

DE AFLEIDINGSVAART (2^e deel en slot)

door **Raymond VANCRAEYNEST**

14. De Brandariskaai

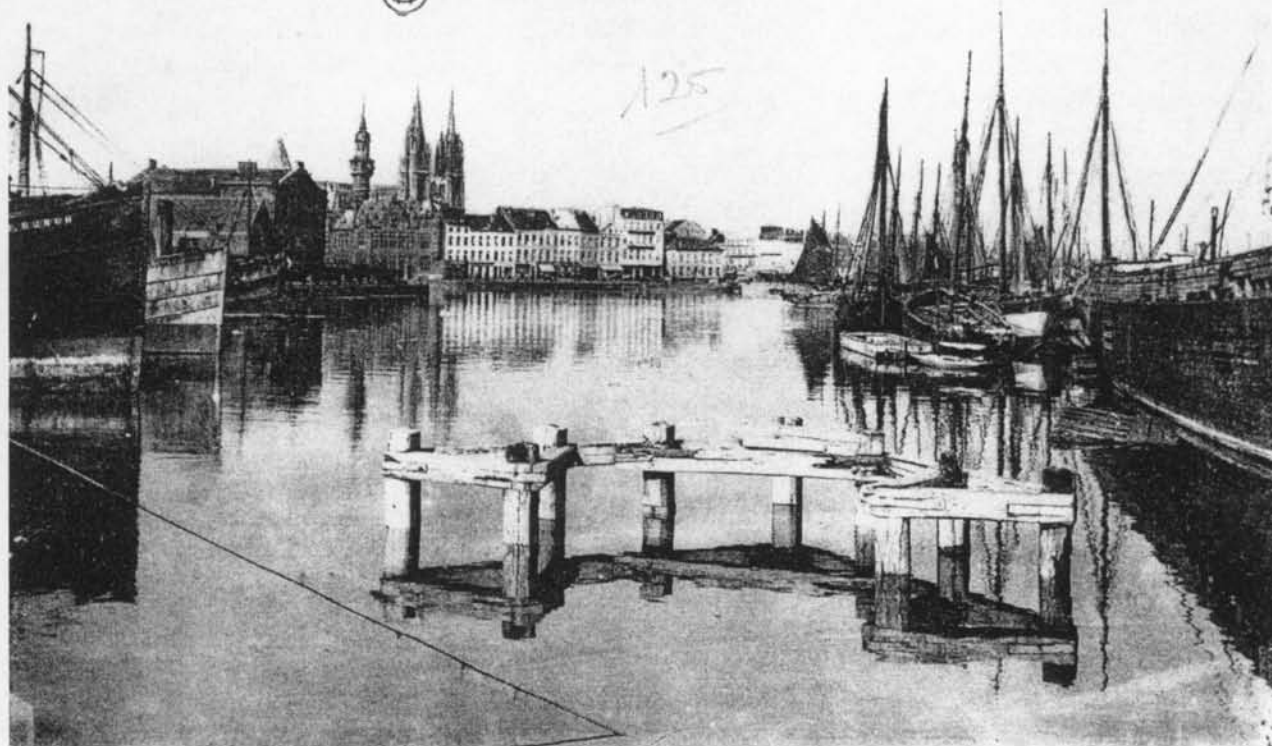
Ingenieur Van der Schueren meldde op 20 juni 1905 aan de minister van Openbare Werken dat 15 juni de datum was om de werken te beginnen aan het bouwen van een kaaimuur en een dok stroomafwaarts van de brug van de Brugse Poort en aan de aanpassing van de sluis en van de duiker van de Conterdam (1).

De Handelskamer liet op 26 juni 1905 aan de minister weten dat de scheepvaart op de afleidingsvaart volledig onderbroken was en vroeg de kosteloze hulp van een sleepboot van de Staat en een gratis doortocht van de sluisen van Slijkens.

