

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (DEEL23).

door **Ferdinand GEVAERT**De Pakketbotenkaai: van "Batterie de la Debarcadère" tot "Cruise kaai", (deel 5).

Het volledig uitvoeren van de conventie van 1894 zou heel wat jaren duren. Effectief aangevangen in 1897 zal het duren tot 1914 vooraleer alle uitrustingswerken voltooid waren. Met uitrustingswerken verstaan we het plaatsen van hijskranen, bruggen, bouwen van stapelhuizen, bedieningsgebouwen, toldiensten, havenmeester, sluismeesterswoning, brandweerkazerne, aanleg van wegen en spooransluitingen, gas en elektriciteit.

In 1912 werd er tussen het Oostendse Stadsbestuur en de Belgische Staat een conventie gesloten waarbij uitgebreider voldaan zou worden aan een paragraaf van de initiële conventie van 1894. nl. het scheppen van meer aanlegmogelijkheden voor de visserij. De uitvoering hiervan, vertraagd door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog, zou uiteindelijk duren tot 1938 bij het verlengen van de toen reeds te kleine eerste uitvoering van het vlotdok van de nieuwe "visserijhaven", het huidige "Visserijdok".

Twee vismijnen later, 2010, waren er al een paar jaar plannen en projecten om zowat een derde van het visserijdok te dempen om ruimte te scheppen voor het toen reeds niet meer bestaand aanbod van te verscheperen vrachtwagens en opleggers. Eind november 2010 werd hiervan afgestapt. De Oostendse vismijn werd verkocht aan de Vlaamse overheid en een samenwerkingsverband afgesloten met de Zeebrugse visveiling en het "European Fish Center", om de "Vlaamse Visveiling" te vormen. Hierbij werd afgezien van het voornemen om het Visserijdok gedeeltelijk te dempen en om de omliggende gronden verder voor te behouden voor visserijgebonden activiteiten.

Een eeuw geleden werden ganse woonwijken gesloopt om ruimte te scheppen voor de haven en havengebonden bedrijvigheid. Een eeuw later worden een deel van dezelfde industriegronden rijp gemaakt om omgevormd te worden tot woongebied.

Hoe een dubbeltje rollen kan !.

In 1898 werden de grootse werken voor de omvorming en uitbreiding van de haven van Oostende aangevat. De Franse- en Militaire sluis werden aanvankelijk behouden om de enorme bouwputten die ontstonden in de voormalige achterhaven (ook dienstig als spuikom), de Franse spuikom en in de polder voor het bouwen van een nieuwe spuikom met een oppervlakte van 80 hectaren (de huidige spuikom) droog te houden.

In de bouwputten verdwenen vier voormalige Bredense wijken: de Mosselhoek, Sas-noord (Coupure), 't Varretje en de Molenhoek (zie fig nr. 165, vorige aflevering). De Franse- en Militaire sluis die gebruikt werden voor het "scheuren" van de Oostendse havengeul, waren al enige tijd niet meer gebruikt om die reden (1890). Sinds dan, zoals nu nog steeds, werd de havengeul op peil gehouden door het mechanisch baggeren met emmerbaggermolens.

Naast de vermelde woonwijken, (later, na 1920, ook nog de Vuurtorenwijk ), verdwenen ook nog een aantal oesterparken (1). De Sassen van Slijkens werden eveneens voorlopig buiten dienst gesteld, niet alleen voor de scheepvaart naar Brugge, doch ook voor de afwatering van de polders.

In de droge bouwputten werden de kaaimuren voor het nieuw vlotdok (handelshaven), houtdok, nieuwe voorhaven met diepwaterkaai, zeesluis en brughoofden, gebouwd en de nodige uitgravingen en bodemversterkingen uitgevoerd.

In 1902 was de bouw van de Zeesluis Demey, die toegang gaf tot het nieuw vlot- en houtdok, op details na, afgewerkt. In de loop van 1903 werden de sluisdeuren aangebracht, evenals de beneden- en bovensluis hoofdbruggen.

De sluis had een nuttige lengte van 120 m en een breedte van 18 m. De sluisdrempels lagen (liggen) op -4,90m (Z) (peil van Zeebrugge). De kaaien aan de Oostendse havengeul liggen op +6,80 m (H). Peil (H) ligt 0,32m lager dan (Z).

