

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot Cruisekaai. (deel 4).

De uitvoering van de Conventie tot het herinrichten en uitbreiding van de haven van 1894 bracht met zich de grootste gedaantewisseling van de haven en onmiddellijke omgeving sinds het graven van de handelsdokken (1, 2 en 3) en de sloop van de vestingswerken rond Oostende. De metamorfose was veel groter dan de gevolgen van de recente uitvoering van de havenaanpassingen ingevolge het gedeeltelijk uitvoeren van het “masterplan” voor de haven opgemaakt in het laatste decennium van vorige eeuw. Vergelijk de toestand 1892 en 1905, weergegeven respectievelijk op figuur nr. 160 en 161.

De uitvoering en de gevolgen strekten zich uit vanaf de Visserskreek landwaarts tot aan de brug van Plassendale, oostwaarts tot aan de lijn van de voormalige Groenendijk en westwaarts tot aan de ingang van het spoorwegstation Oostende-Stad.

In de conventie werd bepaald dat de staat de kosten zou dragen voor de bouw van alle nieuwe installaties gelegen vóór de bestaande en nieuwe sluisen, alsook het beheer en onderhoud van deze kaaien en watervlakken, met inbegrip van het Zeewezendok en -sluis. De stad zou instaan voor de kosten van de bouw van de nieuwe zeesluis en nieuwe handelsdokken en het beheer van alle watervlakken en kaaien achter alle sluisen, met uitzondering van het Zeewezendok

Bij de conventie werd een algemeen plan gevoegd voor de herinrichting van de haven, principeel weergegeven op figuur nr. 162.

Tussen het afsluiten van de conventie en het ogenblik dat de eerste werken werden aangevat, waren er veel tussenkomsten van diverse openbare ter zake bevoegde besturen, de handelsmiddens en maritieme wereld, waarbij het oorspronkelijk plan van de nieuwe haveninstallaties voor wat in hoofdzaak de nieuwe handelshaven betrof en de toegangswegen tot de stad vanuit het oosten en zuiden, grondig werd herzien. Waar oorspronkelijk slechts een vlotdok voorzien werd, kwam er uiteindelijk een vlotdok, houtdok (1), een zwaairom en een sluis met saskom op de afleidingsvaart, dit aansluitend enerzijds op het zwaaidok, anderzijds op de vaart Oostende-Brugge,

Naast het reeds vermelde vlotdok, houtdok, zwaaidok en saskom met sluis, waren o.m. de volgende werken voorzien:

- -verlengen Pakketbotenkaai,
- -zeesluis voor de nieuwe handelshaven
- -uitbouw oosteroever met bouw van twee aanlegsteigers voor pakketboten, verbreden van achterhaven en vormen nieuwe voorhaven met bevoorradingsposten (2) voor de pakketboten, bouw diepwaterkaai met infrastructuur voor handelsvaart.
- -bijkomende spuikom en -sluis,
- -uitbreiden van het Zeewezendok en bouw van een droogdok,
- -nieuwe afwatering van het Camerlinckxambacht
- -aanleg van een rechtstreekse spoorverbinding voor het zeestation,
- -bouw van een nieuw zeestation op de Pakketbotenkaai
- -uitbreiden aanlegmogelijkheden voor de visserij.

Het uitvoeren van de havenherinrichting en -uitbreiding bracht met zich dat voorafgaandelijk een aantal voorbereidings- en omvormingswerken moesten uitgevoerd worden, o.m.:

- -dempen van de Franse spuikom en sloop van de spuisluis,

- -sloop van de Militaire sluis,
- -de achterhaven, gelegen achter de Militaire sluis, verbreden door het afgraven van de oostelijke oever, (ook in functie van de nieuw te graven spuikom), (2)
- -het dempen van de Camerlinckxvaart en sloop van de Camerlinckxsluis,
- -het wijzigen van de meander van de Noordede, met sloop van de Noordedesluis, de sloop van de Vingerlincksluis, het dempen van de noordelijke en zuidelijke armen van de Noordede en de bouw van een nieuwe afwateringssluis (Maertensbrug) en afwateringskanaal voor de Watering van Blankenberge (vanaf de nieuwe afwateringssluis tot in de nieuwe achterhaven, t.h.v. de Coupure) (Zie figuur nr. 164) (3).

