eerste industriële revolutie heeft de stad nauwelijks beroerd.

Rond 1850 was Brugge de armste stad van het land. De burgerij sprak Frans, het ongeletterde volkkende alleen zijn plaatselijk dialect. Het openbare leven was tot 1885 volledig verfranst. Toch was Guido Gezelle (1830-1899), de belangrijkste Nederlandstalige dichter uit de negentiende eeuw, een Bruggeling. In de Europese literatuur werd Brugge beroemd door de Franstalige roman "Bruges la Morte" van Georges Rodenbach (1892). Het boek beschrijft Brugge als een ingeslapen, dode maar mysterieuze stad.

Toen "Bruges la Morte" verscheen was Brugge net met enkele nieuwe ambitieuze projecten begonnen: - nieuwe zeehaven (ingewijd in 1907) / - uitbouw van Brugge als kunststad / - bloeiende toerisme / - ongerepte historisch stadslandschap.

De haven werd officieel ingehuldigd door Koning Leopold II op 23 juli 1907.



Inauguration Solennelle des Ports de Bruges et Zeebrugge, 23 Juillet 1907.

De aankomst van de koninklijke familie met het jacht 'Alberta'. Het gezelschap bestaat uit Koning Leopold II, prins Albert en prinses Elisabeth. Op de achtergrond is ook nog een stoomschip te zien.



Inauguration Solennelle des Ports de Bruges et Zeebrugge, 23 Juillet 1907.

Sa Majesté Léopold II salué par Mgr. l'Evêque de Bruges.

5

Phototypie H. Climan.-Rayssers, Anv.

Het groeten van Leopold II door Monseigneur Waffelaert, bisschop van Brugge.

Historiek van de haven van Zeebrugge

Zeebrugge is een Zeehaven gelegen aan de Noordzee en die door haar diepgang altijd kan benut worden, zonder rekening te moeten houden met het tij.

De haven van Zeebrugge ontstond rond de eeuwwisseling.

