

De Pakketboten kaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruisekaai”, (deel 3).

We vertoeven nog even in de 19e eeuw. Een eeuw waarin Oostende uit haar keurslijf van vestigingswerken en -grachten zou barsten en waar op het vlak van het openbaar vervoer en de vervoersinfrastructuur een aantal baanbrekende verwezenlijkingen zich zouden aandienen. Die tot op vandaag een grote invloed zouden hebben op de ontwikkeling van de volksaard, de volkscultuur, de volksgebruiken, het maatschappelijk en economisch leven, en “last but not least” een immer niet te stoppen ingreep plegen op de urbanisatie en uitzicht van de stad Oostende. Deze ontwikkelingen zouden het ontstaan, bestemming en verdere ontwikkeling, tot op heden, (2010), van de Pakketbotenkaai blijven bepalen.

In 1820 bereikte de aanleg van de steenweg Brugge-Oostende (de huidige N 10) het eindpunt te Oostende aan de Brugse poort op het Hazegras. De steenweg liep van Brugge over Sint-Pieters, Meetkerke, Houtave, Stalhille, Vlissegem (Vijfwege), Klemskerke, Bredene naar Oostende, zonder echter de dorpskernen aan te doen. De aanleg was begonnen in Brugge in 1766 tijdens het Oostenrijks bewind, (de Oostenrijkse Nederlanden). Na een onderbreking in de aanleg tussen 1776 en 1778, had de aanleg de plaats “Vijfwege” op het grondgebied van Vlissegem bereikt, toen de Franse bezetting een einde maakte aan de aanleg.

In het begin van “Hollandse periode”(1) werd de aanleg vanuit Vijfwege terug aangevat. In 1820 was de steenweg Brugge-Oostende voltooid en kon het wegvervoer tussen Brugge en Oostende verlopen zonder de omweg via Jabbeke en Giste! te maken (2), om aldaar via de steenweg Oostende-Wijnendale (3) Oostende te bereiken (4).

Eveneens in 1820 werd het verbindingskanaal (ook “afleidingsvaart” genoemd) tussen de handelsdokken van Oostende en de vaart naar Brugge in gebruik genomen. De binnenvaartschepen, ofte “binnenlanders” en beurtschepen (5), moesten niet langer via de zeesluis van Slijkens en de havengeul varen om de handelsdokken te bereiken. Tevens werden de handelsdokken dan gevuld met zoetwater in plaats van zeewater, wat ten goede kwam aan de levensduur van de houten waterbouwkundige constructies, gelet op de aanwezigheid van o.m. paal- en andere wormen in het zeewater (6)

Op zondag 2 september 1838 werd de spoorwegverbinding tussen Brussel en Oostende opengesteld voor het publiek (7). Het zou tot december 1839 duren vooraleer de treinsporen tot binnen de stadsmuren zouden gebracht worden. Tot dan lag het eindpunt van de spoorweg buiten de wallen, te situeren waar thans (2010) het nieuw St. Damiaan ziekenhuis opgetrokken wordt. Het eerste station “intra-muros” mag gesitueerd worden op de parkeerplaats aan het Provinciaal Maritiem Instituut, de voormalige John Bauwens-visserijschool. In 1847 werd een nieuw gebouwd spoorwegstation in gebruik genomen, te situeren op de inplanting van het appartementsgebouw gelegen in het verlengde van het Delhaize-grootwarenhuis aan de Leopold-III laan. In 1868 werd de spoorlijn Oostende-Torhout in dienst gesteld. De lijn liep over de wijk Meiboom (met treinhalt), Stene (met spoorwegstation, gelegen niet zover af van de huidige Zilverlaan), Snaaskerke, Gistel, Moere, Eernegem, Ichtegem, Wijnendale naar Torhout.