Een groot gedeelte van de nieuwe haveninstallaties zouden gebouwd worden op het grondgebied van de gemeente Bredene. Om deze en andere redens werden een aantal gemeentegrenswijzigingen van hogerhand uitgevoerd. Een eerste bij K.B. van 14 april 1896. Een tweede ingevolge het K.B. van 24 augustus 1897, gevolgd door een derde in 1900. Zo verloor Bredene de wijken Mosselhoek, Coupure, Warretje en de Molenhoek (of molenwijk), de site van de voormalige "Compagnie de Zaegmolens". De gronden, huizen en gebouwen werden onteigend en vervolgens gesloopt. (Zie figuren 163 en 164). De Vuurtorenwijk was reeds in 1877 aangehecht bij Oostende.

Niet alleen het verlengen van de Pakketbotenkaai was in 1894 noodzakelijk geworden, daar de nieuwe pakketboten steeds maar langer werden (zie deel 19, verwijzing (4), van deze reeks) en er meer diensten ingelegd werden (vier per dag). Ook voor het bevoorraden van de stoompakketboten waren er eveneens problemen gerezen. Tot dan werden de pakketboten gebunkerd (inslaan van brandstof - in casu briketten) aan de Pakketbotenkaai en Stoomboten kaai, alwaar voorraden briketten werden gestapeld. Men besloot de pakketboten na aankomst en ontschepen van passagiers en goederen te verhalen (4) naar de oosteroever alwaar in de nieuwe voorhaven bevoorradingsposten zouden gebouwd worden. (5). (zie fig. nr. 165)

Het eerste werk dat uitgevoerd werd was het gedeeltelijk opvullen in 1895 van de Franse spuikom teneinde de treinsporen te kunnen aanleggen voor de rechtstreekse spoorverbinding van het zeestation.

Het tweede werk was de bouw van twee aanlegposten op de oosteroever ter hoogte van de werkhuisen van het Zeewezen. Deze aanlegposten bestonden uit houten steigers, gebouwd tegen bakstenen oeverglooiingen. Deze steigers waren afgewerkt in 1897.

In 1897 grepen de aanbestedingen plaats voor het uitvoeren van de in de gewijzigde conventie voorziene nieuwe haveninstellingen (6).

Op 3 februari 1898 werden deze goedgekeurd door de toenmalige minister van Openbare Werken, de heer De Bruyn, en de aannemers aangewezen.

De eerste steen werd door Z.M. Koning Leopold II gelegd op 19 juni 1898.