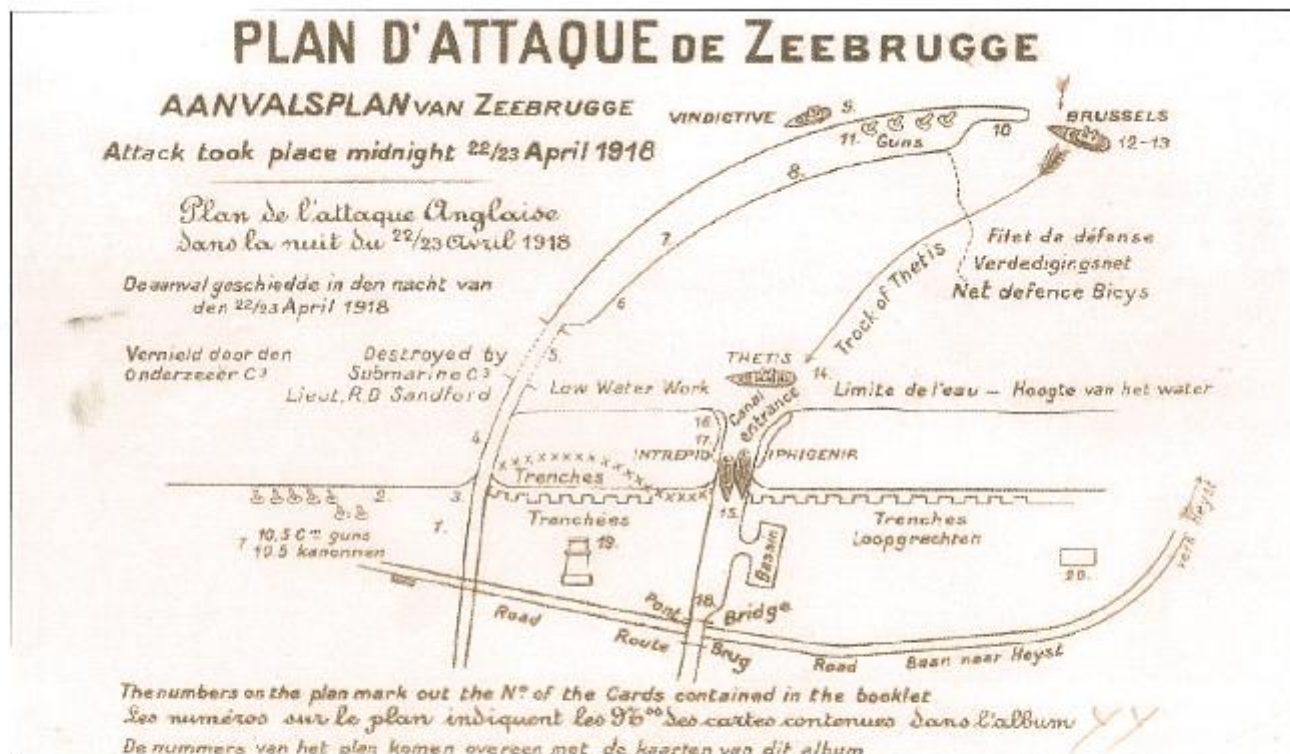


In 1895 werd een plan goedgekeurd door de Belgische regering om een voorhaven aan de Noordzee te bouwen voor Brugge, verbonden met een nieuwe binnenhaven in Brugge zelf, te Sint-Pieters. De bouw liep van 1896 tot 1907. Doel was om Brugge opnieuw economisch interessant te maken, maar door de gebrekkige verbinding over spoor of de weg en het ontbreken van belangrijke industrie was dit niet onmiddellijk een succes.

In de Eerste Wereldoorlog hadden de Duitsers vanaf 1914 een belangrijke U-boot-haven te Zeebrugge. De strategische ligging aan de Noordzee was daarbij belangrijk. Tijdens de nacht van 22 op 23 april 1918 werd de haven tijdens de aanval op Zeebrugge door het Britse leger geblokkeerd en werd ze ook volledig vernield.



De Aanval op Zeebrugge was een geallieerde militaire operatie die plaatsvond op 22 en 23 april 1918 in de Haven van Zeebrugge.

