

B R U
G G E

DIENT
MONUMENTEN
ZORG



ZEEBRUGGE

ZEEBRUGGE

DE GESCHIEDENIS VAN ZEEBRUGGE IS ER EEN VAN VALLLEN
EN OPSTAAN.

HAAR LEVENSLIJN IS BEWOGEN, ONRUSTIG, OPGESCHRIKT
EN ONVOORSPELBAAR. HAAR VERHAAL BEVAT MEERDERE
HOOFDSTUKKEN DIE ELKAAR BEÏNVLOEDEN EN
ONLOSMAKELIJK VERBONDEN ZIJN.

EEN GESCHIEDENIS VAN BLOEI ÉN TEGENSPOED, MAAR
VOORAL VAN VROEGER EN NU; STEEDS “BEZIG”, NOOIT AF.

DEZE GIDS VERTREKT VANUIT HET NU, MAAR VERWIJST
VAAK NAAR HET VERLEDEN; HOE HET WAS OF HOE HET HAD
KUNNEN ZIJN.

IN ELK VAN DE VERHALEN VOEL JE, NOG STEEDS, DE IMPACT
VAN TWEE WERELDOORLOGEN.



HAVEN

- ① Vissershaven
- ② Cruise terminal ABC-tower
- ③ Clubhuis "Alberta"
- ④ Visserskruis

DORP

- ⑤ Zeemanshaard
- ⑥ Sint-Donaaskerk
- ⑦ Kerkhof

BAD

- ⑧ De Môle
- ⑨ Palace Hotel
- ⑩ Saint George's Memorial
- ⑪ Zomerhuis Van Hoorebeke
- ⑫ De Fonteintjes



La Lithographie Artistique, Bruges, Desclée, De Hemet & Co

Zeebrugge is als het ware ontstaan uit een nostalgische terugblik naar het verleden. Brugge was zich op het eind van de 19de eeuw zeer bewust dat haar glorieperiode ten val gekomen was door het verlies van haar verbinding met de zee. Herstelde ze die band met de zee, dan brak ongetwijfeld een nieuwe roemrijke periode voor Brugge aan. De eerste plannen dateren al van 1839, maar we zullen moeten wachten op het voorstel van ingenieur en Gents

schepen van Openbare Werken, Auguste de Maere, voor er meer schot in de zaak kwam.

Wanneer Auguste de Maere in 1866 zijn eerste plannen voor een nieuwe kanaalverbinding tussen Brugge en de Belgische kust voorstelt (en die ook het van Terneuzen afhankelijke Gent ten goede zou komen) steekt hij niet onder stoelen of banken dat hij inspiratie haalt bij een recent havenont-

werp voor Amsterdam uit 1852. Het Nederlandse ministerie van Marine bracht in 1865 een hydrografische kaart uit, waarmee Maere als waterbouwkundige een ideale plek voor de monding van dat kanaal in de zee kon kiezen.

Zijn ontwerp voor de havendam en de ingang van het kanaal kaderen binnen de strategie om de bedreigde havenactiviteiten van Gent en Brugge te kunnen verzekeren en vooral onafhankelijk van Nederland te kunnen uitbreiden. Tegelijk was ook pijnlijk duidelijk dat de bestaande verbinding met de zee via de Oostendse Vaart hopeeloos verouderd was voor de steeds zwaardere zeeschepen.

De ideale Brugse zeehaven zag hij als volgt: twee havenhoofden van ca. 800 meter ver in het water die de ingang van het kanaal tegen de stroming en sterke westenwind konden beschermen. Via een sluizensysteem en een kanaal van ongeveer 5 km langs Lissewege en Dudzele kwamen de schepen tot in de '*port maritime*', gelegen ten noordwesten van de Brugse binnenstad (Christus-Koning en Stubbenkwartier). Buiten wat tegenspraak van lokale gemeentebesturen zoals die van Heist en

Oostende, die hun rol als toegang naar de Gentse haven bedreigd zagen, werden de Maeres plannen met veel enthousiasme onthaald.

Toch sleept het dossier nog jaren aan. Pas in 1895 bleken de hoge werkloosheidsgraad, de maritieme handelspotenties en het staatkundig prestige (ook voor Leopold II) een doeltreffende cocktail om de infrastructuurwerken te starten. De bouw en uitbating werden toevertrouwd aan de Franse ingenieurs Louis Coiseau en Jean Cousin en uitgevoerd door de pas opgerichte *Compagnie des Installations maritimes de Bruges*, de huidige Maatschappij van de Brugse Zeehaven.

De officiële opening van de haven vindt plaats op 23 juli 1907 door koning Leopold II, in aanwezigheid van gouverneur Albert Ruzette en drijvende kracht, burgemeester Amedée Visart de Bocarmé. Bij de opening beschikt de haven over een oppervlakte van 150 ha en 1.715 km kaaimuur. Ze is aan de westzijde afgeschermd door de Leopold II-dam, een tot op vandaag bestaande havenmuur die sinds de infrastructuurwerken van de jaren 1980 echter volledig is herleid tot een onderdeel van de huidige voorhaven.

Vismijn

Vanaf de eerste havenactiviteiten in Zeebrugge, eind 19de eeuw, was het aandeel van de vissersgemeenschap aanzienlijk. De nieuwe haveninfrastructuur en vooral het Prins Albertdok, werd vlijtig door vissers gebruikt. Kort na de officiële opening van de haven in 1907 werd aan de Tijdokstraat een vismijn opgericht in een tijdelijke houten structuur. Vanaf 1923 kreeg de mijn een stenen onderkomen.