In 1873 werden akkoorden gesloten met buitenlandse spoorwegmaatschappijen voor het inleggen van internationale treinen tussen Oostende en Berlijn, Oostende-Wenen en Oostende-Parijs. Deze treinen zouden aansluiting geven op de pakketboten van de Oostende-Doverlijn. In 1874 werd de eerste geregelde spoorverbinding met slaapwagens ingelegd tussen Oostende en Berlijn. Zodoende

werd Oostende een internationaal spoorwegstation. Hoedanigheid die teloor zou gaan bij het opschorten van de spoorverbinding Oostende-Wenen eind vorige eeuw.

In 1882 werd een groter nieuw spoorwegstation, "Oostende-Stad", in gebruik genomen, te situeren op de inplanting van "Delhaize" aan de Leopold III laan en het appartementsgebouw "De Mast" aan het Ernest Feysplein, (vroeger Van der Sweepplein, naar de hoofdingenieur van de Belgische Spoorwegen toen het station gebouwd werd).

Ondertussen werd in 1845 de "Dienst der Stoompakketboten tussen België en Engeland", bij wet van 9 juli 1845 en K.B van 5 februari 1846, ingesteld. Op 3 maart 1846 werd de eerste regelmatige overvaart naar Dover ingelegd. Het oprichten van deze staatsinstelling zal grote gevolgen hebben voor Oostende. De invloeden hiervan zullen Oostende en de haven vormen tot wat ze vandaag (2010) zijn. Oostende zal voor de Britten en andere Angelsaksers uitgroeien tot de "Gateway to Europe", "de Poort tot Europa". Deze toestand zal aanhouden, na een terugval door de opgang van het luchtverkeer, tot de laatste decennia van de 20e eeuw (8).

Zoals reeds vroeger aangehaald bouwde men in de periode 1866-1870 een nieuwe kaai, de "Pakketbotenkaai", met zeestation en met spooraansluiting naar het spoorwegstation Oostende-Stad. In 1879 werd het perron, ofte spoorkaai, voorzien van een overkapping, zodat de passagiers onder betere bescherming konden uitstappen en "instijgen" in de wagons.

In 1884 werd de "Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen" opgericht (de voorloper van "De Lijn"). Op zondag 5 juli 1885 werd tussen Oostende en Middelkerke de eerste tramlijn van het land "plechtig ingehuldigd". De lijn werd wat later uitgebreid naar Veurne over Nieuwpoort. Op zondag 1 augustus 1886 werd een tweede tramlijn, of buurtlijn, van Oostende naar Blankenberge over Bredene-Dorp, plechtig ingereden.

Eveneens op 5 juli 1885 werd de Oostendse stadstramlijn in gebruik genomen. Deze tramlijn maakte een lus rond het "oud stadsgedeelte", nl. : vertrekkend aan het O.-L-Vr-College in de Keizerskaai (nu Vindictivellaan), over de Visserskaai, de Van Iseghemlaan, Torhoutsesteenweg, Petit Paris, en via de Zuidlaan (nu A. Pieterslaan) terug naar het College.

Vele jaren na de uitbreidingen naar De Panne en Knokke, werd op 29 juni 1907 nog een buurtlijn in gebruik genomen, Oostende-Diksmuide over Leke. (Velen onder ons zullen zich nog de lange stoomtrams, met talrijke wagons en die zwarte rook en witte stoom spuwend, zich door de stad slingerden op weg naar Leffinge herinneren).

De trams en de bussen van De Lijn, beheersen tot op de dag van vandaag het stadsbeeld (9).

De grote concentratie van staatspersoneel en openbare diensten te Oostende, (Zeewezen, met de pakketboten, loodswezen, sleepdienst, reddingsdienst, zeevaartinspectie, waterschoutsambt, scheepsbouwdienst en toldiensten, spoorwegen met inbegrip van de buurtspoorwegen (tram), de posterijen, openbare werken, en andere) zal in 1892 leiden tot het oprichten door staatspersoneel van een coöperatieve vereniging, ofte samenwerkende maatschappij, de S.E.O., of vulgo: "de Coö". Deze organisatie zal tot bij de ontbinding in 1981 een grote impact hebben op het Oostendse handels- en maatschappelijk leven, (denk aan de "mamsels" - de legendarische winkeljuffers van de Coö). (10) en (11).