Zeewaarts van de nieuwe zeesluis en aansluitend op het westelijk beneden sluis hoofd en zuidelijk van de toen nog behouden Franse sluis, werd een houten aanlegsteiger gebouwd, met een lengte van 120 m. Dit vormde het zuidelijk gedeelte van de latere verlengde Pakketbotenkaai. (zie fig. nr. 166).

In 1904 waren de werken zo gevorderd dat de Franse- en Militaire sluis konden gesloopt worden en de havengeul gebaggerd tot op de vereiste diepte. Aansluitend aan deze werken werd de Pakketbotenkaai verlengd met aanlegposten 3 en 4, tot aan de houten aanlegsteiger waarvan hierboven sprake. Zo werden aanlegposten 3,4 en 5 gevormd. Aanlegpost 5 was echter niet geschikt voor pakketboten: er konden geen passagiers ontscheept worden en de aanliggende bodem was te ondiep. (Zie fig. nr. 148, Metamorfose v/d haven..... deel 19, in: De Plate; jg. 2010, blz. 30).

Op 16 juni 1905 werd het eerste zeeschip, de s.s. Dawdon, geladen met hout voor de houtinvoerder De Buck en Deweert, versast in de zeesluis Demey om aan te leggen in het houtdok.

Het was echter niet het eerste schip dat gedokt werd in het houtdok. De eer ging naar het stoomschip "L' Avenir", dat op 7 oktober 1903 aanmeerde in het houtdok. Het schip bereikte echter het houtdok via de oude handelsdokken en de afleidingsvaart en werd versast in de sluis van de Conterdam.

Alhoewel de uitbreidingswerken van de haven nog niet voltooid waren, werden de nieuwe haveninstallaties op 4 september 1905 plechtig ingehuldigd in aanwezigheid van de regerende vorst Koning Leopold II.

De ombouw en het in lijn brengen van aanlegposten 1 en 2, met het overige van de Pakketbotenkaai, werd in 1907 aangevat en in 1910 voltooid. Dit was noodzakelijk, o.m. door de bouw van een nieuw zeestation. "Oostende-Kaai".

De nieuwe verbindingsweg naar de oostkust, de huidige (en nu voor het verkeer afgesloten) Graaf de Smet de Naeyerlaan en Slijkense steenweg), werd op 9 juli 1905 geopend voor het verkeer. De draaibrug over de nieuwe voorhaven, de Voorhavenbrug, was reeds in 1901 opengesteld voor het verkeer.

De conventie van 1894 voorzag het bouwen van een nieuw zeestation. De uitvoering behelsde de uitbreiding van het stationsemplacement tot zes stationssporen en spoorkaden, Overdekt met een totale overkapping, zoals toen gebruikelijk was voor belangrijke spoorstations, (zie fig. nr. 170).

Het houten zeestation met aanpalende spoorluifel (zie fig. nrs. 168 en 156), zou gesloopt worden en vervangen door een nieuw gebouw. In dit complex zouden alle spoorstationdiensten, post, passagiersverhandeling voor de pakketboten en de diensten van het Zeewezen ondergebracht worden. Daarnaast en aansluitend zou het zeestation een luxe hotel bevatten, het "Hotel Terminus Maritime". dat zou beheerd worden door de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits."

Na de aanleg van de zes stationssporen werd eind 1903 een voorlopig houten stationsgebouw opgetrokken aan de westelijke zijde van het stationsemplacement (zie fig. nr. 169). Het voorlopig

gebouw zal gedurende de periode van de sloop van het oud zeestation en de bouw van het nieuwe, dienst doen als station.

In 1904 werd de spoorverbinding Oostende-Stad/Oostende-Kaai verbroken door het slopen van de spoorbrug over het verbindingskanaal, dat verbreed werd om het Brandarisdok te vormen.

In 1905 werd de bouw van de spooroverkapping aangevat. Deze bestond uit een stalen constructie met drie bogen, die ieder twee sporen overspanden. De overkapping werd uitgevoerd overeenkomstig de toen heersende stationsarchitectuur, nl. metalen gebinten met doorlopende beglazing. In 1906 was de overkapping voltooid, (zie o.m. fig. nrs. 169 en 170).