In 1934 werd, na uitbreiding van het Tijdok naar het Prins Albertdok, een nieuwe vismijn opgericht aan de Rederskaai. Deze werd door de Duitse troepen vernield tijdens de Tweede Wereldoorlog, waardoor de vis tijdens en na WOII verhandeld werd in tijdelijke barakken aan de

Rederskaai. Het huidige gebouwencomplex aan de Vismijnstraat dateert van 1948 en is 180m lang en 29m breed. Begin jaren 1990 werd de volledige vishandel verplaatst naar het European Fish Centre, in de achterhaven. Sindsdien is een deel van het gebouw voorlopig herbestemd als themapark 'Seafront'.

In 2013 sloot de laatste vishandel in het oude vismijngebouw de deuren. Vandaag liggen plannen op tafel voor een grootschalig nieuwbouwproject met accenten tot 17 bouwlagen en circa 50.000m² vloeroppervlakte, waar zowel plaats zal zijn voor wonen, winkels, kantoren, horeca, gemeenschapsvoorzieningen en recreatie. Ook dit zal de wijk weer ingrijpend veranderen.



Moderne haven

De maritieme infrastructuur kwam zwaar gehavend uit de Tweede Wereldoorlog. Eind 1944 hadden de Duitsers bij hun terugtocht alle haveninstallaties opgeblazen. De geallieerden wisten in september '44 een groot deel van de haven te veroveren, maar in Zeebrugge-dorp hielden de Duitsers nog twee maanden langer stand. Op 7 november van dat jaar werd ook Zeebrugge-dorp als laatste grondstuk van ons land bevrijd.

Na de oorlog kwam de scheepvaart maar langzaam terug op gang en pas in 1951 waren de noodzakelijke herstellingswerken beëindigd. Uit de jaren vijftig onthouden we vooral de komst van industriële vestigingen in de binnenhaven van Brugge

met onder andere de bloei van de scheepswerven, de belangstelling van de Griekse reder Onassis en de Suez-crisis van 1956. Hiervoor heeft Zeebrugge aanpassingswerken uitgevoerd om de nieuwe grotere petroleumtankers te kunnen ontvangen. In 1961 werd de Sinclair Petroleum Terminal operationeel en in 1962 werd het Prins Filipsdok in gebruik genomen.

De echte doorbraak voor Zeebrugge kwam er in de tweede helft van de jaren zestig samen met de tweede maritieme revolutie: een verdere schaalvergroting van de scheepvaart en de opkomst van nieuwe technieken om eenheidsladingen te behandelen zoals het roll-on/roll-off verkeer en de containertransporten.



Omdat Antwerpen ontoegankelijk was voor de nieuwe mammoettankers, koos het Amerikaanse bedrijf TEXACO voor Zeebrugge als aanleghaven. Vandaar vertrok een pijpleiding naar hun raffinaderij in Gent. De eerste tanker liep in 1968 de haven binnen. In datzelfde jaar ging de eerste containerdienst van FerryBoats naar Harwich van start op de Short Sea Containerterminal. In 1971 behandelde men voor het eerst intercontinentale containerschepen op de Ocean Containerterminal Zeebrugge, op het nieuw aangelegde Westelijk Schiereiland.

Als gevolg van de nieuwe haveninfrastructuur openden enkele grote overslagbedrijven in Zeebrugge nieuwe terminals, waar diverse types en tonnenmaten van schepen bediend kunnen worden.

Ook vele rederijen en consortia hebben om die reden Zeebrugge opgenomen als vaste aanloophaven voor hun Europese en intercontinentale lijndiensten.

Zeebrugge focust zich ook op de overslag van conventionele ladingen, vloeibaar aardgas, cruises en niet in het minst op de behandeling van nieuwe wagens en 'high & heavy'-ladingen. Met jaarlijks 2,9 miljoen eenheden behoort de kusthaven tot de top van autohavens in de wereld. De kusthaven ontwikkelt zich ook als een voedingscluster. Als niet-industriële haven of 'clean port' is Zeebrugge immers de ideale locatie om bederfelijke voedingsladingen over te slaan.



Cruise terminal : ABC-Tower

Rederskaai

De ABC-toren, een verwijzing naar 'Artes-Brugge-Cruise', is een polyvalent gebouw met acht verdiepingen naar een ontwerp van architectenbureau Salens. Bouwheer is het aannemingsbedrijf Artes Depret dat voor dit project samenwerkt met het havenbestuur van Zeebrugge dat ook enkele verdiepingen in deze kantoortoren betreft.

De bouw van de ABC-toren kadert in een urbanisatieproject waarmee deze oude havenzone een ruimere opwaardering krijgt. De bouw ving aan in de zomer van 2016 en het gebouw werd in de zomer van 2018 operationeel.

De twee onderste verdiepingen hebben een cruise- en onthaalfunctie. De aanpalende parking dient om de passagiersstromen vlot te verdelen over excursiebussen en taxi's.

De middelste verdiepingen vormen het hoofdkantoor van Artes Depret. De bovenste verdiepingen bieden onderdak aan een restaurant met panoramisch uitzicht over de haven en aan een nieuw bezoekerscentrum voor de haven van Zeebrugge.