De in 1866-1870 (1871) gebouwde nieuwe Pakketbotenkaai had slechts voldoende lengte voor het behoorlijk aanmeren van twee pakketboten van de klasse "Louise-Marie", met een scheepslengte van 65,27 m. De dienstnoodwendigheden vereisten dat er voldoende kaailengte beschikbaar moest zijn voor het gelijktijdig meren van twee pakketboten. Dit zou niet meer mogelijk zijn bij de komst

van een nieuwe klasse schepen, de "Prince Albert"-klasse, met een lengte van 95 meter. De eerste van een reeks van drie schepen van deze klasse werd geleverd in 1886, zodat het verlengen van de Pakketbotenkaai zich opdroeg. Dit was echter niet zo eenvoudig.

Veel ruimte was er niet op de Pakketbotenkaai in 1886. Benevens het treinspoor naar het spoorwegstation Oostende-Stad voor de internationale treinen, was er ook nog het spoor van de buurtspoorweg Oostende-Blankenberge die aangelegd was op de smalle strook vaste grond tussen de havengeul en de afleidingsvaart. Dit is duidelijk weergegeven op fig. nr. 154, dat de volledige situatie weergeeft van de ruimtelijke bezetting van de Pakketbotenkaai en aanliggende. Op de kaart (opgemaakt door de NMVB in 1886) is het tracé van de buurtlijnsproren duidelijk weergegeven, die slingerd de weg vindt vanop de Keizerskaai, aan het Waterhuis over de brug van de handelsdokken, via het plein van het zeestation naar de smalle strook waarvan boven sprake is. Via de Franse sluis, over de dijk tussen de Franse spuikom en de toenmalige achterhaven (nu voorhaven), om zo Slijkens te bereiken.

Ruimte om de Pakketbotenkaai te verlengen en geschikt bruikbaar te maken kon slechts geschapen worden door het wijzigen van het tracé van de afleidingsvaart en de buurtspoorwegsporen. Dit laatste werd in 1889 uitgevoerd. Het tracé werd gedevieerd over de brug aan de Brugse poort, door de Oesterbankstraat naar het Van der Sweepplein en verder naar de Keizerskaai.

In 1887-1889 werd de Pakketbotenkaai verlengd tot aan de Franse sluis en werd eveneens de bestaande kaaimuur versterkt. Na het hertraceren van de afleidingsvaart is er voldoende ruimte geschapen om over een oppervlakte te beschikken om op een degelijke manier de kaai te benuttigen voor het meren, laden en lossen van de schepen en het in- en ontschepen van passagiers. Tevens werd het mogelijk om een rechtstreekse spoorverbinding te maken tussen het zeestation en de spoorlijn naar Brugge (Brussel). Zo zou het niet meer noodzakelijk zijn de internationale treinen via het station Oostende-Stad te laten rijden om het zeestation te bereiken.

In 1895 werd een gedeelte van de Franse spuikom gedempt, zodat het verbindingsspoor kon aangelegd worden. In 1896 kon de eerste internationale trein rechtstreeks naar het zeestation rijden.

Deze nieuwe toestand was geen lang leven beschoren. Reeds in 1872 hadden de Oostendse handelsmiddens, de visserij, het Zeewezen en het stadsbestuur aangedrongen op een gevoelige uitbreiding van de haven.

In 1893 werd het ontwerp van de nieuwe haveninstallaties goedgekeurd door de regering en het stadsbestuur.

Op 10 oktober 1894 werd een overeenkomst gesloten tussen de Staat en het Stadsbestuur. In 1897 konden de eerste aanbestedingen uitgeschreven worden voor de uitvoering van de werken voor de "nieuwe haven". Het ontwerp zal de haven en de ruimtelijke ordening van Oostende en omliggende, ook territoriaal en verkeerstechnisch, grondig wijzigen.