De onderbreking van de scheepvaart die eerst voorzien was van 1 juni tot 1 november 1905 werd verlengd van 1 november 1905 tot 1 april 1906 en nog langer wegens de moeilijkheden met de funderingen van de spoorwegbrug. De Handelskamer vroeg op 20 maart 1906 aan de minister van Openbare Werken de Smet de Naeyer om de werken aan de afleidingsvaart te bespoedigen in het belang van de beurdiensten. De werken aan de spoorwegbrug vorderden zeer traag, zelfs nog in 1908. Ook de werken aan de kaaien van het Brandarisdok die op 4 mei 1905 werden aanbesteed en



74. OSTENDE — Entrée du Port



Het Brandarisdok na de afbraak van de stuwbrug. Het dok staat rechtstreeks in verbinding met de handelsdokken. Links ziet men het voor de helft afgebroken openbaar stapelhuis.

in 1906 moesten voltooid zijn, waren in 1908 nog bezig. Ingenieur Van Gansberghe liet op 19 juli 1905 aan de minister weten dat aannemer Storms bezig was met de afbraak van de stuwbrug bij het 1^{ste} dok. Het brugdek was eigendom van de spoorwegen maar ingenieur Sarton was bereid het over te maken aan de Domeinen om het te verkopen (2).

Conducteur A. Cadola liet in zijn rapport van 24 november 1905 te Oostende opgemaakt weten dat het stortebed van het bovenhoofd van de Conterdamsluis werd naar omhoog geduwd door de druk van het water van de Camerlincx die eronder door passeert in een duiker. Aannemer Storms had het water in de afleidingsvaart weggepompt tussen de dammen die langs weerskanten van de sluis waren gelegd.

Vanaf 18 december 1905 was het aan voetgangers, paarden en rijtuigen verboden over de draaibrug van de Brugse Poort te passeren voor de duur van 3 maanden. De voetgangers echter mochten blijven passeren over de dam die opgeworpen was stroomopwaarts van deze brug (3).

Op 3 januari 1906 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat het deel van de afleidingsvaart tussen de Oostendse dokken en de brug van de Brugse poort werd droog gelegd om de westelijke kaaimuur te bouwen. Daartoe zou de kaaimuur die 7 jaar geleden werd gebouwd langs de rechteroever moeten geschoord worden met een aarden wal om het wegschuiven te vermijden (4).

Op 14 maart 1906 schreef ingenieur Van Gansberghe aan de minister dat het waterpeil in het Brandarisdok op + 1,50 m stond. De glijding van de oostelijke muur kon vastgesteld worden door scheuren in de grond van de steenweg die er langs liep en door spleten in het gebouw van het voorlopig zeestation. In afwachting van het aarden massief werd het waterpeil op + 3,00 m gebracht (5).

De scheepvaart werd door de werken verder stilgelegd vanaf 1 juni 1905 tot 1 november 1905 en verder tot 1 april 1906.

Op 9 april 1906 kon Van Gansberghe de minister laten weten dat aannemer Storms aanvaard had 4 caissons te laten zinken met de bijhorende kaaimuur tussen de afgebroken stuwbrug en de zeesluis van de oude dokken tegen 190.000 frank (6).

Op 11 april 1906 liet hij aan de minister weten dat de Handelskamer zijn beklag had gemaakt over de traagheid van de werken bij het herbouwen van de spoorwegbrug van Bredene aan de zwaaiikom. De spoorwegen moesten de bruggenhoofden volledig afbreken en herbouwen, de grondvesten inbegrepen (7).

Op 8 mei 1906 liet hij aan de minister weten dat sinds eind april aannemer Storms het schoren van de voet van de muur tussen de dokken en de Brugse poort met een aarden wal had beëindigd en opnieuw begonnen was met het uitpompen van water. Slechts enkele kleine bewegingen werden nog vastgesteld.

Nog moeilijkheden deden zich voor met de voorlopige omleiding van de Camerlincx zoals op 31 mei 1906 aan de minister werd gemeld. Het water was doorgebroken bij het spoorwegbrugje leidend naar het station Oostende-stad en later op 25 juni ook bij het brugje naar het Zeestation. De aannemer had maatregelen moeten nemen met palen en paalplanken, enz...(8).