Met de ingebruikname van het crui-segebouw wilde het havenbestuur inspelen op de groei van het crui-setoerisme. De nieuwe infrastructuur zal passagiers in een standing-vol kader een staalkaart bieden van de toeristische troeven van onze regio. Momenteel is Zeebrugge vooral een tussenstop voor meerdaagse cruises. Met dit gebouw ambieert Zeebrugge in de toekomst ook meer en meer een vertrek- en aankomst-haven te worden zodat ook het verblijfstoerisme in Brugge en omstreken gestimuleerd kan worden.



Clubhuis «Alberta»



Omookaai 1

Aan het andere uiteinde van de Tijdok vinden we het clubhuis van Royal Belgian Sailing Club uit 2012. Bijzonder gelegen op het einde van de landtong, midden de containerhaven enerzijds en de oude vissersbuurt met jachthaven anderzijds, neemt het dezelfde plaats en footprint in als het oude, gesloopte clubhuis uit de jaren 1950. De naam Alberta is ontleend aan het schip waarmee Leopold II de haven in 1907 officieel opende.

Architect Wim Goes ontwierp een vierkant gebouw dat zich aan alle kanten op een identieke wijze presenteert. Met gelamineerde houten balken werd één centrale ruimte

met een omgang gecreëerd. De glazen schil is een tweede geïsoleerde huid rond het paviljoen. Dit eenvoudige architecturale gebaar vertaalt zich in een winter- en zomerprogramma. De centrale ruimte biedt beschutting bij barre weersomstandigheden, terwijl de omgang de omgeving ontvangt. De omgang is circulatie maar kan gebruikt worden als een niet verwarmde uitbreiding in het tussenseizoen.

In de zomer klappen de ramen open en wordt het een zonnedek. In de omgang zijn ook trappen voorzien, die leiden naar het panoramaterras. De gevels bestaan uit wit metalen schrijnwerk.

Visserskruis

Juist achter de hoek, in de Paardenmarktstraat, staat het Visserkruis. Het oorspronkelijke kruis werd in 1936 opgericht, naar een ontwerp van Joseph Viérin, maar werd opgeblazen in 1941. Het nieuwe kruis werd na de bevrijding geschonken door de Belgische Betonmaatschappij.

Dit monument brengt hulde aan alle vissers die op zee het leven lieten. Het is een tevens oase van rust en mooie stopplaats voor fietsers, midden tussen de drukke vissers- en havenactiviteiten. Van hieruit kan men ook de beschermde môle en het havenhoofd met vuurtoren zien.



Zeemanshaard

Admiraal Keyesplein

In de periode vlak na de Eerste Wereldoorlog kende de haven van Zeebrugge vooral door de vele vissersboten een heropleving. Daarom werd gedacht dat vissergezinnen uit het nabijgelegen Heist massaal naar Zeebrugge zouden verhuizen.

Er werd een sociale huisvestingsmaatschappij opgericht (de NV Zeemanshaard, in 1989 opgegaan in de Brugse Maatschappij voor Huisvesting) en terreinen aangekocht vlakbij de zeesluis.

Brussels architect Camille Damman werd aangesproken voor de bouw van een tuinwijk, bestaande uit 113 werkmanswoningen rond het Admiraal Keyesplein en in de omliggende straten. Zijn ontwerp uit 1920 voor een tuinwijk met veel aandacht voor groen en leefbaar-

heid viel op in de naoorlogse jaren met hoge woningnood. Dezelfde architect werd ook aangesproken voor de werkmanswoningen voor arbeiders van de glasfabriek te Zwankendamme.

Het centrale plein in deze tuinwijk is duidelijk het hart van de wijk. Tegenwoordig is de samenhang wat verloren gegaan door individuele verbouwingen. De woningen rond het Admiraal Keyesplein bieden wel nog enige coherentie en enkele panden werden met veel zorg en ondersteund door de dienst monumentenzorg gerestaureerd. De wijk Zeemanshaard biedt, midden het drukke havenverkeer en de vaak volgebouwde kuststreek, een oase van rust en een fraai voorbeeld van de tuinwijktypologie in België.



Sint-Donaaskerk

Sint-Donaaskerkstraat

Op de originele plannen van aanleg voor Zeebrugge zijn enkele kerken te zien. Zo ook een kerk waar nu de Stella Mariskerk staat. Toch was de lokale bevolking eerst niet te vinden voor het voorstel om daar de eerste kerk op te trekken. Het grootste deel van de bevolking waren immers vissers die in het huidige Zeebrugge-dorp woonden, aan de oostzijde van de sluis, en die daar een tijdelijke kerk hadden opgericht. Voor hen was het absoluut niet wenselijk dat de eerste permanente kerk aan de westzijde van de sluis zou komen. Op 19 oktober 1900 werd daarom bij Koninklijk Besluit een nieuwe, afzonderlijke parochie opgericht en werd met de bouw van de Sint-Donaaskerk gestart.

Dit neogotisch ontwerp van Brugs architect René Buyck wordt op 2 februari 1911 ingewijd. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd de toren door de Duitse bezetter afgebroken omdat ze een richtpunt zou kunnen vormen voor de geallieerden. Enkele jaren later, in 1918, brandde de kerk volledig uit. In 1920 werd de kerk hersteld, maar ook tijdens de Tweede Wereldoorlog raakte de kerk dermate beschadigd dat ze in 1951 volledig heropgebouwd werd.