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

- (1) Hollandse periode: de periode 1815-1830, toen ingevolge het Verdrag van Wenen Noord en Zuid-Nederland opnieuw verenigd werden als het Koninkrijk der Nederlanden onder Willem I.
- (2) Steenweg Brugge-Jabbeke-Gistel aangelegd in 1755.
- (3) Steenweg Wijnendale - Oostende aangelegd in 1764-1775.
- (4) Zie ook: Freddy Hubrechtsen, "De weg nr.12, Oostende Trier", in: De Plate, jg. XIX, 1990, blz. 323.
- (5) Beurtschepen: ook "de Barge" genoemd, binnenvaartschepen die op regelmatige wijze verbindingdiensten uitvoerden op de binnenwateren tussen de steden, o.m. tussen Oostende en Brugge. Zie ook: J. Penninck, "De Barge", Gidsenbond, Brugge, 1964.
- (6) Zie ook: R. Vancraeynest, "De afleidingsvaart", in: De Plate, jg. 2006, blz. 15 - 30 en 45 - 52.
- (7) Zie ook: F.Gevaert, "Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende", De Plate, jg. 17, nrs 7--9, blz. 173-221.
- (8) Zie ook: F.Gevaert, "Driekwart eeuw male", Ter Cuere, Bredene, 1971.
- (9) Zie ook: R. Vancraeynest, "De tram maakte de kust" (Oostende, 1985).
- (10) We herinneren ons nog altijd de grote toeloop van volk in de stad toen de ristourno's, ofte: "de profielen", uitgereikt werden in de S.E.O.. Het café van de Coö was toen te klein om alle dorstigen te laven. En 't kon er van af.
- (11) Zie ook: Olivia Simoen, "Van de Coö gesproken, over mamzeis, stongs en percenten", Oostende 2009 (Oostendse historische publicaties).

Legende: 1. havengeul. 2. Leopoldspuisluis en -spuikom. 3. Zeewezendok. 4. Schuildok (Montgommerydok). 5. Vismijn en Visserskreek. 6. Pakketbotenkaai met Zeestation. 7. Handelsdokken met schutsluis. 8. Spoorwegstation met Oostende-Stad met aansluitspoor naar het Zeestation. 9. Verbindingskanaal (afleidingsvaart). 10. Spoorweg naar Brussel. 11. Spoorweg naar Torhout. 12. Resterende sporen van de zuidelijke vestingwerken (nu Maria-Hendrikapark). 13. Franse spuisluis en -spuikom. 14. Militaire sluis. 15. Buurtspoorweg. 16. Steenweg naar Brugge. 17. Mosselhoek. 18. Lissemoris. 19. Overblijfsel vestigingsgracht kroonwerk oosteroever. 20. Werkhuizen Zeewezen. 21. Burgerlijk hospitaal. 22. Wapenplein. 23. Sint Petrus- en Pauluskerk. 24. Halve maan. 25. Vuurtoren. 26. Fort Napoleon. 27. Brugse poort.