Om de 2 aaneengeschakelde bruggen met 4 sporen te bouwen die 30 m lang waren en 2,5 m hoger lagen, werd ondertussen een brede dijk gelegd dwars over de afleidingsvaart stroomafwaarts van de bruggen om het spoorverkeer naar het zeestation te laten doorgaan (9)

De dam stroomopwaarts van de brug van de Brugse poort was in september 1906 bezweken onder de druk van het water. De bouwputten tot aan het 1^{ste} dok liepen vol water met een grote achterstand voor het einde van de werken tot gevolg. Er moesten nog 4 caissons afgezonken worden, de eerste in april (10).

De onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart werd verder verlengd tot 1 oktober 1907 (11).

Tijdens de herstellingswerken aan de Conterdamsluis werd door aannemer Storms een loden doos gevonden waarin een koperen plaat stak met het volgend inschrift: "Monsieur Charles Oenee, baron de Groespan de berges (??), chevalier de l'ordre du Lion Belgique et de la legion d'honneur, bourguemaître de la ville de Bruges, président de l'ordre equestre de la province et de diverses wateringues, posa cette 1ere pierre le 24 juin 1819. Construit sous la direction de M.A.J. Goudrian, inspecteur-general du Waterstaat, chevalier des ordres royaux du Lion Belgique et de la légion d'honneur et des officiers servant sous ses ordres

J. De Brock, ingénieur en chef
B. Goudrian, ingenieur
Elzevier, aspirant ingenieur (12)

De Camerlinx, die vroeger uitmondde in de haven ter hoogte van de oude sluizen van Slijkens, werd tijdens de grote havenwerken afgebogen en overwelfd en mondde voortaan uit in de haven met verlaten naast de sluis De Mey.

Het stadspersoneel dat de uitwatering moest bedienen, had dat eens vergeten zodat ingenieur Van Gansberghe op 5 februari 1907 aan de minister moest laten weten dat het zeewater was binnengedrongen en het water op het peil +3,00 m stond (13).

In de loop van 1907 en 1908 werd naarstig voortgewerkt aan het Brandarisdok. De brug van de Brugse poort werd door aannemer Storms verplaatst bij middel van 6 vijzels tegen 1580 frank (14). Het betonneren van de voorlaatste caisson werd aangevat op 22 juni 1907. Op de hoek van het Brandarisdok en het 1^{ste} dok werd een vijfzijdige caisson afgezonken waarvan het betonneren begonnen werd op 30 juli 1907 (15).

Op 29 september 1907 was het betonneren begonnen van de caisson van 9,00 x 6,50 m die afgezonken werd op de plaats van het oostelijk bruggenhoofd van de afgebroken oude stuwbrug.

Op 21 januari 1908 legde aannemer Storms de laatste hand aan de laatste caisson die op de rechteroever moest gezonken worden stroomafwaarts van de brug van de Brugse poort. Op 22 mei 1908 vroeg de Handelskamer aan de Federatie van de Binnenschippers te protesteren tegen de lange onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart.

Dat gebeurde volgens de brief d.d. 3 juni 1908. Hoofdingenieur Van Gansberghe van de Dienst van de Kust antwoordde dat de lange duur te wijten was aan de belangrijke opgelegde wijzigingen en de opgelopen tegenslagen, maar ook aan de aannemer die in gebreke was gebleven (16).

Op 10 maart 1908 meldde Van Gansberghe dat de aannemer op 6 maart begonnen was met het afzinken van de caisson van 18,95 m x 6,00 m tegenover het voorlopig zeestation op de plaats van het afgebroken bruggenhoofd van de verplaatste brug van de Brugse poort.