Vlakbij de kerk staat ook het oude gemeentehuis, ontworpen door architect Joseph Viérin. Dit gemeentehuis werd in 1906 opgeleverd en sindsdien enkele keren gerestaureerd en uitgebreid. In 2015 werd het door de sociale huisvestingsmaatschappij Vivendo gerenoveerd en als woongebouw ingericht. In de buurt stond ook de pastorie, zeker tot de Tweede Wereldoorlog, en een eerste lagere school voor Zeebrugge, die zwaar te lijden kregen onder de Britse bombardementen op onze kuststreek tijdens Wereldoorlog I.



Kerkhof

Naast de kerk ligt de wel heel bij zondere, Britse militaire begraafplaats Zeebrugge Churchyard. Op dit kerkhof rusten immers niet alleen 30 Britse soldaten, maar ook 175 Duitse. Het kerkhof staat bijna volledig in het teken van de oorlog die op zee uitgevochten werd. Toch ligt de oorsprong van deze begraafplaats bij een tramongeval in 1915 waarbij 44 Duitse militairen omkwamen. Zij werden hier als eerste, tegen de kerkmuur, begraven. Gedurende de oorlog zou het *Deutscher Ehrenfriedhof* gestaag aangroeien met Duitse, maar ook Britse gesneuvelden.

De begraafplaats bestaat uit een grasplein met rijen graftekens voor Britse en Duitse slachtoffers. De oorspronkelijk Duitse aanleg van deze begraafplaats is nog te herkennen in het bakstenen poortgebouw, de omheiningsmuur en het massagraf voor 40 Duitsers, dat in grijze hardsteen is uitgevoerd.

In het collectief graf liggen de gesneuvelden van twee torpedoschepen (de S15 en S20) uit een zeeslag van 1917 voor de Belgische Kust.

De overige graftekens zijn van Britse makelij. Ze zijn uitgevoerd in witte natuursteen en zijn bovenaan af-



gerond (Brits) of driehoekig (Duits) uitgevoerd. Onder hen bevinden zich ook de graven van zeven Duitse en veertien Britse soldaten die sneuvelden naar aanleiding van de gevechten op St-George's Day (23-24 april 1918). In 1919 werd nog een graf toegevoegd van een gevonden Britse 'Airman'. Een jaar later werd een gedenkkruis voor de doden van St-George's Day geplaatst door de *British Salvage Section*. Vanaf 1925 werd het beheer waargenomen door de *Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge*. Het zogenaamde Zeebrugge Memorial ter herinnering aan vier

vermiste Britten, is het kleinste Britse *Memorial to the missing*.

Opmerkelijk is dat de Duitse graven rond 1955 niet overgebracht werden naar de grote verzamelbegraafplaatsen, wat elders wel het geval was. Vermoedelijk is dit te wijten aan het feit dat er bij een eventuele ontruiming maar 30 Britse graven meer zouden overblijven en de herinnering sterk geschaad zou worden.

Vanaf januari 1957 tot op heden wordt het onderhoud waargenomen door de Commonwealth War Graves Commission.



De Visartsluis

Deze zeesluis is een van de oudste maritieme restanten van Zeebrugge. Ze werd gebouwd tussen 1896 en 1904 en gaat daarmee dus helemaal terug tot de begindagen van de haven. De naam Visartsluis werd pas later toegekend en is een eerbetoon aan voormalig burgemeester Visart de Bocarmé (1835-1924), een van de grondleggers van de haven. De zeesluis is 210m lang, het sas zelf 158m. De breedte bedraagt 22,5m op de bodem en 38m aan de waterspiegel, het water is er 9m diep. Het sas wordt aan beide zijden afgesloten door een rollende deur, bestaande uit één enkel paneel van 200 ton.

Reeds in de jaren 1960 blijkt de Visartsluis te klein voor de steeds groter wordende zeeschepen en wordt beslist om meer naar het oosten een nieuwe zeesluis te bouwen.

Ook de nieuwe sluis, gebouwd tussen 1972 en 1985, wordt vernoemd naar een voormalig burgemeester, Pierre Vandamme (1895-1983). De schaalvergroting is indrukwekkend: deze sluis is 694m lang, het sas zelf 500m en de breedte tussen de kaaimuren 57m.

Om de permanente toegang voor zeeschepen voor de toekomst te kunnen blijven garanderen, is er vandaag opnieuw nood aan een nieuwe sluis. Op 28 juni 2019 koos de Vlaamse Regering uit zes onderzochte alternatieven definitief voor een inplanting ter plaatse van de bestaande Visartsluis. De bouw zou ten laatste in 2024 moeten starten. Daarmee lijken de dagen van de bijna 120-jarige en oudste zeesluis van Zeebrugge geteld. Ook een aantal andere opmerkelijke elementen zullen verdwijnen: de twee sluiswachterswoningen in cottagestijl en met mansardedaken uit 1931 (Kapitein Fryattstraat nrs. 1 en 3) en de opvallende basculebrug met vakwerkconstructie en tegengewichten, een zogenaamde Straussbrug. Wat de uiteindelijke impact zal zijn op de leefbaarheid van de stationswijk en welke eventuele milderende maatregelen genomen zullen worden, is nog onderwerp van verder onderzoek. Deze wijk wordt sterk gekarakteriseerd door bebouwing uit de interbellumperiode, gaande van panden in historiserende stijl uit de jaren 1920 tot gebouwen in art deco of met een modernistische inslag uit de jaren 1930.



De Môle

De Westelijke havendam is één van Zeebrugges oudst bewaarde havenonderdelen. Toch werd de historische 'môle' met haar kenmerkende vuurtoren door de jaren heen steeds meer opgeslokt door de moderne haven.