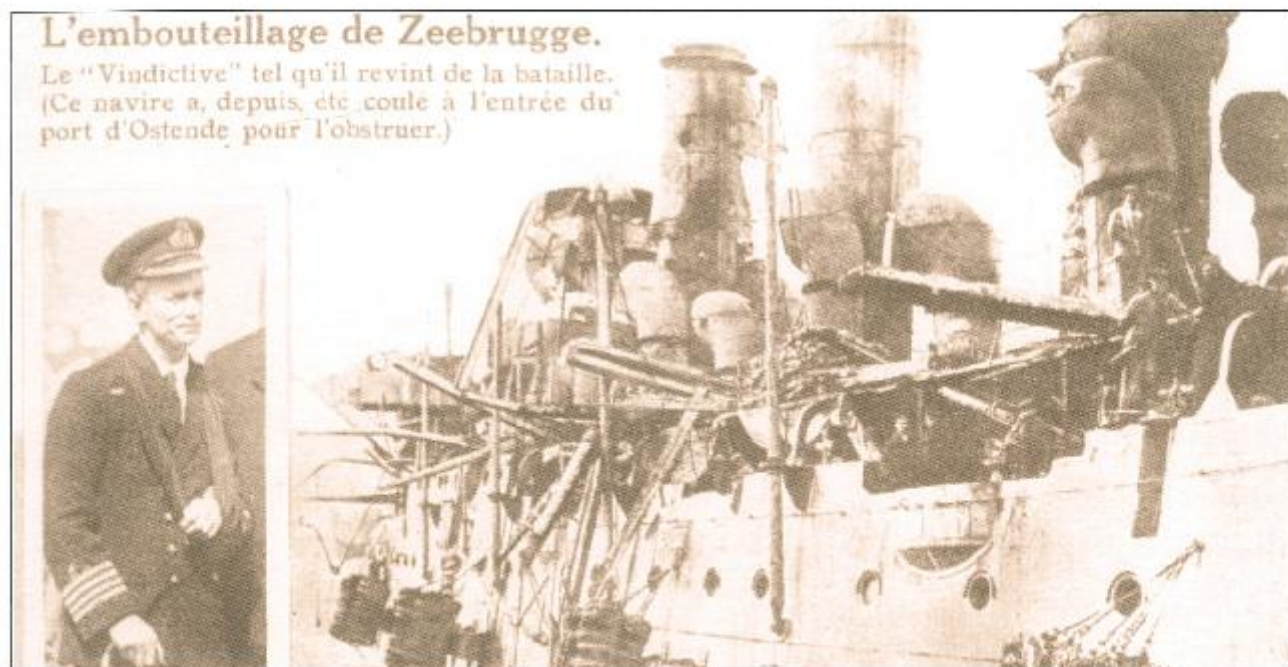


Na de bezetting van België door Duitsland in 1914 werd de Haven van Zeebrugge door haar strategische ligging een basis voor Duitse U-boten. Door de nieuwe militaire functie van de haven werden er bunkers en versterkingen gebouwd en kwam er zware artillerie op de havendam. De toegang van de haven zelf werd gedeeltelijk geblokkeerd door de versterking van een viertal abais.



Hoewel het Britse leger lange tijd afzag van een risicante aanval op Zeebrugge, werd de noodzaak daartoe groter toen Duitse U-boten vanaf 1917 grote schade aan de Britse vloot brachten. Op 22 april 1918 nam admiraal Roger Keyes het bevel over een vloot van 168 schepen en een troepenmacht van 1.700 man (volgens sommige bronnen 1.800 man). De aanval begon toen drie kruisers de havendam aanvielen en de zware artillerie uitschakelde. Terwijl de Duitse tegenaanval zich op deze aanval concentreerde, brachten de Britten twee kruisers gevuld met cement tot zinken voor de sluisdeur. Op die manier werd het onmogelijk gemaakt voor de U-boten om uit te varen. Hoewel de aanval voor de geallieerden succesvol was, was de materiële en menselijke schade heel groot.

In de nacht van 22 op 23 april 1918 sneuvelden 214 geallieerde militairen. Er werden 386 gewonden geteld en 19 militairen werden er gevangen genomen. Er werden niet minder dan 1052 geallieerde schepen gekelderd door Duitse onderzee- en torpedojagers. Zo werd ook de Engelse kruiser "Vindictive" getroffen.



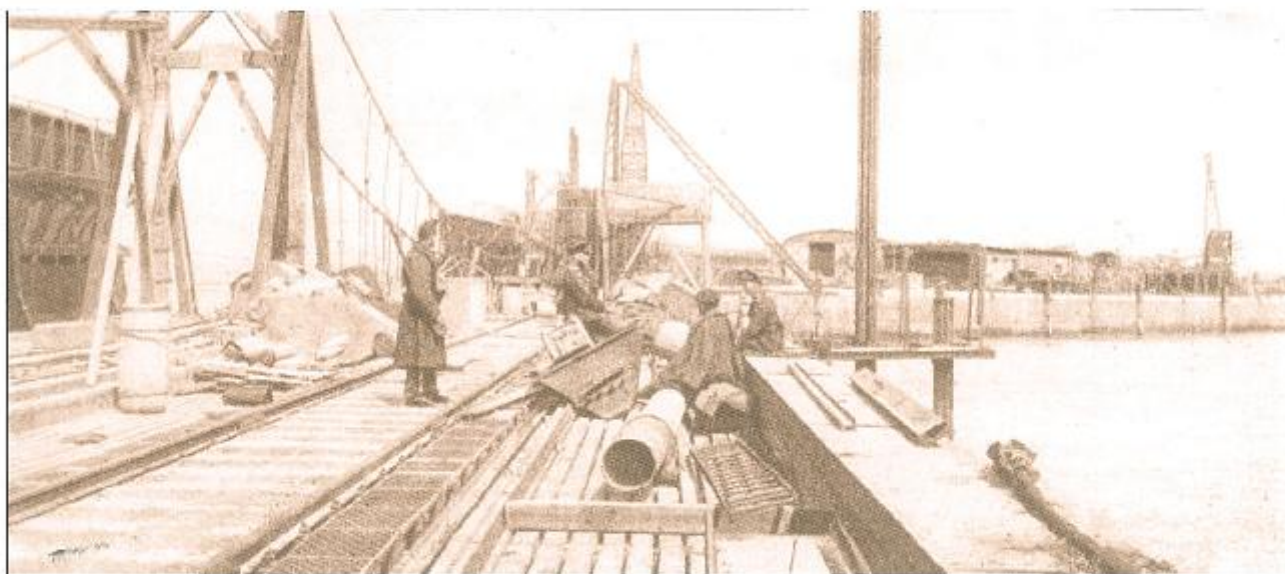
Een gedeelte van de kruiser is in het "War Museum te London" te bezichtigen. De voorsteven kan men bezichtigen te Oostende tussen de 2 bruggen ter hoogte van de inkom.



