

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 24)

door **Ferdinand GEVAERT**

De Pakketbotenkaai: van "Batterie de la Débarcadère" tot "Cruisekaai".(deel 6).

Gedurende de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) werd het zeestation zwaar beschadigd, om niet te zeggen grotendeels vernield.

Op 1 augustus 1913 werd het indrukwekkend, groots en majesteus zeestation "Oostende-Kaai" in gebruik genomen. De paleisachtige in- en ontschepingshal, met koninklijk salon, bood een onvergelijkbaar onthaal aan in- en ontschepende passagiers, al of niet van adellijke bloede. Ook voor het personeel, al was dat niet het hoofddoel, maar toch maar meegenomen, was het een enorme stap voorwaarts. Alle in- en ontschepings-verhandelingen, met uitzondering van het werkelijk inschepen en ontschepen van het schip via de loopplank, vulgo: "gangway", werden uitgevoerd onder dak, zij het onder glas. Voorwaar, een enorme verbetering, waar vroeger zelfs het onderzoek door de toldiensten van het reisgoed onder de blote hemel, zonder enige beschutting, plaats greep.

Zelfs, zonder het enorm overdekt complex te verlaten, konden de reizigers die tot de volgende dag moesten wachten op een pakketboot- of treinaansluiting, een klasrijke hotelaccomodatie met uitstekende restauratiemogelijkheden, bereiken. Een luxe die nu nog slechts aangeboden wordt in de modernste internationale luchthavens, e.g. Zaventem, Schiphol en Frankfurt.

Op 3 augustus 1914 brak de oorlog los, quasi een jaar na de inhuldiging van zeestation "Oostende-Kaai". Toch zou het station in de eerste maanden nog drukke tijden meemaken.

Vanaf 11 augustus 1914 bereikten de eerste vluchtelingen Oostende vanuit het binnenland. De volgende maanden zouden ze gevolgd worden door vele tientallen duizenden. Velen vertrokken vanuit het zeestation met de maalboten naar Groot-Brittannië. Uiteindelijk zouden vanuit België nagenoeg 160.000 vluchtelingen een onderkomen vinden in Groot-Brittannië. Ze werden niet alleen in Zuid-Engeland en Londen opgevangen, doch ook in de Midlands. Wales en Schotland.

Dit contrasteert scherp met het aantal Belgische vluchtelingen in het Verenigd Koninkrijk tijdens W.O.2. nl. 14.781. In meerderheid Vlamingen, waarvan 62 % vrouwen en kinderen beneden de ouderdom van 14 jaar (1). Waaronder zowat 700 "Crab's" (2) (3).

Naast het verschepen van de massa's vluchtelingen, waren er ook veel troepenbewegingen in het zeestation. Op 27-28 augustus 1914 ontscheepten drie Britse brigades marine-fusiliers, "marines", landtroepen van de Britse Marine, ofte "Royal Navy". Op 1 en 2 september daaropvolgend ontscheepten de Belgische 4^e Legerafdeling. De troepen afkomstig uit het Naamse, waren na de val van de stad en forten, (het laatste fort was gevallen op 25 augustus), uitgeweken naar Le Havre in Noord-Frankrijk, om dan met pakketboten van de Oostende-Dover lijn, verscheept te worden naar Oostende. Vervolgens werden ze per trein vanuit Oostende-Kaai vervoerd naar Antwerpen. Om aldaar het gros van het Belgisch leger te verwoegen.

De Duitsers maakten gestaag vorderingen. Op 13 oktober verliet de Belgische regering, met de administratie, Oostende aan boord van O.-D. pakketboten. Ze ontscheepten te Le Havre, waar ze de ganse oorlog zouden "resideren".

Op 15 oktober 1914 werd Oostende door de Duitsers bezet, en ze waren niet geneigd om onmiddellijk te vertrekken. Ze waren met velen en zijn lange tijd gebleven.

Dra werd de Pakketbotenkaai in gebruik genomen door de Kaiserliche Kriegsmarine als basis voor torpedoboten en Vorpostboten (4).

Tijdens de oorlog was Oostende het doel van talrijke luchtaanvallen en beschietingen vanuit zee (5). Het zeestation werd o.m. getroffen op 12 februari 1915, 19 april 1915, 22 juni 1915, 5 juni 1917, 5 september 1917 en 23 september 1917.