In 1907 werd het oud houten zeestation afgebroken, (zie fig. nr. 168), om ruimte te maken voor de bouw van het nieuw zeestation dat ontworpen werd door de spoorwegarchitecten Otten en Beulen.

Het gebouw werd ontworpen als kopstation, de voorgevel naar de stad gericht, met de ingang ingepland ongeveer in de as van de toenmalige brug over de zeesluis van de oude handelsdokken, (zie fig. nr. 171). Centraal de inkomsthal met reisbiljettenbalie, reisgoedbalie, telegraafkantoor, geldwissel, ingang tot de wachtzalen met buffet, ingang tot het hotel en toegang tot de sporen. Een imposant geheel.

Aan de linkerkant van het gebouw strekte zich het "Hotel Terminus Maritime" uit, waarvan de ingang zich in de linker toren bevond. Links naast het hotel was een verwerkingscentrum van de Post gelegen, voornamelijk voor het behandelen van poststukken die vervoerd werden door pakketboten. De pakketboten waren trouwens ook "postboten": op de schepen vaarde ook een postbeambte mede. En er was ruimte voorbehouden voor de post, inclusief een "postkamer" en kajuit voor de "postman".

Aan de kaaizijde van de Visserskreek werd aansluitend aan het postgedeelte een kantorenvleugel gebouwd, ten behoeve van de administratieve- en bestuursdiensten van het Bestuur van het Zeewezen.

Aan de zijde van de havengeul, de Pakketbotenkaai, werd een in- en ontschepingshal gebouwd, bestaande uit een beglaasd metalen gebintenconstructie van het type "drie scharnier bogen". De inkomhal en de in- en ontschepingsruimte, met voorzieningen voor de toldiensten en zeevaartpolitie, (nu scheepvaartpolitie), werden verbonden met de overkapte spoorperrons door een identieke beglaasde metalen constructie. In deze ruimte bevond zich tevens de uitgang van het zeestation.

Eenmaal ontscheept, bewogen de passagiers zich vanaf de kaai tot in de trein in een overdekte ruimte, (evenals de bagage en de postzakken).

De bouw werd aangevat in 1909 en het zeestation werd plechtig geopend op 1 augustus 1913.

## VERWIJZING

(1) Zie aflevering deel 22, "De metamorfose..."; in: De Plate, jg. 2010, blz. 225, verwijzing 2.

(wordt vervolgd)