De aannal wordt ieder jaar herdacht op 23 april, Saint-George's Day.



Bunker te Zeebrugge.



Toegang tot de Mole.

De haven werd terug operationeel vanaf 1920.

In de Tweede Wereldoorlog was de haven van Zeebrugge minder belangrijk door de sabotage ervan door het verzet in het begin van de oorlog. Er werden wel versterkingen aangebracht en het maakte deel uit van de Atlantikwall. De haven werd opnieuw vernietigd op het einde van de oorlog.

Ze was terug in gebruik vanaf 1951.

Vanaf 1960 werd het economisch belang van Zeebrugge groter: de grotere containerschepen en gas-tankers konden gemakkelijk in de haven terecht. Vanaf 1970 tot 1985 werd de haven serieus uitgebouwd: de nieuwe voorhaven lag in zee, beschermd door twee zeedammen en in de achterhaven werden twee grote dokken gebouwd. De voorhaven kon, zonder sluisen, bereikt worden door de grotere zeeschepen, vooral voor container-vervoer.

Vuurtoren

De vuurtoren werd gebouwd tussen 1897 en 1905, op 2,5 km in zee op de havendam. In de volksmond beter gekend onder de naam "Zeebrugge-môle".

De môle was voor velen een bezoekje aan zee waard.

De vuurtoren zond wit licht uit tot op een afstand van 10 zeemijlen of 18.521 m.

Tijdens de eerste wereldoorlog werd in de nacht van 22 op 23 april 1918 om en rond de vuurtoren zwaar gevochten. De vuurtoren werd zwaar beschadigd en uiteindelijk buiten dienst gesteld.

In de tweede wereldoorlog werd door sabotage van het verzet er door de bezetter minder aandacht geschonken aan de haven. Wel werden er versterkingen aangebracht en het maakte deel uit van de Atlantikwall. De vuurtoren werd niettemin door de Duitsers op het einde van de wereldoorlog totaal vernield.

Een gespecialiseerde betonfirma met name "La société belge des Bétons" kreeg na de oorlogen de opdracht voor de wederopbouw van de vuurtoren op de kop van de muur (môle) en het bijhorend deel van de havenmuur.

Een constructie die oplicp tot 17,70 meters gemeten vanaf het vloerpeil.

De vuurtoren was pas terug in gebruik begin 1951.

In het begin van de jaren 1970 werd begonnen met de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge. De diep in zee uit te bouwen havendammen met inbegrip van de nieuwe zeesluis hadden o.a. tot gevolg dat de havengeul werd verplaatst.

De vuurtoren op de môle en de bestaande lichtlijn (hoog en laag licht te Heist) (zie uitgave 44) konden niet meer gebruikt worden om de havengeul aan te duiden.



Overzichtelijke samenvatting gegevens vuurtoren Zeebrugge

Land	: België
Provincie	: West-Vlaanderen Zeebrugge
Bouwjaar	: 1897 - 1905
Lengte Belgische kust	: 68 km
Regio : Noordzee	
Positie: 51°20.900'N	3°12.300E
Positie: 51°20.54' N	3°12.07 E
Type toren	: toren
Stijl	: standaard volgens tijdgenoten
Onderkelderd	: neen
Kleur van de toren	: grijs beton
Materieel	: beton
Lichthoogte in meters	: 24 meters
Soort optiek	: vast optiek - 3e grootte
Monument	: ja
Huidige functie	: in werking
In werking sedert	: 1983
Buiten dienst sedert	: herstel drong zich op na elke wereldoorlog
Radar	: na verloop van tijd
Lichtkleur	: Wit en Rood licht
Zichtbaarheid	: wit licht 20 zeemijl en rood licht 18 zeemijl
Strandgegevens	: fijn geel zand, schelpen
Geëlektrificeerd	: ja
Personnel	: geen

Net als het hoog en laag licht te Heist werd ook de vuurtoren op de môle uiteindelijk beschermd.