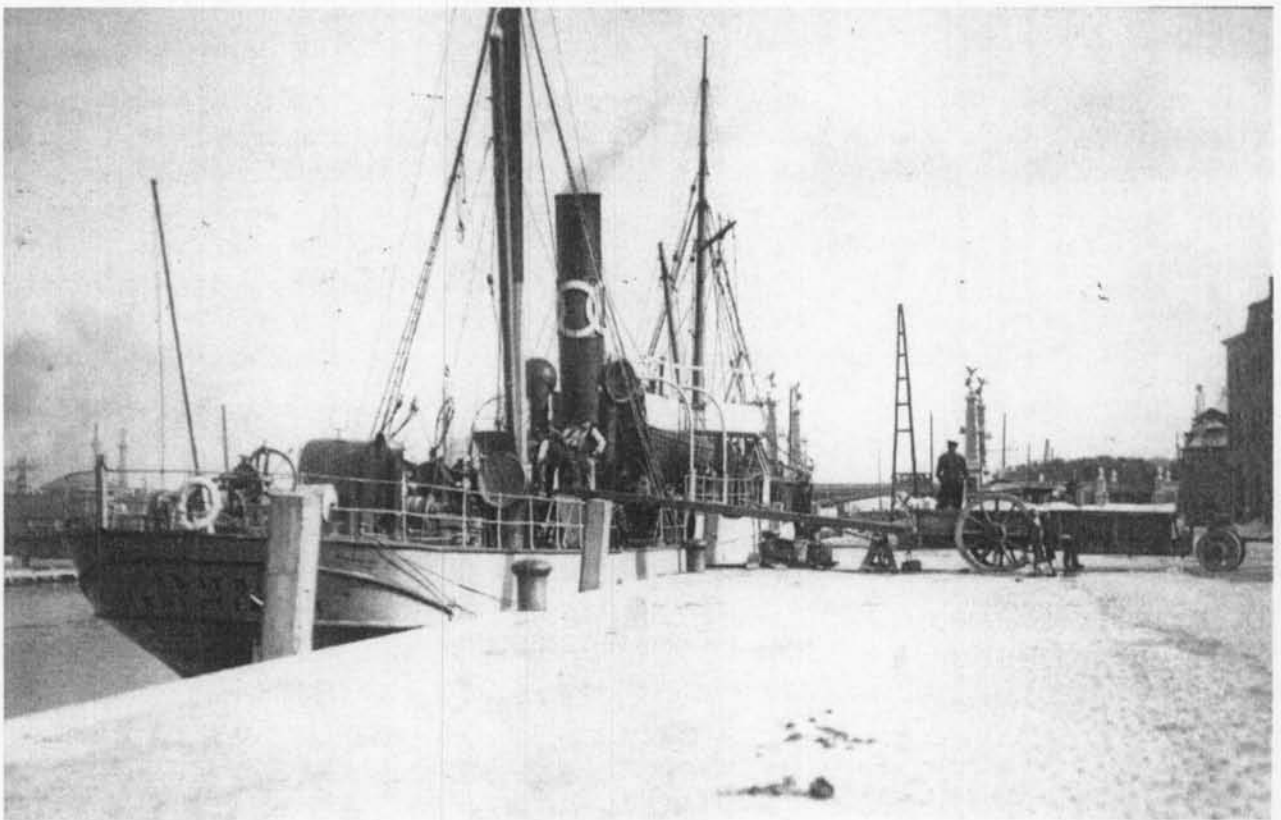
Op 27 juni 1909 werd het verkeer van voetgangers en rijtuigen over de brug van de Brugse poort weer hernomen (17).

Op 1 juni 1908 werden weerstandsproeven gedaan met de 2 stalen bruggen over de afleidingsvaart met 4 locomotieven van 120 ton. Er werd een doorbuiging vastgesteld van 27 mm daar waar 37 mm werd verwacht.

Vervolgens reden de locomotieven 2 aan 2 in tegengestelde richting aan 40 km per uur en kruisten elkaar op de brug. Dezelfde doorbuiging werd vastgesteld. De scheepvaart kon nu hernemen na een onderbreking van 3 jaar daar waar 6 maanden waren voorzien (18).

Op 8 juli 1908 liet ingenieur P. Van den Schueren aan de minister weten dat de kaaimuur voor het zeestation volledig voltooid was. Op de linkeroever was men bezig met het plaveien tussen de Brugse poort en het 1^{ste} dok. Het water werd binnengelaten in het nieuwe dok en het wegbaggeren van de dam op de plaats van de oude stuwbrug was begonnen (19). Dat werk zou 3 weken duren (20).