Tijdens de beschieting vanuit zee door Britse monitors (6) op 5 juni 1917 werd een gedeelte van de kantoren van het Zeewezen getroffen, evenals de in- en ontschepingshal. Hierbij werd praktisch alle dak- en wandbeglazing van het zeestation vernield.

Door de Duitsers werd de stalen structuur van de in- en ontschepingshal en de spooroverkapping gesloopt en afgevoerd om verwerkt te worden tot nieuw staal voor de Duitse oorlogsindustrie. Naast de stalen gebinten van het station werden ook de sporen opgebroken, met uitzondering van één spoor.

Op 15 oktober 1918, precies na 4 jaar bezetting, verlieten de Duitsers Oostende en omgeving. Ze lieten een quasi volledig vernield zeestation achter. De in- en ontschepingshal, spooroverkapping, inkomsthal met de reisbiljettenbalie, verbindings- en uitgangshal bestonden niet meer. De kappen van de twee stationstorens waren vernield naast een gedeelte van de kantoren van het Zeewezen. Oostende-Kaai en de Pakket-botenkaai hadden een flink deel van het imposant complex ingeleverd aan het oorlogsgeweld, en het zou nooit meer worden wat het ooit geweest was.

Naast de vernieling van het zeestation was ook de spoorwegverbinding met de rechtstreekse spoorlijn naar Brugge en Brussel onderbroken door het laten springen door de terugtrekkende Duitsers van de "Spoorwegbrug van Breedene" over de afleidingsvaart ter hoogte van het Zwaaidok.

Nadat de Britten zonder succes twee pogingen hadden ondernomen om de havengeul van Oostende te blokkeren door het tot zinken brengen van blokschepen in de havengeul tussen de twee staketels, hadden de Duitsers bij hun evacuatie van Oostende meer resultaat.

De eerste Britse poging greep plaats op 22 april 1918 met als blokschepen de H.M.S. SIRIUS en H.M.S. Brilliant. Met deze twee schepen bereikten ze nooit de havengeul en ze liepen aan de grond ter hoogte van Bredene. De tweede poging met de "Vindictive" op 9 mei 1918 liep evenmin af zonder blokkering van de haven (7) (8).

Bij hun aftocht in oktober 1918 brachten de Duitsers de oude pakketboot "La Flandre" tot zinken dwars in de havengeul van Oostende, evenals drie baggerboten ("Ost Friesland", "De Schelde" en de "Crenola"), een gewapende treiler (vermoedelijk een Duitse Vorpostenboot) en een vissersvaartuig. Hierbij werd de havengeul volledig afgesloten.

Verder werden op verscheidene plaatsen in de haven schepen afgezonken en installaties vernield. Echter werden geen vernietigingen uitgevoerd op de Pakketbotenkaai. De kaai bleef zonder meer onmiddellijk operationeel. Evenwel was er geen scheepvaart mogelijk door het volledig afblokken van de toegang tot de haven.

Onmiddellijk na de bevrijding van Oostende in mid-oktober 1918, begon de "Salvage Section" van de Britse Royal Navy met het vrijmaken van een vaarweg in de versperde havengeul. Na het opruimen van de "Crenola" en "De Schelde" werd de "La Flandre" terug vlot gebracht en gesleept naar post 5 van de Pakketbotenkaai. Ondertussen werden de noodzakelijke baggerwerken aangevat, daar de havengeul met meer dan 2 meter aangeslibt was.

Op 11 november 1918 werden de oorlogsdaden gestaakt na het ondertekenen van een wapenstilstand. De Duitsers bevonden zich toen nog ten oosten van Gent.

Op 18 januari 1919 kond de pakketbootdienst vanuit het zeestation Oostende-Kaai naar het Verenigd Koninkrijk hervat worden, zij het met inachtnaem van tijspieqels. nl. twee uur voor en twee uur na hoogwater.

Op 16 juni 1919 waren de baggerwerken in de havengeul, haven en de Stroombankpas zover gevorderd dat de pakketboten tussen Oostende en Dover, en terug, een geregeld uurschema konden aanhouden ongeacht de waterstand.

Toen begon een lange periode van opruiming, wederopbouw en reconversie in de haven, die zou eindigen met een nieuwe periode van vernieling en wederopstanding. De les wordt nooit geleerd.