Geleide lichten

GELEIDE LICHTEN HAVEN ZEEBRUGGE	LIGGING
<p>ZEEBRUGGE FRONT RANGE (New) <u>Zeebrugge</u> Ligging: 51 20,71 3 13,09 Zichtbaarheid: 136°, laag licht N van Britanniadok</p>	51°21'N - 3°13'E
<p>ZEEBRUGGE REAR RANGE (New) <u>Heist</u> Ligging: 51 20,36 3 13,65 Zichtbaarheid: 136°, hoog licht 890 m van laag licht</p>	51°20'N - 3°14'E
<p>ZEEBRUGGE BREAKWATER EAST (Red) E—havenlicht—kop Noordelijke Oostdam</p>	51°22'N - 3°12'E
<p>ZEEBRUGGE WEST (LEOPOLD DAM)</p>	
<p>ZEEBRUGGE BREAKWATER WEST (Green) W—havenlicht—kop Noordelijke Westdam</p>	51°22'N - 3°11'E
<p>ZEEBRUGGE FRONT RANGE (Old)</p>	
<p>ZEEBRUGGE MOLE</p> <p><i>Ligging of situering</i> 51°20'900" NB en 3°12'300" OL 51°20'54" NB en 3°12'07" OL</p> <p><i>Zichtbaarheid:</i> wit licht, zichtbaar over gans de horizon, behalve van 145°, hetzij een sectie 56° waar het rood is.</p> <p><i>Schitteringen:</i> occultatie per perioden van 15 sec, met 12 sec. en 3 sec. verduistering</p> <p><i>Sterkte:</i> 1.500 Watt. Lichtpunt ongeveer 26,43 m boven laagwaterpeil</p>	51°21'N - 3°12'E

Voor nadere bijzonderheden wordt verwezen naar de "Lichtenlijst (Editie 2004) van België en aangrenzend gebied. Uitgegeven door de afdeling Waterwegen Kust Hydrografische Dienst

Tekens op zee

Op zee worden de vaartuigen geholpen door allerlei boeien die hen wijzen op een gevaar of die de vaarroute aanduiden. De boeien hebben een betekenis naar gelang van de kleur, de vorm of het topteken.

Boeien met horizontale strepen (rood of zwart) duiden een scheiding van het vaarwater aan. Het schip kan er links of rechts voorbijvaren.

Spitse boeien zijn stuurboordboeien, d.w.z. dat de stuurman de boei aan stuurboord (rechterzijde van een schip, groene zijde) moet houden wanneer hij van zee naar land vaart. Die boeien dragen meestal een oneven nummer.

Bakboordboeien daarentegen zijn stompe boeien en dragen een even nummer. De boeien moeten varend van zee naar land aan bakboordzijde (links, rode zijde) worden gehouden.

Groene boeien duiden steeds op gevaar en wijzen een "droogzone" (geringe diepte, wrak) aan. Zij voeren in de top een licht dat voortdurend flikkert (om het gevaarlijk punt 's nachts zichtbaar te maken). Hoe hoger het aantal flikkeringen per minuut (bv. 60 flikkeringen), hoe groter het gevaar.

Boeien en bakens op zee kun je vergelijken met verkeersborden zoals we die kennen van het vasteland. Er zijn er dan ook van allerlei maten en kleuren, afhankelijk van waarop men de zeevarenden wil attent maken.

Een uitgebreide bespreking van boeien en bakens op zee vind je in het artikel 'Boeien, bakens en tonnen: de verkeerstekens van de zee' verschenen in Grote Rede nr. 10, consulteerbaar in de VLIZ bibliotheek of via de VLIZ website.