In de loop van 1908 naderden al de werken hun einde. In september was de kaaimuur (Brandariskaai) tussen het 1^{ste} dok en de brug van de Brugse poort voltooid. De dam aan het 1^{ste} dok was verdwenen en het nieuwe dok ging nu verder uitgediept worden door baggeren; nog een deel van de kaaimuur van het 1^{ste} dok moest afgebroken worden. De dam in de afleidingsvaart door de spoorwegen opgeworpen bij de twee stalen bruggen werd door de spoorwegen weggenomen. De Kapellebrug (te Slijkens) zou verder vervangen worden door een nieuwe stuwbrug om een sasdok te vormen (21). Blevten nog te voltooien de werken aan de duiker van de Camerlinx onder de afleidingsvaart. Veel moeilijkheden werden hierbij andermaal ondervonden. Als dat werk dat nu op goede weg was, voltooid zal zijn, zal men de sluis afwerken. Over een jaar zullen de schepen kunnen passeren (22).



Op de Brandariskaai in de maand juni 1911 wordt ijs gelost uit het Noorse S.S. ODDFRIED afkomstig uit Noorwegen. In de verte de met engelen versierde de Smet de Naeyerbrug over de afleidingsvaart. Over de brug rijdt een tram, type "Phare".

Op 13 november 1908 is het eerste zeeschip, het Zweeds S.S. REIF de brug van de Brugse poort gepasseerd om daar zijn lading hout te lossen voor de firma Liebaert (23).

De scheepvaart op de afleidingsvaart werd eerst onderbroken op 1 juni 1905 voor 5 maanden. Die datum werd achtereenvolgens uitgesteld tot 1 april 1906, tot 31 december 1906, tot 1 oktober 1907, tot 31 mei 1908, tot 31 augustus 1908 en nu tot 31 december 1908 (24).

Op 13 november 1908 liet ingenieur Van Gansberghe de minister weten dat de grondvesten in hout van de kaaimuur van het 1^{ste} dok, tussen het stapelhuis en het westelijk bruggenhoofd van de oude stuwbrug, werden afgebroken (25).

Op 16 januari 1909 schreef hoofdingenieur-directeur Bourgoignie een brief aan aannemer Storms met een verslag van de staat aan de werken opgemaakt door ingenieur Van der Schueren op 9 januari 1909 (26).

In januari 1909 was de duiker aan de Conterdamsluis bijna volledig afgewerkt (27). De scheepvaart op de afleidingsvaart tussen het zwaaidok en de Conterdamsluis inbegrepen zou echter onderbroken blijven tot 31 maart 1909 (28). Op 14 april werd te Brussel een verdere onderbreking afgekondigd tot 30 april 1909 (29).

Op 8 mei 1909 liet Bourgoignie de minister weten dat sinds 6 mei binnenlanders met 1,40 m tot 1,58 m diepgang op de afleidingsvaart konden varen tussen de oude en de nieuwe dokken. Vandaag 8 mei nog passeerde een binnenschip met 2 m diepgang (30). I.p.v. 5 maanden had de onderbreking 47 maanden geduurd.

15. De bovenstuwbrug

De werken aan de bovenstuwbrug gingen rap vooruit. De grote caisson van 42,40 x 35,90m, de grootste in België, was sinds lang afgezonken en het metselwerk voor de grondvesten was bijna gedaan (31).

De gronden ten westen van het Brandarisdok werden begin 1910 overgedragen aan de stad. De werken aan de Brandariskaai, aan de sluis en de duiker van de Conterdam waren aanbesteed geweest voor 306.817,27 frank en waren halverwege 1909 praktisch gedaan (32).

De werken stroomopwaarts van het zwaaidok waren aanbesteed voor 1.442.000 frank (33)

Op 1 januari 1911 werd het oud openbaar stapelhuis overgebracht naar de nieuwe dokken. Op 4 april werd het douane kantoor overgebracht behalve een gedeelte dat ter plaatse bleef zolang de Cockerill lijn nog niet was verplaatst naar de nieuwe tijkaaimuur (34).