Addendum:

Het eigenlijk stationsemplacement van Oostende-Kaai bestond in 1903 uit zes sporen. Echter was het ook noodzakelijk om een sporenbundel ter beschikking te hebben voor het vormen van de treinstellen, en ze te reinigen. Ook om na loskoppelen van de locomotief, de treinstellen uit het station te slepen om toe te laten, na aankomst, de locomotief uit het station te verwijderen voor bevoorrading met water en kolen. Dit laatste omdat Oostende-Kaai een kopstation was en is, en er geen doorrijmogelijkheid is.

Om ruimte te scheppen voor deze bundels werd het tracé van het verbindingskanaal (= afleidingsvaart) tussen de nieuwe de Smet de Naeyerbrug en de sluis van de Conterdam verlegd naar het Westen toe, (Maria-Hendrikapark). Hierdoor ontstond een brede en lange strook vrije grond waarop de spoorbundels werden aangelegd en een wagonreinigingsloods gebouwd. (Zie fig. nr. 183).

Om meer ruimte te scheppen ten behoeve van de stoomvisserij, en een dringende nood te lenigen, (het zou verscheidene jaren vergen om hieraan te voldoen), werd in 1905 een aanvang gemaakt met het vergroten van het Eerste Handelsdok, door de bouw van het Brandarisdok in de bedding van de aanzet van de afleidingsvaart. Tussen het Eerste Handelsdok en de Brugse poort. De oude stuwbrug (9), de sasdeuren en de landhoofden op de aanzet van de afleidingsvaart, werden gesloopt. Nieuwe kaaimuren werden gebouwd vanaf de mond van het nieuwe dok tot en met de brug aan de Brugse poort ter hoogte van de Oesterbankstraat, (zie figuur nr. 181). Na het op diepte uitbaggeren, was het dok eind 1908 klaar voor gebruik. Het dok werd in 1935 gedempt, tesamen met de afleidingsvaart, (met uitzondering van de sluis van de Conterdam). Het Brandarisdok was alsdan reeds opgegeven als bevoorradingskaai van de stoomvisserij (en ook motorvisserij). De visserij was toen uitgeweken naar de nieuwe vissershaven op de oosteroever.

(Voor detailgegevens, zie R. Vancraeynest, "De afleidingsvaart" in: De Plate, jg. 2006, blz. 15-29 en 45-52).

VERWIJZINGEN

- (1) Volgens de eerste "volkstelling" uitgevoerd door de "Londense" Belgische regering in 1943.
- (2) Alle mannen en jongelingen tussen 16 en 35 jaar die nog niet tot militaire dienst waren opgeroepen of die om één of andere reden vrijgesteld waren, werden ingevolge een, zoals later bleek, onzinnige wet, opgeroepen om zich aan te melden bij een zogenaamde "Centre de Recrutement de l'Armée Belge", om zich dan onder begeleiding (soms gebrekkige leiding) naar Frankrijk te begeven om aldaar de "Belgische recruterings reserve" te vormen. Deze wet heeft

veel drama's, leed en slachtoffers veroorzaakt. 120.000 jongens en jonge mannen raakten in Zuid-Frankrijk verzeild, evenals een 700-tal in Groot-Brittannië. Waarvan de meesten scholieren en studenten. Na de overgave van Frankrijk en het staken van de strijd op het Europese vasteland op 22 juli 1940, komen de "Crabs", na enkele maanden terug uit Frankrijk. Tijdens de Duitse luchtaanval op Oostende op 27 mei 1940 werd de Consciencesschool getroffen. In de school waren veel "Crabs" ingekwartierd. Hierbij kwamen 40 jonge mensen, Crabs, om het leven. (zie: Omer Vilain, "Langs 't hard zand", Oostende, 1973, 166 blz, blz 151-152: *Het bombardement van de Consciencesschool*). Zowat 50 jaar later werd, op initiatief van Omer Vilain, een herinneringsplakket aan de school aangebracht.

- (3) Zie: M. Verleyen en M. De Meyer, "Mei 1940, België op de vlucht", (Antwerpen, 2010), 272 blz.

Zie: F. Decat, "De Belgen in Engeland 40/45", (Tielt, 2007), 223 blz.

- (4) Vorpostenboot: Duitse begeleidings- en patroeljevaartuig, omgebouwde stoomtreilers, uitgerust met kanon en andere wapens. De Vorposten Flottille Flandern zou bestaan hebben uit 8 schepen, waarvan er tijdens de oorlog zes verloren gingen

Zie: Tomas Termote, "S.M.S. Prangenhof -De Vorposten Flottille Flanderd 1914-1918", Ass. for Battlefield Archeology in Flanders, Voormezele, 2003.