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

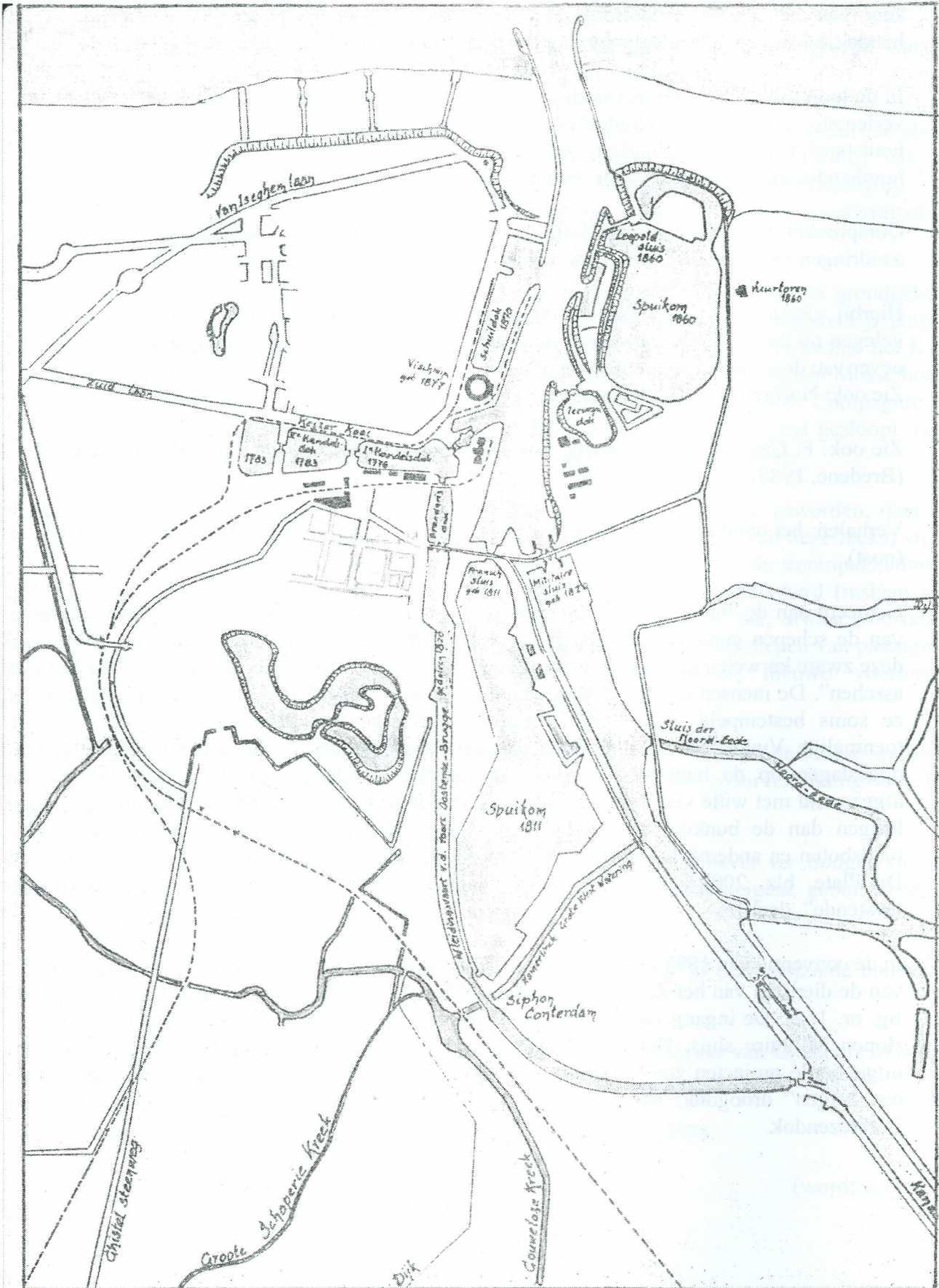
- (1) Oorspronkelijk was in de conventie de bouw van een specifiek houtdok niet voorzien. Doch de invoer van gezaagd Noors hout had echter een grote vlucht genomen, zodat de bouw van een dok met bestemming het lossen en stapelen van gezaagd hout zich opdrong. Bij het bekijken van foto's van Oostende uit deze periode (eind 19e en begin 20e eeuw) blijkt dat op haast alle kaden gezaagd hout gestapeld werd: de Keizerskaai (Vindictivelaan), de zuidelijke

kaai van het eerste handelsdok, de oude Visserskreek, zelfs tot op de kade van de handelsdoksluis, met inbegrip van het stationsplein ter hoogte van het zeestation.

In de loop van de uitvoering van de overeenkomst werd beslist een houtdok te bouwen in het verlengde van het nieuw vlotdok en de nodige terreinen te voorzien voor de inplanting van houtstapelplaatsen, houtloodsen en zagerijen. Dit bracht met zich dat aldaar grote houthandelsmaatschappijen zich vestigden. We denken hierbij aan Deweert en Snauwaert.

Oorspronkelijk waren voor het houtdok slechts schuine aarden oevers voorzien, doch op aandringen van meerdere instanties werden toch stenen kaaimuren gebouwd.