De zo kenmerkende havendam is gelukkig toch gedeeltelijk behouden en sinds 1999 beschermd als monument en getuige van de boeiende geschiedenis van de Zeebrugse haven.

De môle was een 2,5 kilometer lange gebogen strekdam die het kanaal moest beschermen aan de westelijke zijde.

Op de môle bevonden zich meerdere treinsporen en een station om goederen van en naar de haven te krijgen, terminals voor tijdelijke opslag en enkele laad- en loskades. Op die sporen konden naast treinwagons, ook kranen rijden voor het laden en lossen van de schepen.

Trouwens, de kraan die gebruikt werd bij de aanleg van de strekdam, de Titan, was destijds de grootste kraan ter wereld: ze woog 462 ton en kon de meer dan 50 ton zware bouwblokken over een afstand van 30 m plaatsen.

De gebogen strekdam werd aangelegd in drie fases. Het eerste stuk was zo'n 230 m lang. Het grootste deel van de dam, de eigenlijke aanlegkade, werd van dat stuk gescheiden door een 'claire-voie', een open, ijzeren paalwerk, dat toeliet dat het aangevoerde zand weer kon worden weggevoerd door de stroming. Tijdens de St George's Day Raid op 23 april 1918 werd deze door Britse troepen tot ontploffing gebracht en na de oorlog, in 1929, werd de 300 meter brede claire-voie dichtgemetseld. Op het einde van de strekdam, aan de musoir of havenhoofd, was sinds het begin een vuurtoren opgericht, die bij noodweer ook door een tunnel kon bereikt worden.

17. Compagnie des Installations Maritimes de Bruges.
Vue générale du môle de Zee-Brugge



Het Palace Hotel

Baron de Maerelaan

Het Palace Hotel is onlosmakelijk met de geschiedenis van de Zeebrugse haven verbonden. Wanneer in 1907 de haven plechtig wordt geopend door Leopold II en de ferrydienst tussen Zeebrugge en Hull en (later) de Hamburg-Amerika-lijn steeds meer toeristen naar de kuststreek weten te lokken, blijkt de nood aan accommodatie voor de rijksten steeds duidelijker. Zeker in vergelijking met het dan al bloeiende Oostende, was een luxueuze badplaats met alle comfort ook voor Brugge noodzakelijk.

Kortrijks architect Joseph Viérin ontwierp daarom in 1913 voor de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen het prestigieuze Palace Hotel. De bouw duurde slechts 10 maanden met een ploeg van meer dan 250 arbeiders, wat de enorme bouwkost van 4.000.000 goudfranken kan verklaren. Volgens een conversie uit 2010 zou dit vandaag een bedrag van ca. 65.400.000 euro betekenen. Op maandag 20 juli 1914 werd het Zeebrugge Palace Hotel officieel ingewijd met een diner voor een 100-tal genodigden, waaronder toenmalig burgemeester Visart de Bocarmé, minister Aloys Van de Vyvere, een groot deel schepenen, volksvertegenwoordigers en prominenten.

Slechts enkele maanden later, wanneer Duitse troepen de Vlaamse kust innamen werd het splinter-

nieuwe hotel, met een groot deel van de troepen van *Marinekorps Flandern* onder leiding van Ludwig von Schroder vlakbij, de ideale verblijfplaats van zowat alle hooggeplaatste marineofficiers. Op 25 november 1914 bombardeerden daarom Britse vliegtuigen de omgeving van het Palace Hotel en moet een aantal getroffen omwonenden uitwijken richting Nederland. Aan Duitse zijde sneuvelden geen soldaten.

Aan het einde van de oorlog blijkt de schade aan het Palace Hotel groot: het zal tot 1924 duren voor het hotel, wederom met een groots feest, heropend kan worden. In het interbellum beleeft het hotel haar echte glorieperiode. Talrijke grote banketten en recepties worden er gehouden, zo ook de feestelijkheden voor de opening van de glasfabriek van Zeebrugge in 1925 en de onthulling van een monument voor onderzeeër C3 in 1927. In 1935 vond in het hotel ook het Zevende Zeevaartcongres plaats, met als doel het kusttoerisme in Zeebrugge te stimuleren.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog volgde een tweede bezetting. Officieren vinden er hun onderkomen en soldaten mogen er soms naar een filmvertoning komen kijken. Zelfs de lokale jeugd is welkom op die avonden, waar o.a. films met Marika Rökk worden getoond.

De militaire keuken bevond zich in de vroegere garage van het hotel. In 1943 werden de môle en de wijk rondom het hotel afgesloten en verboden terrein voor burgers. Wanneer Zeebrugge en Knokke als laatste gebied van ons land werd bevrijd door Canadese troepen op 3 november 1944 blijkt het Palace Hotel opnieuw ernstig gehavend.

Het grotendeels verwoeste Palace Hotel wordt in 1947 via de Maatschappij tot Exploitatie van Immobiëlen doorverkocht aan Madame Jeanne Godfroid, die zelf in een appartement op het gelijkvloers woonde. Vanaf 1950 is het complex weer bewoonbaar en spreekt men van *Résidence Palace*. Tot 1990 wordt het gebouw steeds met kleine ingrepen opgelapt en lag het idee om tot afbraak over te gaan nog steeds op tafel. In 1992 dient de beheerraad de aanvraag in om het gebouw als beschermd monument

te klasseren en in 1994 werd het officieel beschermd omwille 'van de sociaal-culturele en historische waarde, als zijnde een voormalig luxehotel aan zee (...) van het individuele, elitaire toerisme, (...) exclusieve vakantie-architectuur, enig te Zeebrugge. In zijn innerlijke aanpassing tot appartementen en kantoren reflecteert dit (...) de verschuiving van een elitair naar een sociaal publiek. (...) ook van belang voor de sociale geschiedenis'.