Zie: Dirk en Tomas Termote, "Schatten en Scheepswrakken", Davidfonds, Leuven, 2009.

- (5) Zie: F. Gevaert en F. Huybrechtsen, "Oostende 14-18", deel 1 en 2, De Klaproos, Brugge, 1995 en 1996.

- (6) Monitor: gepantserd oorlogschip met geringe diepgang, uitgerust met geschutstoren met één of twee kanonnen van zwaar kaliber (30 a 40 cm), oorspronkelijk ontworpen voor de kustverdediging doch later uiterst geschikt bevonden voor de beschieting van de vijandelijke kust vanuit de ondiepe kustwateren, zoals de Vlaamse banken.

- (7) Zie o.m.:F. Gevaert en F. Huybrechtsen, "Oostende 14-18", deel 2".

L. De Vos, "Veldslagen in de Lage Landen", Davidfonds, Leuven, 1995, 255 blz.

- (8) Het wrak van de "Vindictive" vormde een gevaarlijk hindernis voor de scheepvaart en moest dringend opgeruimd worden. De stad Ramsgate (Engeland) bood 3 miljoen pond aan om het wrak naar Engeland over te brengen. Dit bleek een onmogelijke taak. Besloten werd het wrak te verplaatsen tot buiten de vaargeul en het aldaar te slopen. Na voorbereidende werken werd op 15 augustus 1920 een eerste poging ondernomen die echter mislukte. De volgende dag slaagde men erin het wrak te verplaatsen tot in de omgeving van de dorpel van de Leopoldspuisluis. Vanaf 1922 tot 1925 werd het schip in verschillende fasen gesloopt. Het is echter pas in 1982 dat de laatste resten verwijderd werden.

De boeg van het schip werd geschonken aan de stad Oostende die het liet opstellen op de westeroever van de saskom van de Demeysluis, als onderdeel van een oorlogsmonument ter herdenking van de "Vindictive-nacht". Alwaar het tot op heden (2011), enigszins vergeten en wat verwaarloosd, (en nu moeilijk bereikbaar), er nog staat.

- (9) Spoorwegbrug die de verbinding maakte tussen het station Oostende-Stad en het zeestation. Overbodig sinds de ingebruikname van de rechtstreekse spoorverbinding Oostende-Kaai met de lijn naar Brugge-Brussel.

(wordt vervolgd)

