

DE GEBOUWEN IN DE OMGEVING VAN DE VOORHAVENBRUG

oo

door **R. VANCRAEYNST**

De werken aan de verbinding van de Kennedyrotonde met de Voorhavenbrug, zullen wel enkele gebouwen doen verdwijnen in de Tweebruggenstraat, de Slijkense steenweg en de Vergunningenstraat. Hoe en wanneer werden die gebouwen daar opgericht ?

Het optrekken van die gebouwen had alles te maken met de werken om aan Oostende nieuwe haveninstellingen te bezorgen volgens de conventie gesloten tussen de Staat en de stad, ondertekend te Brussel op 10 oktober 1894. Voor de Staat zetten daaronder hun handtekening : Leon DE BRUYN, minister van Openbare Werken, en Paul de SMET de NAEYER, minister van Financiën. De burgemeester van Oostende, Alphonse PIETERS, ondertekende voor de stad Oostende (1).

De aanbesteding greep plaats in 1898 en de werken moesten in maart 1902 voltooid zijn !! Spoedig zou blijken dat dit helemaal onhaalbaar was. De aannemers ondervonden heel wat onvoorziene moeilijkheden tijdens de uitvoering en er werden ook wijzigingen gebracht aan de oorspronkelijke plannen. Kaaimuren alleen zijn echter nog niet voldoende om een haven uit te baten. Er moeten stapelplaatsen zijn, verharde terreinen, spoorwegen, kranen, enz.

De John Cockerill-lijn tussen Oostende en Tilbury en de General Steam Navigation Company tussen Oostende en Londen, stonden als het ware te springen om de nieuwe diepwaterkaai, die in 1902 was afgewerkt, in gebruik te nemen. Door gebrek aan plaats voor de pakketboten in de toenmaals nog kleine voorhaven, werden die rederijen als het ware verdrongen van hun traditionele aanlegplaatsen aan de oude kaai der stoomschepen (nu meerplaats van de catamarans), die ook dringende verstevigingswerken nodig had.

De nieuwe diepwaterkaai echter kwam dadelijk in de problemen. Men durfde er geen loodsen bouwen vooraleer beveiligingswerken waren uitgevoerd. Een aanbesteding daarvoor moest uitgeschreven worden. Nieuwe problemen deden zich voor. Nieuwe aanbestedingen volgden, zelfs nog in 1910 ! Ondertussen was men toch voorzichtig aan het bouwen gegaan van wat men later de Cockerillhangaar zou noemen, op de oostelijke helft van de diepwaterkaai, tegenaan de Voorhavenbrug. De aanbesteding moest plaats hebben op 30 januari 1908, maar werd verplaatst naar 13 februari (2). Het werk was te beginnen op 1 april 1908 (3). Het was een grote constructie van 160 bij 30 meter, met een ijzeren geraamte en daartussen afgesloten met muren in baksteen en voorzien van rollende metalen poorten. Het was de S.A. des Ateliers de Construction Paris van Marchienne-au-Pont die de werken uitvoeren tegen 379.000 frank. Ze moesten voltooid zijn op 1 oktober 1910 (4), maar sleepten nog aan tot in het voorjaar 1912. Bijkomende versterkingswerken aan de muur, die het bedrag nog gevoelig opdreven, waren daarvan de oorzaak.

Het plaatsen van kranen op de tijkaaimuur was nog een andere geschiedenis. De Commissie Havenuitrusting, die haar verslag had voorgelegd op 8 oktober 1901, had al gekozen voor elektrische aandrijving. Om elektrische stroom te leveren was er een elektrische centrale nodig en die moest nog gebouwd worden ! Bovendien was er nog een transformatiestation nodig om de geleverde hoogspanning om te zetten in bruikbare laagspanning.

De maatschappij, die de kusttramlijnen uitbaatte, richtte in 1905 een nieuwe maatschappij op met het oog op de aanleg van een nieuwe dubbelsporige elektrische tramlijn langs de duinen naar Blankenberge (zoals we die nu kennen) : de "S.A. de Chemin de fer électrique d'Ostende-

Blankenberghe et extensions". Daarvoor werd 2,5 ha grond gekocht te Sas-Slijkens langsheen de vaart om daar een elektrische centrale op te richten.