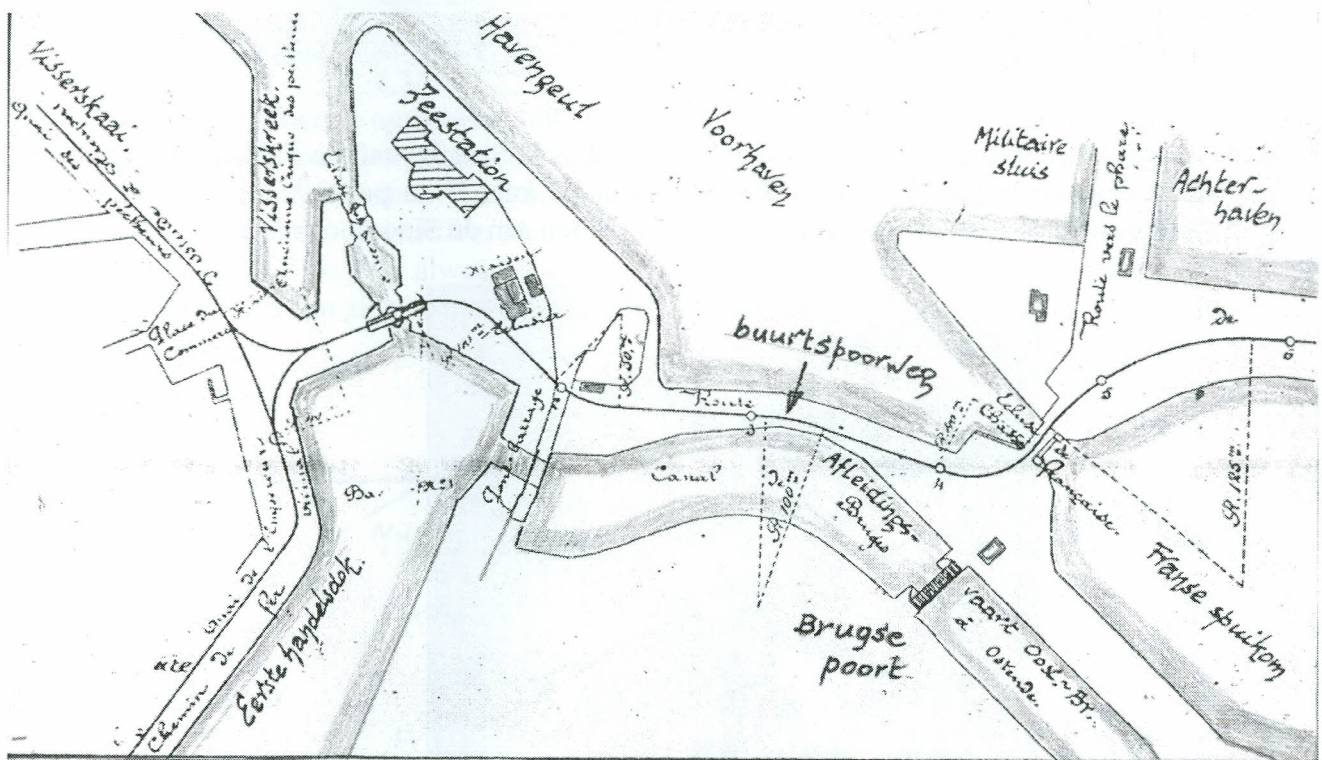


Fig. 154. Haven Oostende 1886. Plan van de aanleg van de sporten van de Buurtspoorweg, lijn naar Blankenberge. Opgemaakt door der Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen (N.V.V.B.).