De Residentie Palace is zeer beeldbepalend, zowel vanuit de zee als vanop het land. Vanaf 1999 stond het gebouw een tweetal jaar in stellingen voor een nodige facelift en renovatiewerken aan de dakconstructie. Vandaag is Residentie Palace een mooie herinnering aan hoe men begin vorige eeuw had gehoopt dat Zeebrugge er als bloeiende badplaats, naar voorbeeld van Oostende, uit zou moeten zien.



Zeedijk en Zeebrugge Bad

Hoewel er naast het Palace Hotel niet veel originele gebouwen meer terug te vinden zijn op en rond de zeedijk blijkt het zeer interessant de originele, zeer ambitieuze stedenbouwkundige plannen erbij te nemen (zie achterflap). Zo zien we dat Zeebrugge als stad volledig aan de westzijde van de spoorweg, die in Zeebrugge zou splitsen naar enerzijds de môle en anderzijds Heist, zou ontwikkeld worden. Het grondplan tekent zich af als een grote spie, met de punt te Lissewege.

De zeedijk, ongeveer dubbel zo lang als de huidige, wordt gedomineerd door een imposant kursaal in het midden en het wel gerealiseerde staatsgebouw aan de oostzijde. Op de plannen is veel aandacht voor de inplanting van parken en groene

stroken naast brede boulevards. Openbare gebouwen zoals scholen, kerken, de *services communaux* en een theater zijn vlot bereikbaar vanuit elk deel van de stad en zijn strategisch verspreid.

Een groot park in de buurt van het hospitaal wordt doorkruist door een brede boulevard en ligt centraal in de nieuwe wijk. Deze plannen werden immers opgemaakt in 1907, wanneer in heel België minder dan 2000 auto's geregistreerd zijn. Paard en kar, fietsen en voetgangers maakten het grootste deel van het verkeer uit in een tijd waarin een gemiddelde auto wel 9000 BEF kon kosten en een gemiddeld jaarloon voor een arbeider in de constructiebranche ongeveer 1700 BEF bedroeg.



Hoewel van deze plannen weinig gerealiseerd werd, blijft het interessant deze naast de huidige situatie te leggen. Zo zien we dat het uitgebleven kursaal de huidige lengte van de zeedijk bepaalt en dat de huidige Kustlaan, waarop sinds 1908 de stoomtram, en later de kusttram rijdt, een verlenging van de geplande *Boulevard de Blankenberghe* is. Ten zuiden van die boulevard werd door de nakende Eerste wereldoorlog en de uitbreiding van de haven vrijwel niets meer volgens dit plan gerealiseerd. Hoewel ze pas later gebouwd, is ook de inplanting van de Stella Mariskerk op deze plannen al bepaald.

Het grootse Administratiegebouw van de Staat, in de volksmond benoemd als De Post en een ontwerp van René Buyck, werd tijdens de laatste grote havenuitbreidingen midden jaren 1970 gesloopt maar ligt bij vele Bruggelingen nog vers in het geheugen. Van dit gebouw, het aanpalende Zeebrugge-Museum en het Pilotenhuis resten ons alleen nog foto's.

Enkel aan de Baron de Maerelaan getuigen (voorlopig?) nog enkele panden van het korte gloriemoment van de Zeebrugse interbellumperiode.





Saint George's Memorial

Baron de Maerelaan

Op 23 april 1925 wordt op een plein voor het nu verdwenen havenmeestersgebouw aan de Pieter Troostlaan een imposant monument onthuld ter nagedachtenis van de Britse aanval op Zeebrugge op 23 april 1918, St. George's day. Koning Albert I huldigde het monument in, in aanwezigheid van Lord Roger Keyes, Vice-Admiraal tijdens de raid en op dat moment ambassadeur van het Verenigd Koninkrijk, Koningin Elizabeth en vele overlevenden.

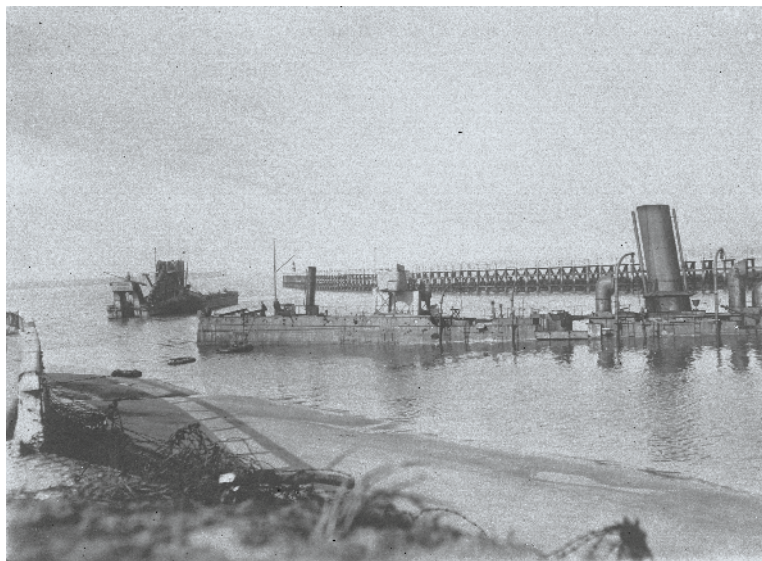
Het monument was een ontwerp van architect J. Smolderen en werd gerealiseerd door Josué Dupon. De 21 m hoge zuil toonde een beeld van Sint Joris, die een draak doodt, en droeg de namen van de verschillende schepen die betrokken waren bij de operatie.