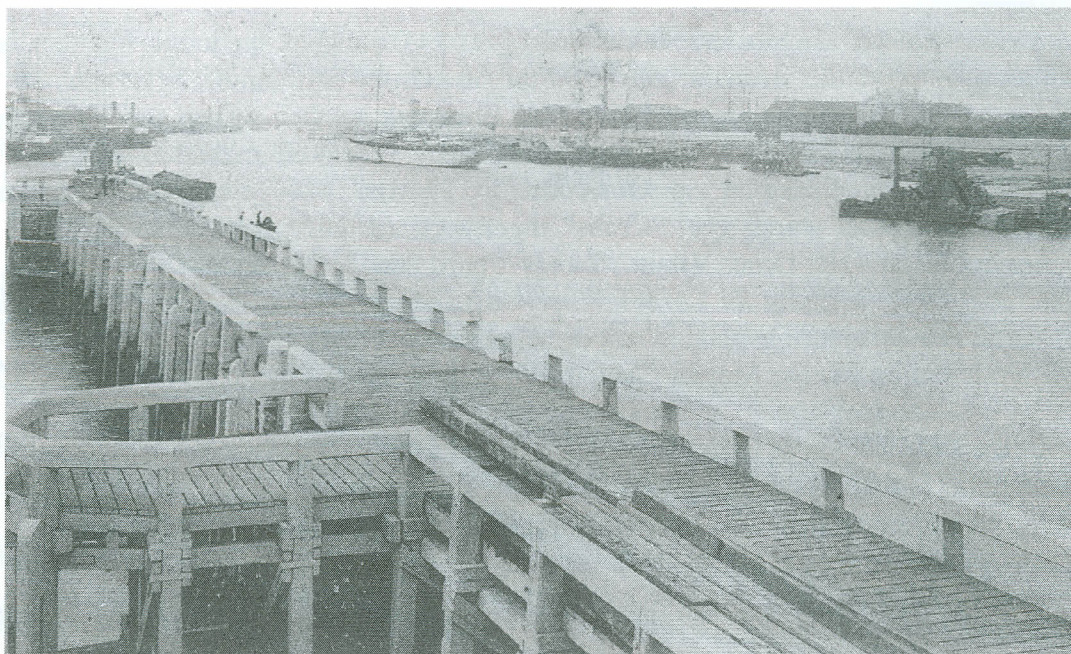


Fig. 174. Haven Oostende, 1905, havengeul. Rechts de oosteroever, links de pakketbotenkaai. Voorgrond: de benaderingssteiger van de Demeysluis, waar later na W.O. I, Engelse pakketboten aanlegden met "ééndagstoeristen". Helemaal rechts is men de resten van de Militaire Sluis aan het wegbaggeren. Midden het koninklijk jacht "Alberta" (gecharterd) en de pakketboot "La Flandre". Achtergrond: de werkhuisen van het Zeewezen.

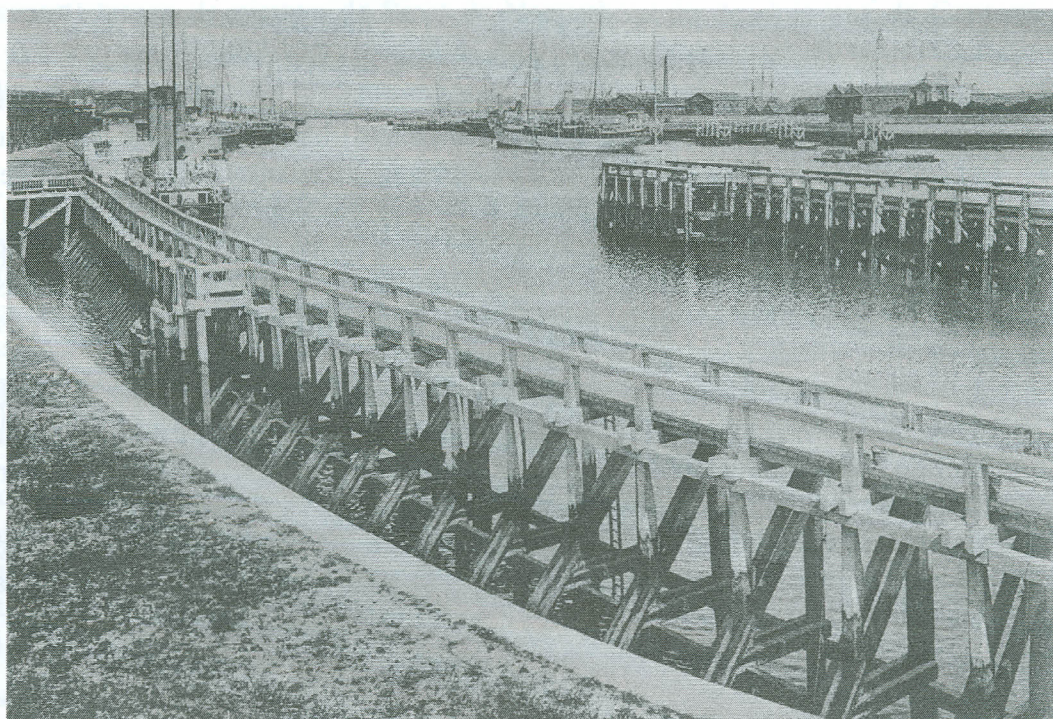


Fig. nr. 175. Haven Oostende, 1905, de havengeul. Links de pakketbotenkaai met overkapte sporen van Oostende-Kaai. Op de voorgrond het houten steigerwerk van post 5. Middenachtergrond: de "Alberta" en in de achtergrond de werkhuisen van het Zeewezen. Bemerkt de constructiewijze van de houten kaaien van de pakketbotenkaai. Aan de kaai vier pakketboten van de Oostende-Doverlijn.



Fig. 176. Haven Oostende, spoorstation Oostende-Kaai, 1 en 2 september 1914. Binnenzicht van de spoorhal, de overdekte sporen, sporen 1 2 en 3. Op spoor 1 een treinstel bestaande uit goederenwagons, voor het vervoer van zopas ontscheept militairen van de 4^e Legerafdeling richting Antwerpen, en die wat uitrusten op de perrons.