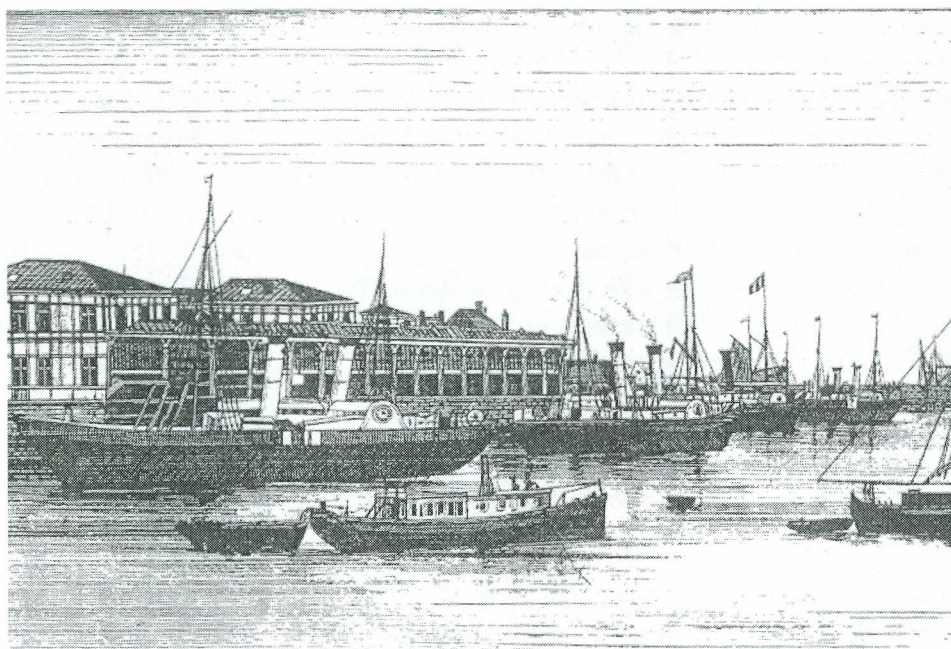


Fig. 155. Haven Oostende omstreeks 1885. Tekening naar A. Stracké van de Pakketbotenkaai met zeestation en luifel over het treinspoor. Aan de kaai twee pakketboten van de klasse "Louise-Marie". Helemaal rechts twee pakketboten aan de Stoombotenkaai.

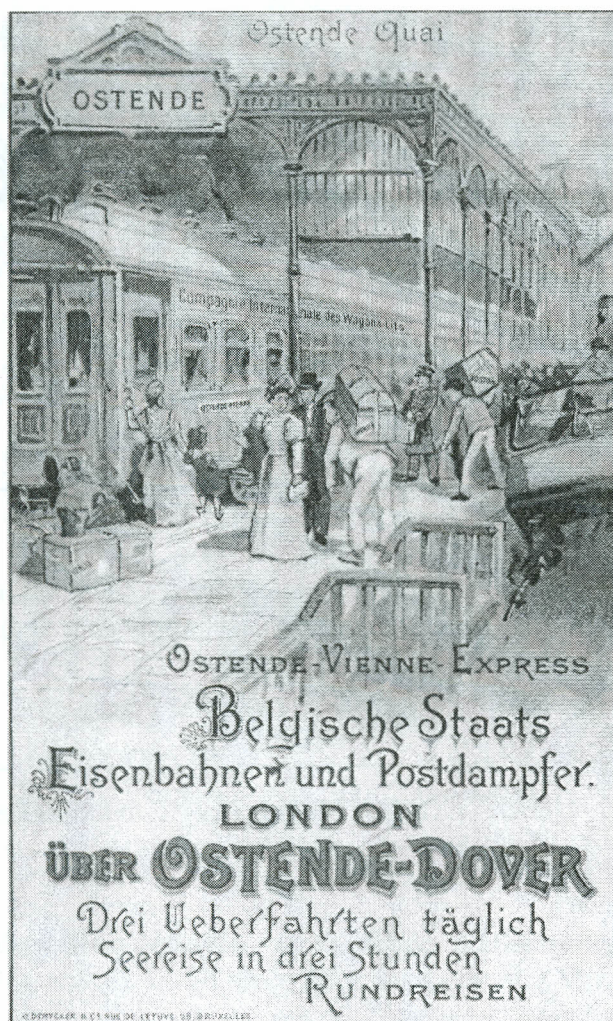


Fig. 156. Haven Oostende omstreeks 1875. Publiciteitsaffiche voor de Oostende-Doverlijn (Belgische Staa- und Postdampher). en de Oostende-Wenen exprestrein.