Dit standbeeld stond met de rug naar de havendam, waar de raid zich afspeelde. Het werd door Duitse troepen in 1942 afgebroken om het koper naar Duitsland te kunnen voeren. De granieten blokken werden later hergebruikt in het huidige monument dat in 1984, na uitbreiding van de haven, werd onthuld. Vrijwel direct na de afbraak van het monument uit 1925 werd wel een

kleine gedenksteen opgericht door burgemeester Pierre Vandamme, gefinancierd met privé-geld. Deze gedenksteen bestond uit een plaat met daarop een voorstelling van de môle en de schepen die de raid uitvoerden en maakt nu het grootste deel van het huidige monument uit. Het huidige monument werd geplaatst aan het begin van de jaren 1980 en bevindt zich op de hoek van de Zeedijk en de Baron de Maerelaan, dichtbij het Palace Hotel en de door de uitbreiding van de haven opgeslokte voet van de môle. De Pieter Troostlaan en de naburige gebouwen zijn verdwenen in die uitbreidingsplannen.

Naast de centrale plaat bevinden zich andere gedenkplaten, gerecupereerd uit monumenten die doorheen de jaren vernietigd of gesloopt werden. Zo zien we de namen van de drie blokkadeschepen: Thetis, Intrepid en Iphigenia, en die van de twee grootste schepen uit de aanvallende vloot: HMS Vindictive en Daffodil. De bronzen reliefplaat met de vrouwenfiguur was een gedenkplaat voor onderzeeër C3 die naar alle waarschijnlijkheid ergens op de strekdam zelf bevestigd was en in 1927 werd onthuld.

Saint-George's Day



De Duitse zeevloot mocht dan wel in mei 1916 bij Jutland zijn uitgeschaald, dat gold duidelijk niet voor hun onderzeeërs. Bij de bezetting van België maakten de Duitsers dankbaar gebruik van de gloednieuwe Brugse haven die buitengewoon strategisch bleek te liggen. De duikbotenbasis werd ondergebracht in een zware bunker in de binnenhaven, vlakbij de historische stad. Geallieerde aanvallen, zo diep in het binnenland, waren om tal van redenen moeilijk tot onmogelijk. De Duitse onderzeeërs konden echter van hun kant gemakkelijk en snel via de kanalen vanuit Oostende en Zeebrugge het Kanaal op. Op deze manier wisten de Duitse U-boten

al gauw de Britse wateren te domineren. Bijna ongenaakbaar konden ze het Verenigd Koninkrijk isoleren van hun kolonies en dus van hun noodzakelijke voedsel- en grondstoffenaanvoer. Tijdens de oorlogsjaren werden in het Kanaal niet minder dan 2.500 geallieerde schepen getorpedeerd.

Om een einde te maken aan de aanvallen van Duitse duikboten en torpedoboten besloot admiraal Keyes de haven van Zeebrugge te blokkeren.

Een eerste aanval op 2 april werd uitgesteld omwille van de weersomstandigheden en zo kwam het dat de aanval verplaatst werd naar

de nacht van 22 op 23 april 1918, op St Georges' day, de Britse nationale feestdag.

De hoofdrollen waren weggelegd voor vier verouderde kruisers: HMS Vindictive, de HMS Thetis, HMS Intrepid en HMS Iphigenia. De eerste diende als aanvalsvaartuig voor de Royal Marines, terwijl de laatste drie, geladen met betonblokken de haven moesten blokkeren. De Vindictive, die de havendam van Zeebrugge zou enteren, werd begeleid door twee ferries die tevens na de aanval de mariniers terug naar Groot-Brittannië moesten vervoeren.

Twee afgedankte duikboten zouden de opengewerkte môle tot ontplofing brengen om de Duitse infanterie tegen te houden en zo de mariniers te beschermen. Daarnaast zouden andere schepen instaan voor de creatie van een rookgordijn, terwijl nog andere schepen de kleine vloot zou beschermen tegen duikbootaanvallen. In totaal namen zo'n 75 schepen deel aan de raid.

De schepen verlieten hun respectievelijke havens in de namiddag van 22 april 1918 met de hoop na zonsondergang voor Zeebrugge aan te komen. Om 23 u 56, naderde de HMS Vindictive de môle tegen hoge snelheid. De Duitsers schoten enkele lichtgranaten en ontdekten toen het aanvalsvaartuig. Ondanks de beschietingen, die het scheeps-

geschut bijna volledig uitschakelde, kon de Vindictive zich vastmaken aan de havendam. De mariniers-ontscheepten en verrasten de Duitse verdedigers. Tijdens de gevechten werden de drie afgedankte kruisers aan de monding van het kanaal naar Brugge tot zinken gebracht. Eén Britse duikboot kon het opengewerkte deel van de môle tot ontplofing brengen.

De raid was geen compleet succes, want al zonken er twee kruisers op de juiste plek, de Duitsers konden na twee dagen een nieuwe vaargeul

vrij maken voor lichte vaartuigen. Volgens de geallieerde propaganda was de raid echter het bewijs van de vastberadenheid en van de moed van de Britse strijdkrachten. Finaal kwamen 176 mariniers en zeelui om, 412 werden gewond en 49 werden vermist. De Duitsers verloren amper 24 soldaten.