Fig. 177. Haven Oostende, 1915-1915. Een Halb-Flotille Torpedoboten van de A-1 klasse, van de Kaiserliche Marine, gemeerd aan de nog onbeschadigde Pakketbotenkaai en het stationsgebouw. In de achtergrond de pakketboot "La Flandre", die in oktober 1914 door het Zeewezen achtergelaten werd te Oostende.

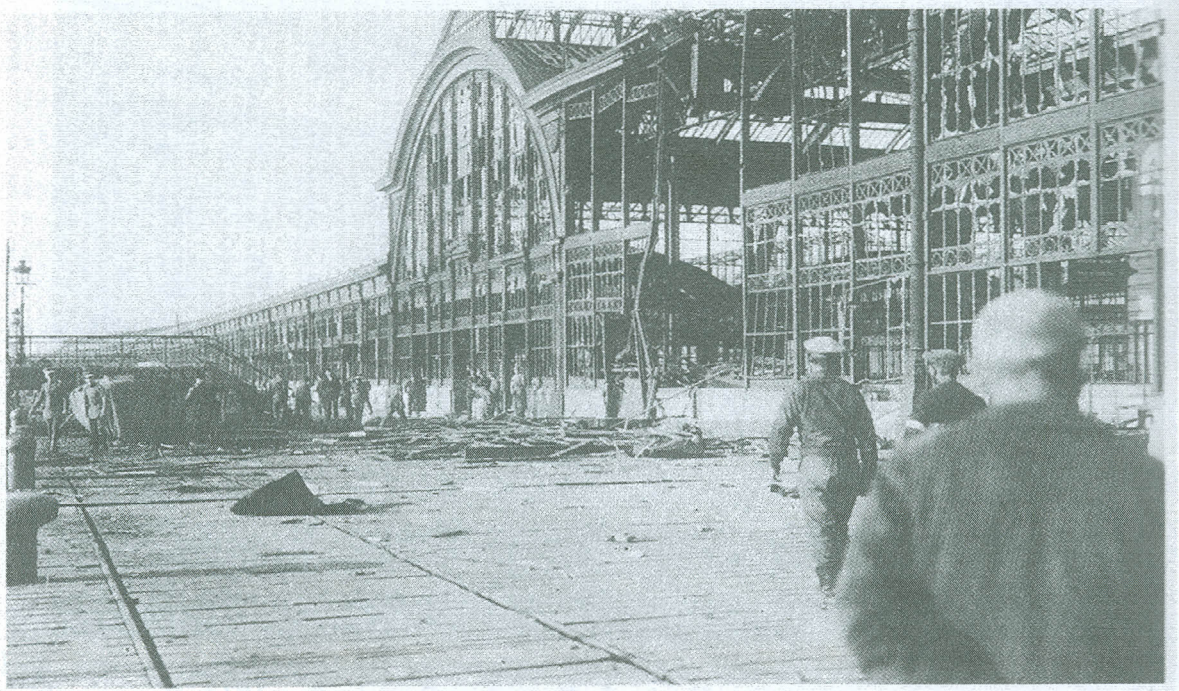


Fig. 178: Haven Oostende, Pakketbotenkaai, na de beschieting van 5 juni 1917. Naast de kantoren van het Zeewezen, werd o.m. ook de in- en ontvangsthal getroffen, met enorme glasschade als gevolg. Later werd de staalconstructie door de Duitsers geloopt.