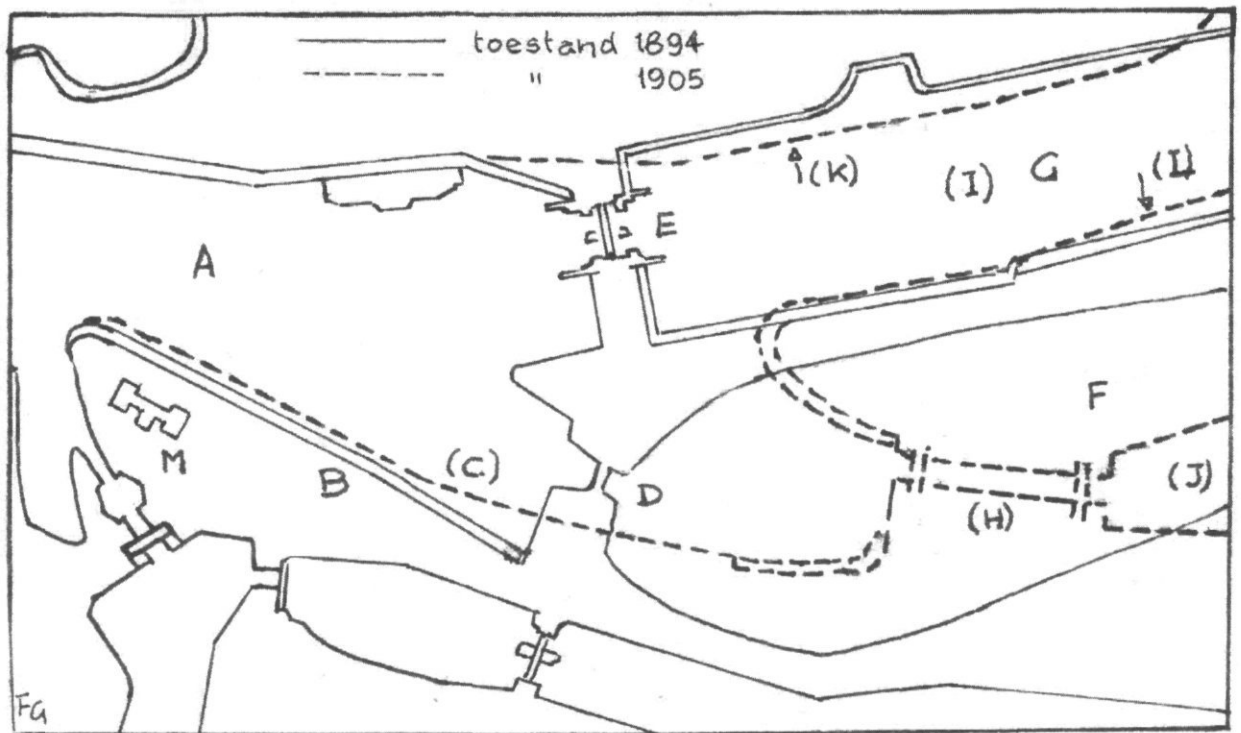


Fig. nr. 166. Haven Oostende. Vergelijkende situering havenwerken 1894-1905.

Legende: A: havengeul; B: Pakketbotenkaai 1894; C: Pakketbotenkaai 1905 (1909); D: Franse sluis; E: Militaire sluis; F: Militaire sluis; G: achterhaven 1894; H: zeesluis Demey; I: achterhaven 1905; J: vlotdok; K: bevoorradingsposten pakketboten 1905; L: Diepwaterkaai 1905; M: zeestation 1894.



Fig. nr. 167. Haven Oostende, Pakketbotenkaai 1903. Zicht op de Pakketboten in 1904. De sloop van de Franse sluis is voltooid, het baggeren van de resten van de sluis is in de eindfase getreden., Bemerck rechts onder: nog weg te baggeren resten van de sluishoofden. Links: kaaiwerken op post 3 en 4. In de achtergrond het zeestation met spoorluifel