De maatschappij sloot op 19 januari 1907 een overeenkomst af met de stad Oostende, vertegenwoordigd door burgemeester A. PIETERS, en met de Staat, vertegenwoordigd door graaf de SMET de NAEYER, minister van Financiën en Openbare Werken, en J. LIEBAERT, minister van Spoorwegen, Post en Telegraaf, voor levering van elektrische energie nodig voor de stations Oostende-Kaai en Oostende-Zeehaven, voor het Zeewezen en voor de staatshaven (5). In mei 1909 kon de centrale van Slijkens stroom leveren voor de tramlijnen langs de kust en in de stad Oostende, maar met de levering van stroom voor de haveninstallaties zou het nog een tijdje duren. Op het einde van 1908 werd een nieuwe overeenkomst gesloten tussen de stad, de Staat en de trammaatschappij voor de bouw en de exploitatie van een transformatiestation (6). De firma Joseph SANDERS begon het gebouw op te trekken in januari 1910 (7). Op 8 oktober 1909 kon de aanbesteding doorgaan voor de elektrische uitrusting ervan. Het was de firma Acec uit Charleroi die het werk toegewezen kreeg tegen 53.640 frank (8). Pas nadat dit werk voltooid was, kon er gedacht worden aan het leggen van elektrische kabels, het plaatsen van kraansporen en van kranen. In april 1911 waren de machines in het transformatiestation geïnstalleerd (9) en begin mei 1911 kon stroom geleverd worden (10).

Aanvankelijk dacht men aan het plaatsen van halfportaalkranen die enerzijds op een spoor zouden lopen gelegen tegen de kaaimuurrand, en anderzijds op een spoor gelegen op een uitkraging onderaan het dak van de hangaar. Men zag daarvan af omdat gevreesd werd dat eventuele verdere verschuivingen van de muur t.o.v. de hangaar de kranen zouden laten ontsporen. Het werden derhalve portaalkranen die aanbesteed werden op 15 september 1910 en die geleverd werden door Acec tegen 129.100 frank (11). In het voorjaar 1912 waren ze bedrijfsklaar. De maatschappijen Cockerill en General Steam konden vanaf 30 april 1912 bezit nemen van de nieuwe installaties op de tijkaaimuur en definitief de oude kaai der stoomboten verlaten (12).

Rederijen, expediteurs, douane-agenten, scheepsmakelaars,... hadden reeds sedert vele jaren voorzien dat ze zich in de buurt van de Voorhavenbrug zouden moeten gaan vestigen. Ze hadden dat altijd al moeten uitstellen omdat de nieuwe haveninstallaties maar niet gereed kwamen. Eerst dachten ze dat de Staat of de stad daar een nieuw gebouw voor die bedrijven zou ter beschikking stellen. Noch de stad, noch de Staat waren bereid daarvoor zorg te dragen. De firma's waren dus genoodzaakt zelf op te treden en iets tot stand te brengen dat dan ook beantwoordde aan de specifieke noden van het bedrijf. Ze konden wel van stad of Staat, al naar gelang de eigenaar van de grond, een concessie krijgen op lange termijn van havengronden.

De rederij Cockerill, die ook de belangen van de General Steam behartigde sinds 1904, liet haar kantoren optrekken bij de Voorhavenbrug in 1910 (13). In augustus van dat jaar naderden ze hun voltooiing en de straat werd de Cockerillstraat genoemd. Tijdens W.O. II werd het gebouw vernield en werd het volledig herbouwd. Sinds het stilleggen van de lijndienst in 1970 staat het leeg.

De firma Paul Carbon maakte in 1908-1909 vaste plannen om in de buurt van de Voorhavenbrug een nieuw export-slachthuis op te richten. De gemeenteraad van 11 mei 1909 keurde de overeenkomst goed tussen Paul CARBON en de stad die aan eerstgenoemde voor 10 jaar twee terreinen in concessie gaf van 2.645,50 en 3.032,18 vierkante meter (14). Het slachthuis kwam tot stand op de hoek tussen de Prins Albertlaan (Bredene) en de Handelstraat (Oostende). In oktober 1909 was het klaar. Het was bestemd om varkens te slachten voor export naar Engeland en, om vanaf maart 1910, ladingen levende schapen te ontvangen uit Argentinië, maar dat laatste ging niet door.