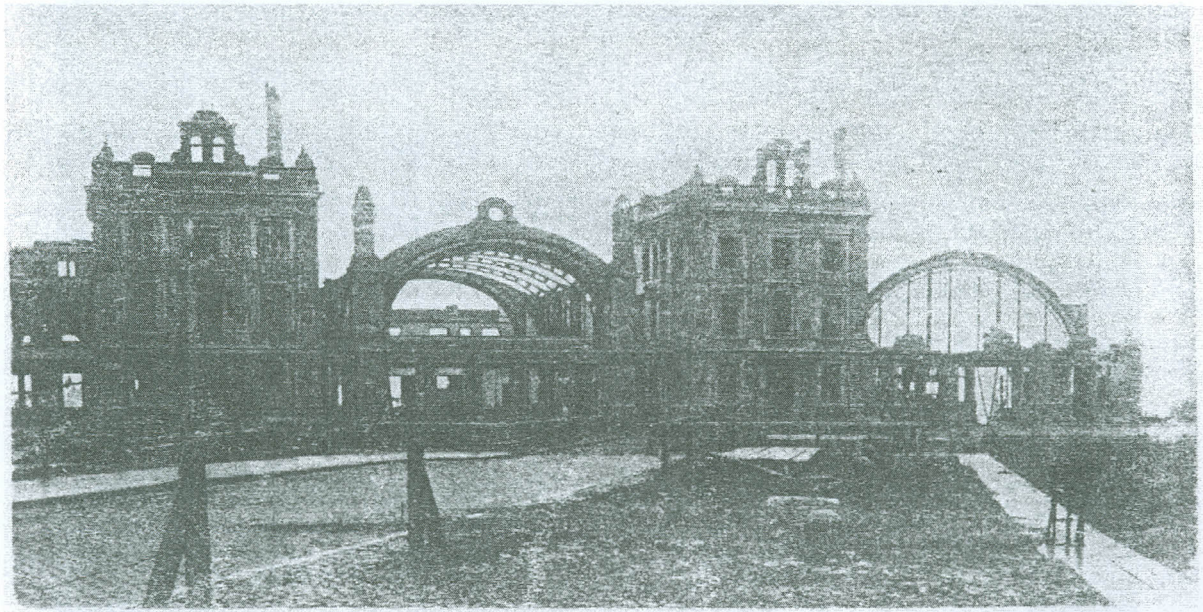


Fig. 179. Haven Oostende 1919. Foto van het vernielde zee-station Oostende-Kaai. Veel bleef er niet gaaf; de vernieling van totaal.

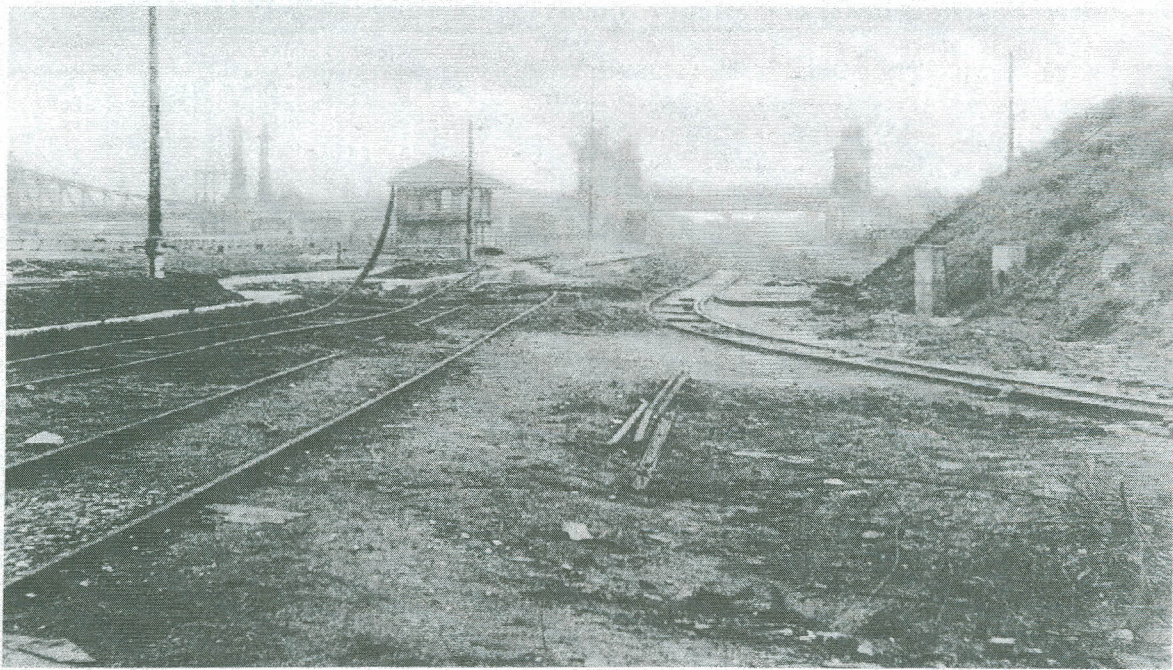


Fig. nr. 180. Haven Oostende. Foto genomen in 1919 van het door de Duitsers opgebroken sporemlacement van Oostende-Kaai. De vraag hierbij is: wat hadden de paar overblijvende spoorstaven misdaan? In de achtergrond de de Smet de Naeyer bruggen, zonder de vrouwelijke figuren met blote.....!