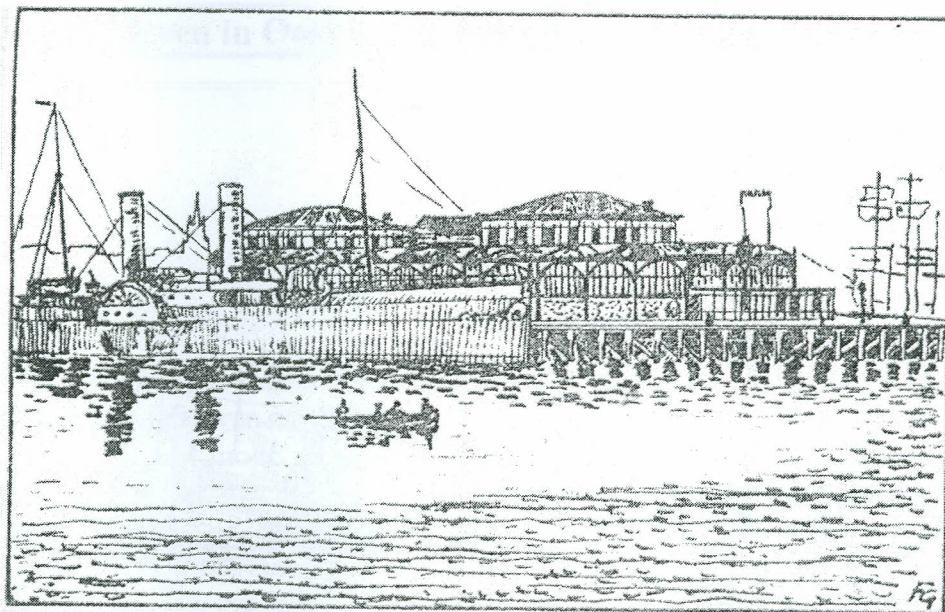


Fig. 157. Haven Oostende omstreeks 1887. Tekening naar prentbriefkaart van de Pakketbotenkaai, zeestation, spoorluifel. Aan de kaai een pakketboot van de klasse "Prince Albert". Op de voorgrond een roeiboot met 'bootjessjouwers'. Deze lieden vingen de meertouwen op die de pakketboten lieten over boord zakken bij de aanlegmanoeuvres, en brachten deze al roeiend naar de kaai alwaar ze door "entjesmieters" op de kaaibolders werden gelegd. De pakketboot kan zich alsdan door middel van de boordwindassen tegen de kaai "winden".

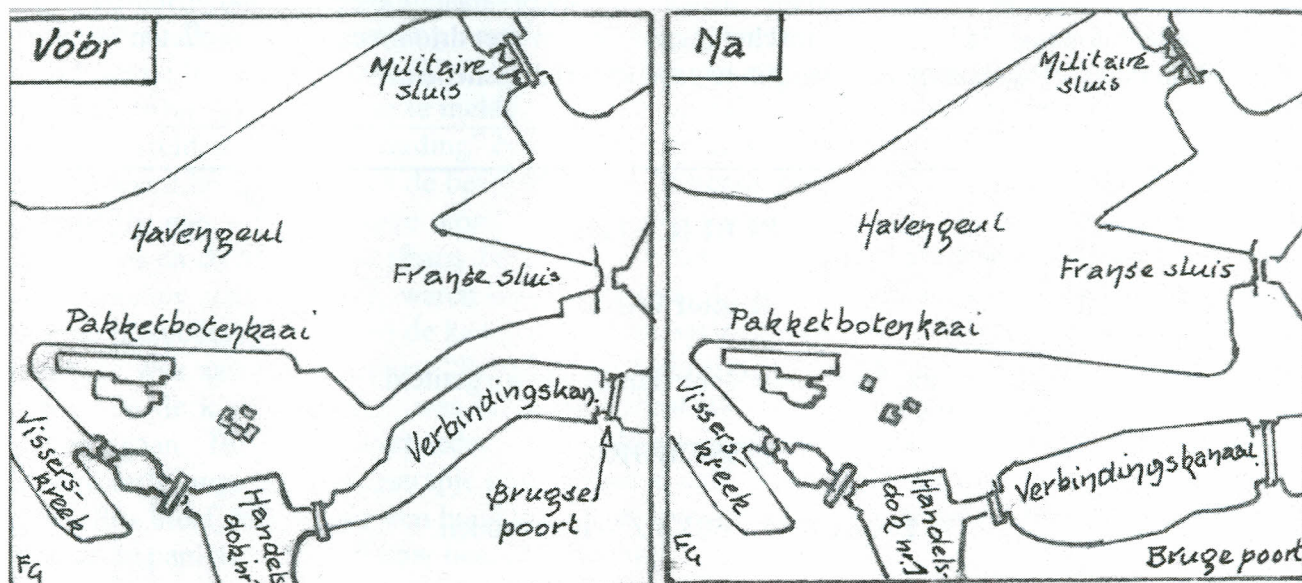


Fig. 158. Haven Oostende 1887-1889. Het hertraceren van het verbindingskanaal (afleidingsvaart) en het verlengen van de Pakketbotenkaai voor en na.