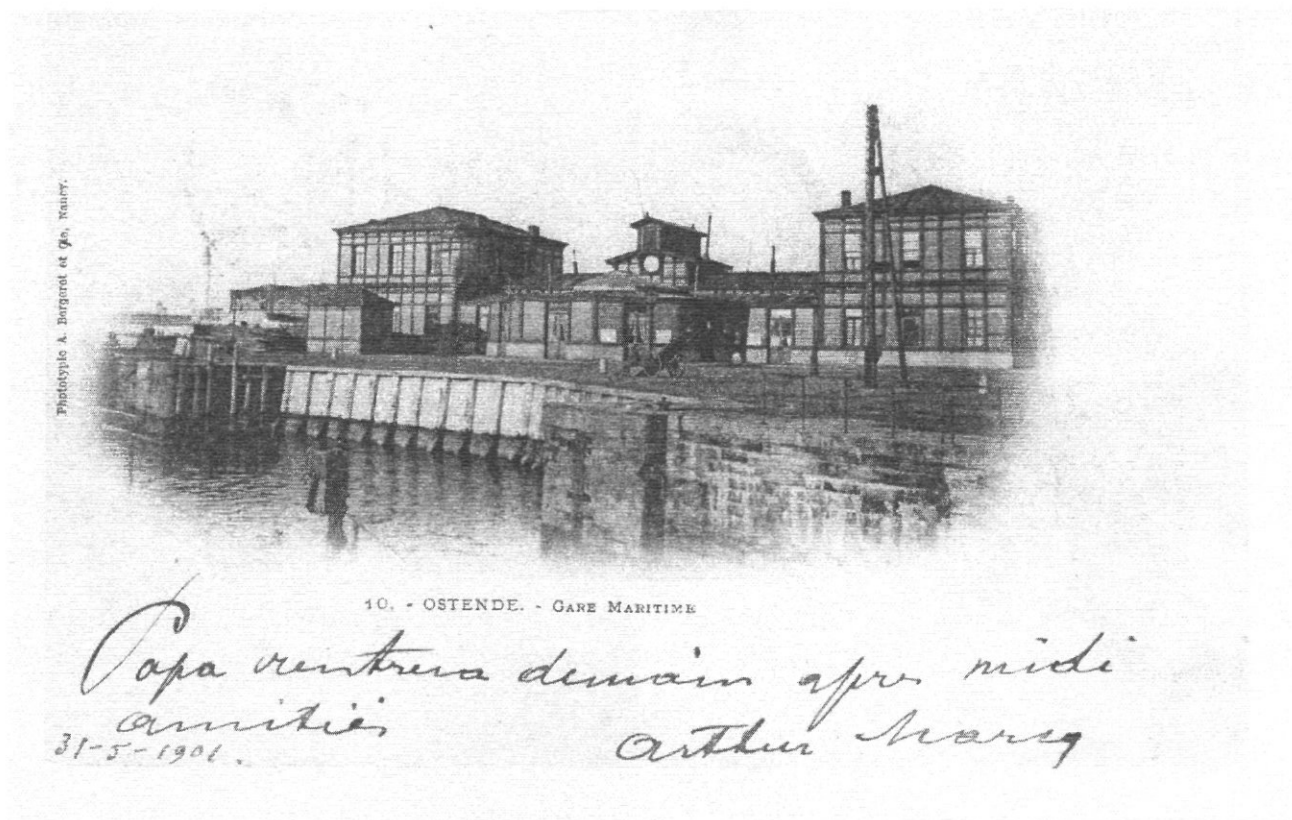


Fig. nr. 168. Haven Oostende, Pakketbotenkaai 1894: het houten zeestation, met op de voorgrond de spuikom van de zeesluis van de handelsdokken.



Fig. nr. 169. Haven Oostende, 1904: zicht op het houten voorlopig stationsgebouw en de aanvang van de bouw van de metalen spooroverkapping, van op de brug over de sluis van de handelsdokken.



Fig. nr. 170. Haven Oostende, Station Oostende-Kaai, 1913. De spooroverkapping.



Fig. nr. 171. Haven Oostende, 1913. Zicht op het Zeestation. Links de kantoren van het Zeewezen, aan de Visserskreek. Midden het "Hotel Terminus Maritime", met in de linker toren het sorteercentrum van de Post. Rechts de uitgang van het station en de spooroverkapping