De werken stroomopwaarts van het zwaaidok, aan de stuwbruggen en het sasdok waren aanbesteed op 4 juli 1907 (35). De tweede stuwbrug te Slijkens ter vervanging van de Kapellebrug was begin 1911 bijna voltooid.

Het was aannemer Coppieters die de aanbesteding had verworven tegen 1.419.000 frank. Vóór de lente 1912 was het werk voltooid en bedroeg nagenoeg 1.700.000 frank.

Dit werk moest gedaan zijn tegen 1 januari 1910 uitgesteld tot 1 januari 1911. Eindelijk afgewerkt in januari 1912 (36). Dan bleven nog baggerwerken uit te voeren tussen de 2 bruggen, sluisdeuren moesten nog geplaatst worden en de bermen gebouwd en afgewerkt. Zo werd het juni 1913.

16. Oorlog en heropbouw

Toen kwam in augustus 1914 de eerste wereldoorlog met al de daarbijgaande beschadigingen en vernielingen. Na de wapenstilstand op 11 november 1918 kon men beginnen denken aan herstel en heropbouw.

Op 21 december 1919 liet ingenieur Van der Schueren aan de minister weten dat de deuren van de sluis van de oude handelsdokken zouden teruggeplaatst worden. Het zeewater kon tot nu toe vrij in-en uitstromen en er zand en slib neerzetten. Er moest gebaggerd worden in het 1^{ste} dok op -1,80 Z en in het 2^{de} dok op -1,50 m Z. Het totaal volume van ongeveer 90.000 m³ moest gestort worden



De dubbele metalen spoorwegbrug met 4 sporen, die gebouwd werd op het einde van de afleidingsvaart bij het zwaaidok, zorgde voor de rechtstreekse spoorwegverbinding naar Oostende Kaai. Ze werd bij de aftocht van het Duitse leger in oktober 1918 grondig vernield. Zicht naar het zwaaidok toe.

in de afleidingsvaart tussen de Conterdamsluis en de brug van de Brugse poort. De afleidingsvaart werd nu definitief buiten gebruik gesteld met de bedoeling de spoorwegterreinen uit te breiden om te Oostende het enig spoorwegstation tot stand te brengen (37).

Op 28 februari 1920 liet ingenieur Van der Schueren aan de minister weten dat de benedenstuwbrug zo snel mogelijk moest herbouwd worden. De minister ging akkoord en de aanbesteding zou plaats hebben op 9 juli 1920. De goedkeuring kwam op 28 juli 1920 en het werk werd uitgevoerd door de S.A. Ateliers de Willebrouck (38).

Het bevel tot uitvoering van de werken werd gegeven op 13 augustus 1920 en het einde werd gesteld op 30 december 1920.

Door allerlei omstandigheden werd vertraging opgelopen en de einddatum vastgesteld op 30 december 1921; verdere bijkomende werken aan de benedenstuwbrug gaven aanleiding tot onderbreking van de scheepvaart op 21 en 22 september 1923. De definitieve aanvaarding had plaats op 27 september 1923 (39).

In 1922 werd beslist de afleidingsvaart definitief op te geven met het oog op de verdere uitbreiding van het zeestation. Twee dammen werden opgeworpen, de ene ter hoogte van de Conterdamsluis, de andere bij het zwaaidok aan de stalen bruggen die door de Duitsers werden vernield (40).

In 1926 werd de baggerspecie uit de nieuwe handelsdokken eerst tussen beide dammen gestort en vervolgens stroomafwaarts van de Conterdamsluis maar een dam zou moeten opgeworpen worden om te vermijden dat het slib in het 1^{ste} dok zou terechtkomen (41).

De spoorweg drong steeds verder aan om zijn terreinen uit te breiden. Dat was slechts mogelijk in westelijke richting. Sinds de opening van de nieuwe vissershaven op 15 september 1934 (42) werd de visserij geleidelijk naar de oosteroever overgebracht maar de moeilijkheden met de sluis gaven de vissers geen vertrouwen. Na een bezoek van de minister werd beslist een nieuwe sluis te bouwen die op maandag 8 maart 1937 in gebruik werd genomen door het binnenvaren van de Ijslandvaarder van de Pêcheries à Vapeur 0.97 Jacqueline.