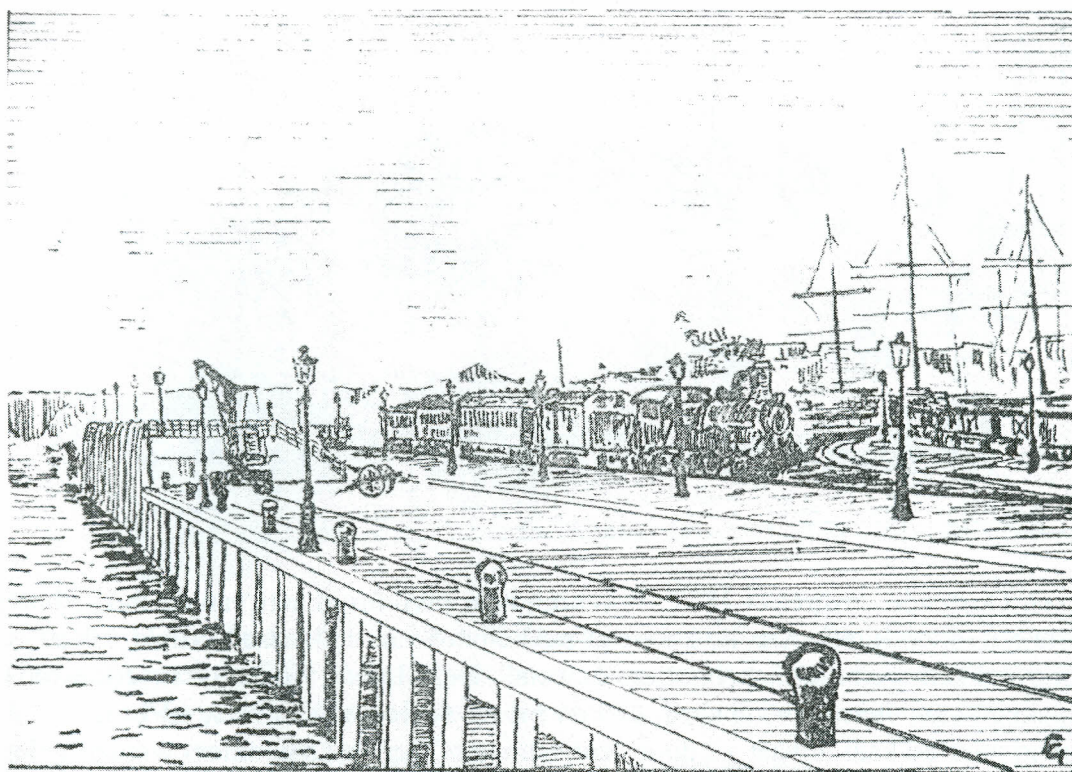


Fig. 159: Haven Oostende omstreeks 1900. Tekening naar prentbriefkaart van het Pakketbotenkaai. De Nord Express stoomt het Zeestation binnen via de rechtstreekse spoorverbinding. Rechts bemerkt men het oude aansluitingsspoor naar Oostende-Stad. Bemerkt de gaslantaarns op de kaai en de inschepingplatformen met drie niveaus, die toelieten bij alle waterstanden de passagiers veilig in te schepen en ontschepen.

PUBLICATIE

Rudolf Weise

schreef een historische familieroman, getiteld

LISSE MORIS

Formaat A5 – 303 blz. – Ingebonden

Het boek vertelt de geschiedenis van enkele families die op Lisse moris, een gehucht oostelijk van Oostende, woonden.

Het is gedeeltelijk fictie doch speelt zich af binnen het authentiek historisch kader van het Oostende van de 18^e eeuw.

De oplage is beperkt en het werk wordt verkocht aan € 24. Het is niet in de handel verkrijgbaar dus, even een telefoontje naar 059/322701 of

een bezoek aan de auteur in het V.V.F., Dr. L. Colensstraat, iedere maandag tussen 19 en 22 uur.