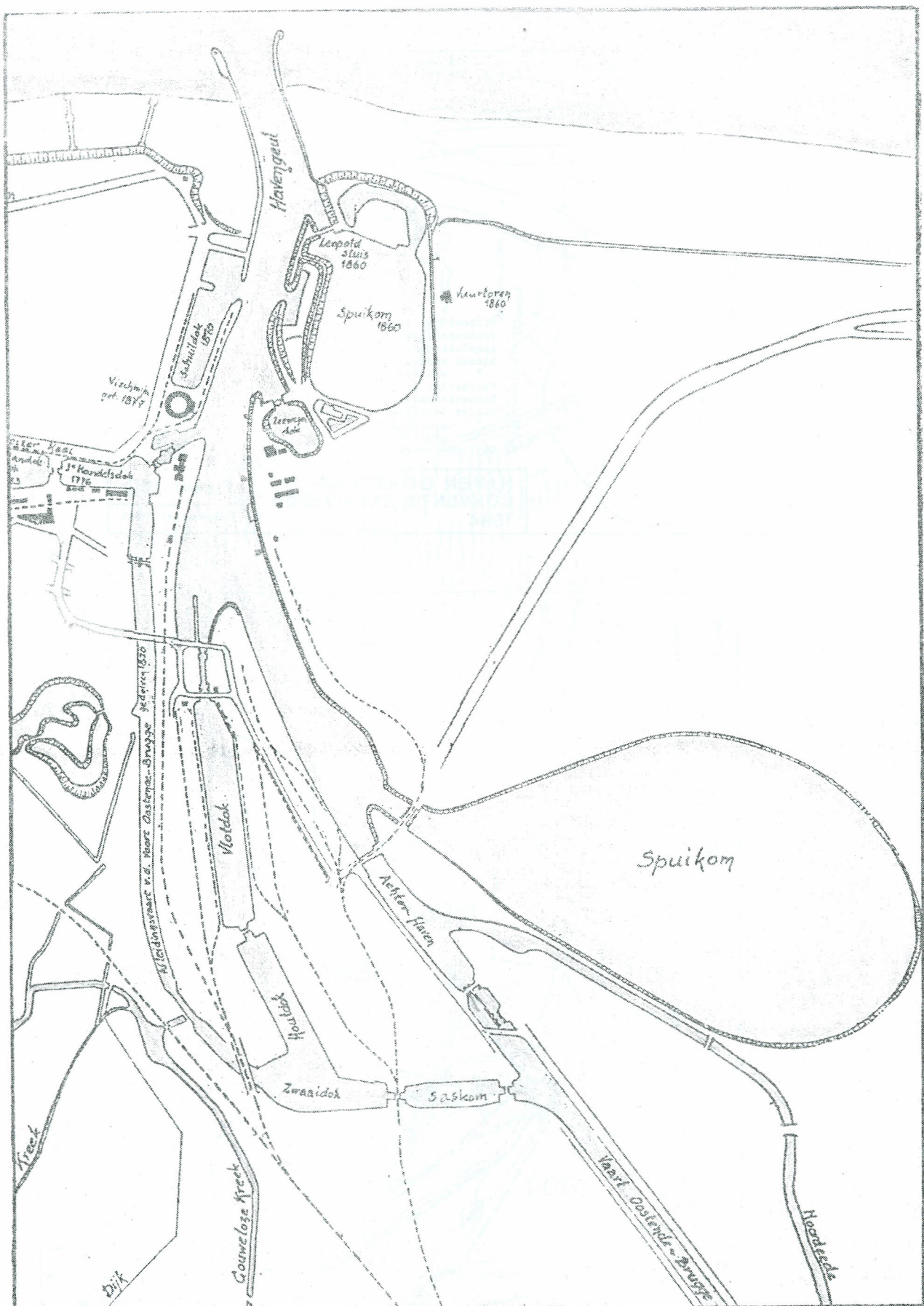
- (2) Hierbij gingen een aantal oesterparken verloren, nl.:Termote, Lohr, Desmet en Debrock, gelegen op de oostelijke oever van de Franse spuikom, Delbouille, gelegen op de oostelijke oever van de achterhaven, in de Mosselhoek.
Zie ook: Norbert Hostyn, *Oostends Oesterboek*, (Oostende 197!).
- (3) Zie ook: F. Gevaert, *De afwatering van de polder en de Noordede, na 1600*, in Bredeniana, (Bredene, 1988).
- (4) Verhalen: het overbrengen (varend) van een schip naar een ander nabijliggende aanleg-plaats (post).
- (5) Gemeerd aan de “bunkerkaaien” zouden de roosters van de vuurhaarden van de stoomketels van de schepen gereinigd worden en de assen ontscheept. Vandaar dat van de mensen die deze zware karweien uitvoerden werd gezegd dat ze “werkten in den asschen” of “j’is van den asschen”. De mensen die er werkten werden zeer vuil van het stof van de assen, vandaar dat ze soms bestempeld werden als: “negers”. Sommige van deze lieden woonden op de toenmalige Vuurtorenwijk, mogelijks vandaar:”t Negerdorp””. De grote stapels briketten opgeslagen op de bunkerkaaien, het “kolenperk”, werden besprenkeld met “witsel” en afgezoomd met witte verf, om te voorkomen dat de briketten een andere bestemming zouden krijgen dan de bunkers en vuurhaarden van de staatsschepen (pakketboten, sleepboten, loodsboten en andere). De stapels briketten zijn duidelijk te zien op de foto, (fig. nr. 129) in De Plate, blz. 2008-117, vervat in de reeks van “De metamorfose van de haven van Oostende”, deel 15.
- (6) In de conventie van 1894 was het voorzien om een gegraven droogdok te bouwen ten behoeve van de diensten van het Zeewezen, (zie merkteken 10 van het plan gevoegd bij de conventie, fig. nr. 162). De ingang van het dok zou gelegen zijn in de havengeul, ter hoogte van de te slopen Militaire sluis. Het droogdok zal echter nooit gebouwd worden. Na tal van niet uitgevoerde projecten zou het duren tot 1959 vooraleer het Zeewezen kon beschikken over een “eigen” droogdok. Meer bepaald een drijvend droogdok dat verankerd werd in het Zeewezendok.