In 1913 werden, naast de kantoren van Cockerill, de bouwwerken uitgevoerd voor het politiebureau en de brandweerkazerne voor de haven. In de gemeenteraad van 26 augustus 1913 werd de aanbesteding goedgekeurd om de werken te laten uitvoeren door Joseph LAUWERS tegen 49.900 frank (15). In januari 1914 waren de werken praktisch voltooid. Voorlopig staat het gebouw er nog, langs de Slijkense steenweg, tussen de Cockerillkaai en de Tweebruggenstraat.

Op de andere hoek, van de Tweebruggenstraat met de Vergunningenstraat, staat het gebouw met hoektoren waaraan de omgeving haar naam van "de Bolle" te danken heeft. Vóór de laatste oorlog droeg de toren een holle wereldbol in metalen vlechtwerk, ik schat met een viertal meter diameter, waarop de meridianen en de breedtecirkels duidelijk te zien waren. Het gebouw werd opgericht door de "Spedition und Lagerhaus Aktiengesellschaft" en plechtig ingewijd op 26 augustus 1912. De architect was André DANIELS en de aannemer Henri SMIS-VALCKE, een van de grootste aannemers van havenwerken in het begin van deze eeuw. De aanvraag was goedgekeurd in de gemeenteraad van 22 oktober 1910 en had betrekking op de pacht van 421,70 m² voor de duur van 25 jaar tegen 1,25 frank per vierkante meter en per jaar (16).

De plechtige opening greep plaats onder het voorzitterschap van Arthur VRANCKEN, directeur van de firma te Keulen. Hij had de Belgische Nationaliteit en vertegenwoordigde sinds 13 jaar de firma Cockerill in Duitsland. De firma had sinds 12 jaar een bijhuis in Oostende, maar het was al 36 jaar dat VRANCKEN handel dreef met Oostende in vis en oesters. Hij was ook agent in Duitsland van de "Agence Continental" en van de Oostende-Doverlijn. Bij de inwijding was hij geflankeerd door Albert SCHIFFERS, directeur van de firma te Aken, JANSEN, procuratiehouder, die sinds 21 jaar te Keulen de trafiek met Engeland behartigde, LANG, lid van de beheerraad te Keulen, en August FONTAINE-SALOMON, directeur van het bijhuis te Oostende. De feestelijke opening van het gebouw werd afgesloten met een banket om 13.30 uur in het "Hôtel du Kursaal et Beau Site" (17).

Nu dat alles goed in gang was geschoten, daar kwam de oorlog in augustus 1914, die veel zou vernielen van hetgeen zo moeizaam tot stand was gekomen.

-
- (1) Bulletin van de Handelskamer 1894, p. 267-270.
 - (2) Le Carillon, 23 januari 1908.
 - (3) Rapport sur l'administration.....ville d'Ostende 1907, p. 254 et seq.
 - (4) Bulletin van de Handelskamer 1911, p. 28-29.
 - (5) Bulletin Communal 1907, p. 11-16.
 - (6) Bulletin Communal 1908, p. 125-129.
 - (7) Le Carillon, 29-30 januari 1910.
 - (8) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Dienst Waterwegen, nr. 836, haven van Oostende.
 - (9) Le Carillon, 25 april 1911.
 - (10) Le Carillon, 16 mei 1911.
 - (11) Le Carillon, 6 februari 1912.
 - (12) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Dienst Waterwegen, nr. 841, haven van Oostende.
Le Carillon 27-28 april 1912
 - (13) Le Carillon, 26 mei 1910.
 - (14) L'Echo d'Ostende, 12 mei 1909.
Bulletin Communal 1909, p. 370-375.
 - (15) Bulletin Communal 1913, p. 744.
 - (16) Bulletin Communal 1910, p. 831-833.
 - (17) Le Carillon, 27 augustus 1912.

OOSTENDE



"DE BOLLE"

OOSTENDE



DE OUDE BRANDWEERKAZERNE

(Photo Tropic)