Zelfs ruim 100 jaar na de raid, wordt Saint George's Day nog jaarlijks rond 23 april plechtig herdacht in Zeebrugge

Meer over de raid van Zeebrugge ziet u in deze reportage van de VRT.



Zomerhuis Van Hoorebeke

Zeedijk 34

Aan de Zeedijk vinden we een zeer opmerkelijke vakantiewoning terug. Het ontwerp van architect Peter Callebout (die op dat moment Atelier CS vormde samen met Fernand Sohier) oogt verbazend hedendaags voor een realisatie uit 1962(!).

Op deze bijzondere locatie tussen zee en natuurgebied imponeert het gebouw door een grote eenvoud en leesbaarheid. De buitengevels zijn – op enkele accenten in wit geschilderde baksteen na – volledig in hout uitgevoerd, wat een samenhang creëert met strand en duinen. Het interieur is afleesbaar in de gevelopbouw. De grotendeels ondergrondse kelderruimte omvat een garage, verwarmingslokaal en ruime polyvalente speelkamer, die licht krijgt via de zeer lage, maar brede ramen tegen het plafond.

Op de gelijkvloerse verdieping zijn vijf kinder- of gastenslaapkamers en een badkamer terug te vinden. Opmerkelijk zijn hier de luiken, die voor zonnewering en privacy zorgen. De eerste verdieping omvat de leefruimtes en de master bedroom. Door de grote raampartijen aan voor- en achterzijde kan men hier wel van een onbelemmerd en spectaculair uitzicht genieten.

Architect Peter Callebout is minder bekend en liet een eerder beperkt oeuvre na. Zijn eigen woning te Nieuwpoort werd in 2008 beschermd als monument. Wel heeft hij een sterke band met Brugge: hij studeerde in 1937 af aan de Brugse Academie voor Schone Kunsten en ging nadien in de leer bij zijn vader Ernest Callebout, eveneens architect en kunstenaar te Brugge.







De Fonteintjes

Zeedijk

De Fonteintjes zijn een langgerekt duinengebied met duinmeertjes en vochtige duingraslanden, gelegen tussen enerzijds de zee en de Kustlaan en anderzijds tussen de centra van Blankenberge en Zeebrugge. Het langgerekte landschap is 4 km lang, ongeveer 20 ha groot en wordt beheerd door Natuurpunt.

De Fonteintjes dankt zijn naam aan de vier duinplassen in het gebied, namelijk de Rietfontein, Bosfontein, Orchisfontein en Eendenfontein.

De 5de-eeuwse Graaf Jansdijk, opgetrokken uit klei, scheidt De Fonteintjes over hun hele lengte van de drukke Kustlaan?. Deze dijk belet het opwellend grondwater om weg te stromen richting polder, waardoor de laagtes in het natuurgebied het jaar rond nat blijven. Een uitzonderlijk verschijnsel dat kansen geeft aan een uitermate rijke fauna en flora.

Legende historische afbeeldingen in chronologische volgorde

Affiche ontworpen voor de inwijding van de haven van Zeebrugge, 1907 (©Stadsarchief, verz. J.A. Rau).

Zicht op de jonge haven, met rechts het Tijdok met de visserssloepen (©Stadsarchief Brugge, verz. J.A. Rau).

Groepsfoto op het Admiraal Keyesplein, jaren 1940 (anoniem, dienst Monumentenzorg).

Het oorlogskerkhof tegen de Sint-Donaaskerk en op de achtergrond het oude gemeentehuis, 1923 (© Stadsarchief Brugge, verz. J.A. Rau).

Zicht op de pas aangelegde môle, 1907 (©Stadsarchief Brugge, verz. J.A. Rau).

Strandzicht met op achtergrond de zetel van het Loodswezen en het Palace Hotel, 1940 (© Stadsarchief Brugge).

De Zeedijk in betere tijden, jaren 1930 (©Stadsarchief Brugge, verz. J.A. Rau).

Het imposante staatsgebouw overleefde oorlogen, maar niet 1979 (©Stadsarchief Brugge).

Plechtige inhuldiging van het St George's Memorial op 23 april 1925 in aanwezigheid van Koning Albert, Koningin Elisabeth, admiraal Keyes en tal van diplomatieke vertegenwoordigers en overlevenden van de militaire actie (©Stadsarchief Brugge)

De haven op 23 april 1917, na de raid en geblokkeerd door Britse kruisers (©Stadsarchief, verz. Bruselle-Traen).



Deze brochure is een realisatie van de Stedelijke Dienst voor Monumentenzorg

Redactie en coördinatie

Christophe Deschaumes, consultant Bouwkundig Erfgoed, m.m.v. Bram Vercauteren, stagiair, en Joris Nauwelaerts, consultant Bouwkundig Erfgoed

Herlezing:

Nicolas Bogaert, Wonen & Omgeving

Lay-out

Linda Bonte, Dienst Communicatie & Citymarketing, Stad Brugge

Foto's

Matthias Desmet, fotograaf, dienst Communicatie en Citymarketing
fotograaf @ Jan Dhondt

Drukkerij

S.Print bvba, Brugge

Verantwoordelijke uitgever

Colin Beheydt, algemeen directeur Stad Brugge, Burg 12, 8000 Brugge