Haven Oostende en omgeving
 Situatie 1892

Fig.160

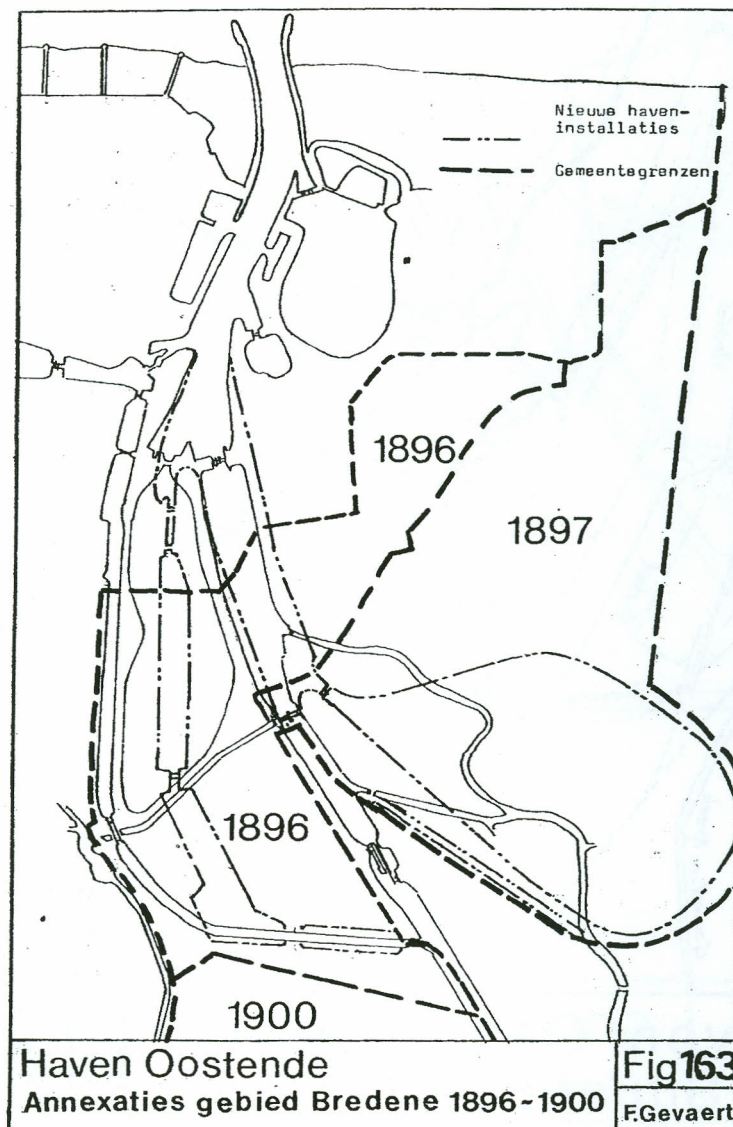
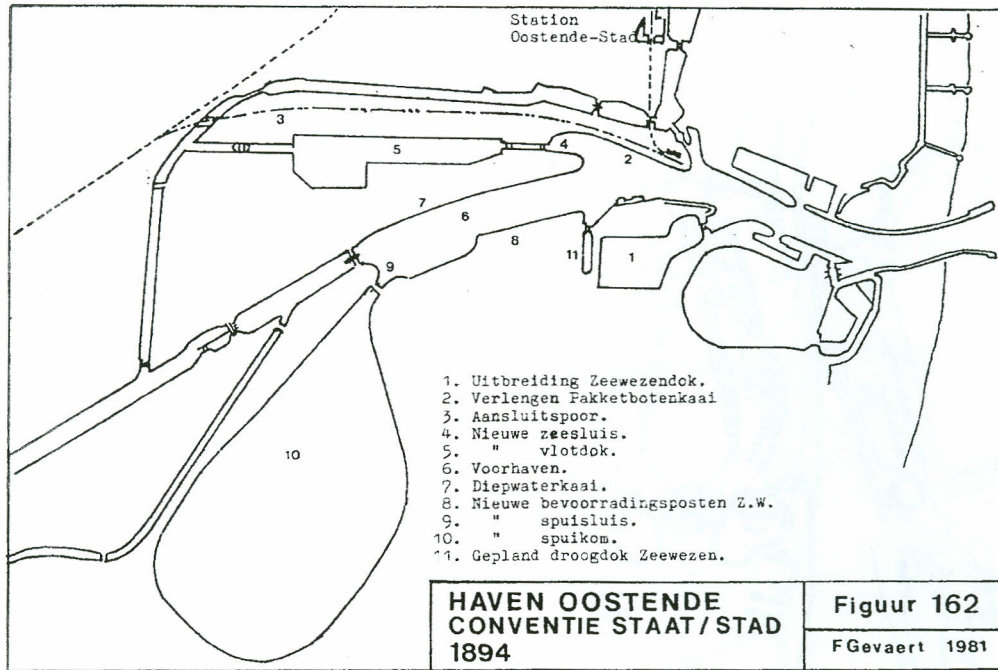
F.Gevaert '81