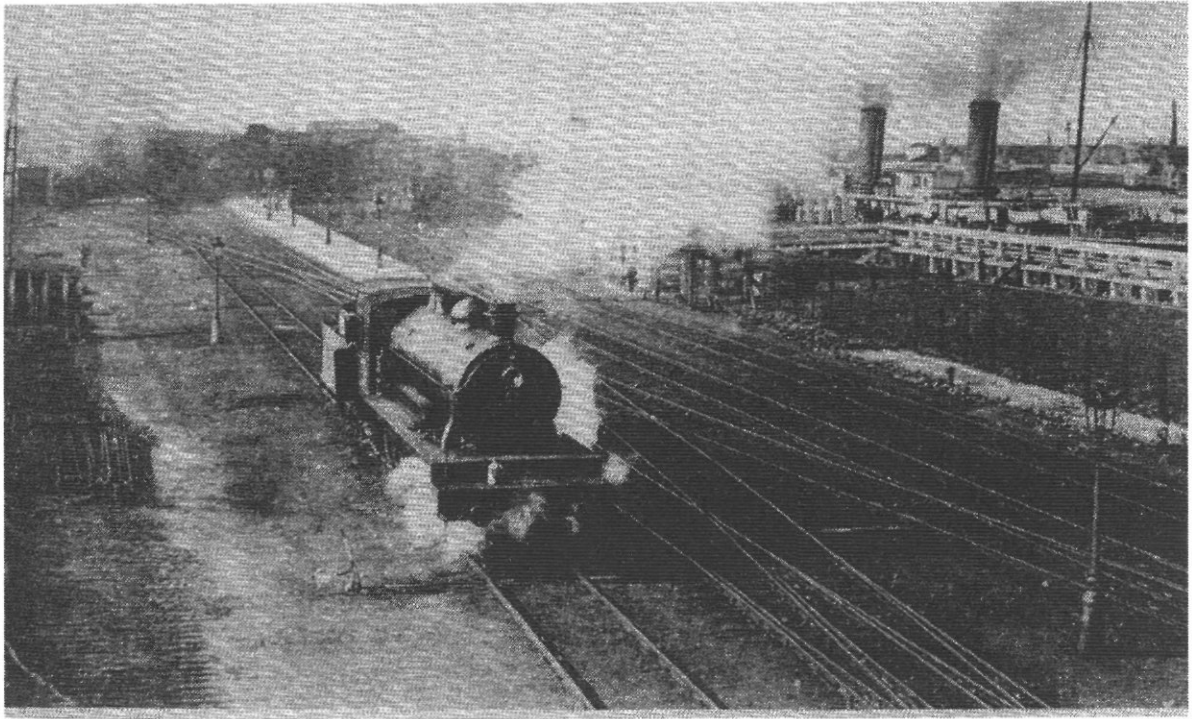


Fig. nr. 172. Haven Oostende, 1910. Pakketbotenkaai en stationsemplacement Oostende-Kaai  
Rechts de houten aanlegsteiger op post 5, gebouwd in 1902, met aansluitend post 4 en 3,

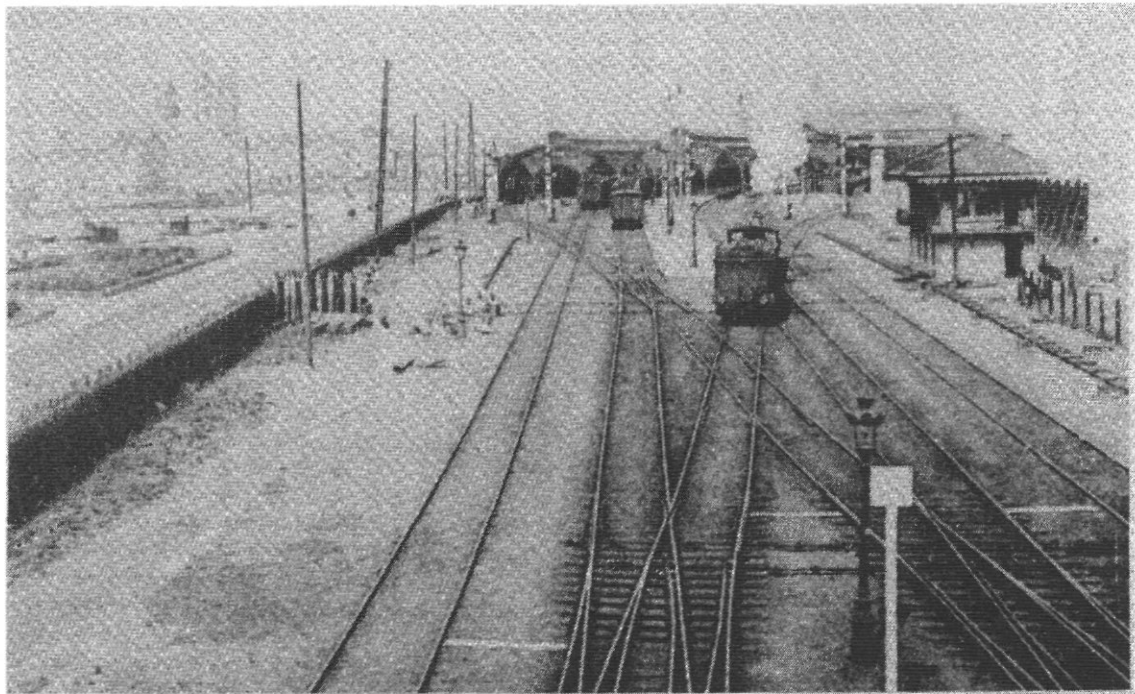


Fig. nr. 173 Haven Oostende. Zeestation Oostende-Kaai in 1913. Bemerck de 6 stationssporen en de  
spooroverkapping