17. Het Brandarisdok verdwijnt

Het Brandarisdok dat diende als bevoorradingsplaats voor de stoomvisserij kon nu volledig buiten gebruik worden gesteld. In juni 1936 werd het aantal sporen in het zeestation van 6 op 7 gebracht en in het voorjaar 1937 op 8 of 9. Het Brandarisdok werd opgevuld met afval van de steenkolenmijnen en zulks langs 2 kanten tegelijk. Treinen werden aangereden langs de sporen onder de Smet de Naeyerbrug en andere treinen kwamen vanuit het station Oostende-stad en het Van der Sweeplein waar toen nog goederenspooren aanwezig waren. Het station Oostende-stad was trouwens nog altijd het vertrek-en aankomstpunt van de treinen naar Torhout. Het aantal sporen van het zeestation kon in de nazomer 1937 op 11 gebracht worden (44).

Vanaf 1 januari 1938 werd de oude vismijn afgebroken om plaats te maken voor het nieuwe car-ferrystation en de nieuwe car-ferry kaai van 120 m lengte.

Op de terreinen van het opgevolde Brandarisdok kwam het nieuwe tramstation en later ook het nieuw busstation tot stand. In februari 1953 werd een begin gemaakt met de verlenging van de zuidelijke kaaimuur van het eerste handelsdok om aldus de oude afleidingsvaart definitief af te sluiten. Op 29 juni 1954 werd het nieuw tramstation op het Brandarisdok in gebruik genomen. In 1969 werd er naast een nieuw gebouw opgetrokken voor de bewegingsdienst. (45). Alles werd weer afgebroken rond 1990 en vervangen door het nieuw tram-en busstation die er nu nog staan.

Verwijzingen.

- 1) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 830.
- 2) Idem als 45.
- 3) Idem als 45.
- 4) Idem als 45.
- 5) Idem als 45.
- 6) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 831.
- 7) Idem, nr. 830.
- 8) Idem, nr. 830.
- 9) Car. 05-06 mei 1906 en 19-20 mei 1906.
- 10) E.O. 10 mei 1906 en 17 september 1906.
- 11) Car. 20 november 1906.
- 12) Car. 27 november 1906.
- 13) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 830.
- 14) Idem, nr. 831.
- 15) Idem, nr. 831.
- 16) Bulletin van de Handelskamer, jaar 1908.
- 17) Idem als 15.
- 18) E.O. 1 juni 1908. Car. 2 juni 1908.

- 19) Idem als 15.
- 20) Car. 9 juli 1908.
- 21) E.O. 17 september 1908.
- 22) Car. 13 oktober 1908.
- 23) Car. 13 november 1908.
- 24) E.O. 17 september 1908.
- 25) A.R.A. Brussel, idem als 15.
- 26) Idem.
- 27) Car. 9-10 januari 1909.
- 28) Car. 26 januari 1909.
- 29) A.R.A. Brussel, zie 15.
- 30) Idem.
- 31) Idem.
- 32) Car. 25 mei 1909.
- 33) Car. 17 juni 1909.
- 34) E.O. 1 januari 1911 en 1 april 1911.
- 35) E.O. mei 1907.
- 36) Car. 20-21 januari 1912.
- 37) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen nr. 1052.
- 38) Idem, nr. 1054.
- 39) Idem.
- 40) E.O. 8 maart 1923.
- 41) Car. 30 oktober 1926.
- 42) De Zeewacht 1 september 1934.
- 43) De Zeewacht 13 juni 1936.
- 44) De Zeewacht 13 februari 1937.
- 45) R. Vancraeynest, De Tram maakte de Kust, p. 188-190.

Afkortingen

A.R.A.: Algemeen Rijksarchief Brussel.

R.A.: Rijksarchief.

Car.: Le Carillon (weekblad).

E.O.: Echo d'Ostende (weekblad).

De Zeewacht: Oostends weekblad.