Haven Oostende
Situatie 1905

Figuur 161

F Gevaert 1981



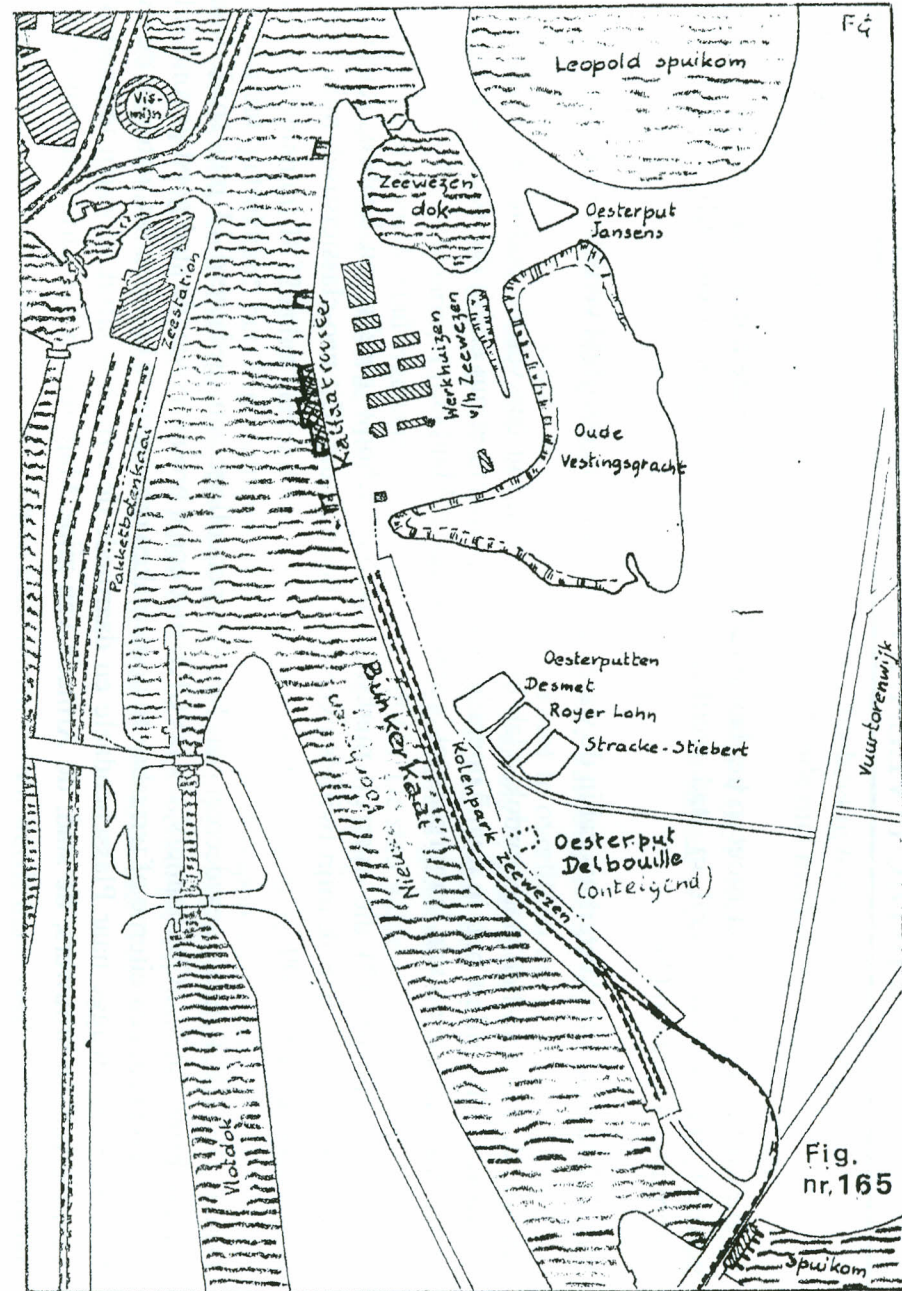
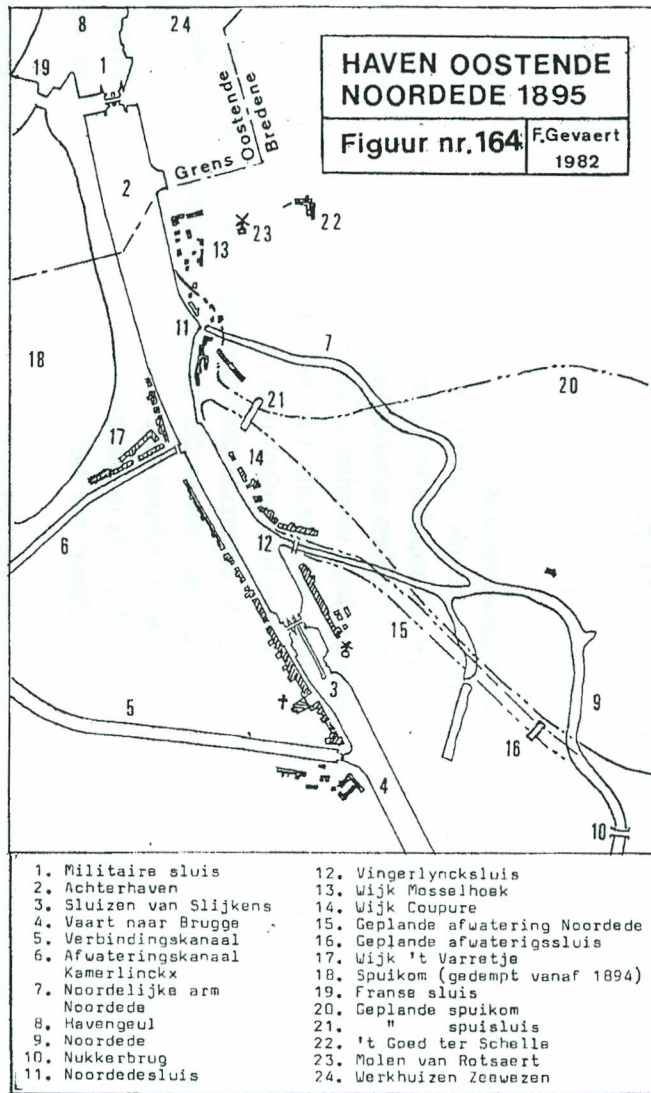


Fig. nr. 165. Haven Oostende. De installaties van het Zeewezen en de oesterparken in de haven, na de voltooiing van de uitbreidingswerken, circa 1910. Bemerk dat naast de Pakketbotenkaai, quasi de ganse oosteroever ingenomen is door het Zeewezen. Vergelijk met de situatie van voor de havenwerken, fig. nr. 164.