

100-JAAR "BIJZONDERE DIENST DER KUST"

ENKELE RANDBESCHOUWINGEN

door Gerard VANDAMME

Honderd jaar geleden werd bij Koninklijk Besluit van Leopold II van 31 maart 1898, de "Bijzondere Dienst der Kust", met zetel te Oostende, officieel opgericht, als onderdeel van het Bestuur van Bruggen en Wegen (1).

Omtrent die oprichtingsdatum heerste geruime tijd wel enige tegenstrijdigheid.

Het is een feit dat reeds vroeger te Oostende een dienst gevestigd was, die de openbare werken aan de kust onder haar bevoegdheid had. Het is bekend dat ingenieur Pierre DEMEY, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen, in november 1886 aangesteld werd als hoofd van de dienst (met een kleine d!) der kust met zetel te Oostende (2), afhankelijk van het Provinciaal Bestuur.

Jean-Baptiste MARCHAL (3) vermeldt in een van zijn nota's : "Op 18 oktober 1897 werden door het Bestuur van Bruggen en Wegen Bijzondere Dienst der Kust te Oostende, de werken aanbesteed, tot uitbreiding van de haveninrichtingen van Oostende...".

Voortgaande op de doorgaans exacte gegevens van de schrijver, kan aangenomen worden dat de "Bijzondere Dienst der Kust" wellicht reeds officieus bestond vòòr 18 oktober 1897. De voornoemde werken te Oostende waren reeds aangevat - volgens MARCHAL einde 1897, volgens een andere bron op 1 maart 1898- vòòr de officiële oprichting van de nieuwe Dienst.

* * *

Als men even nagaat in welke omstandigheden deze Dienst tot stand kwam, komt men onvermijdelijk terecht bij twee personaliteiten, beide knappe ingenieurs die in deze periode een belangrijke rol speelden, maar door hun wederzijdse ideeën meermaals met elkaar in botsing kwamen.

Het zijn namelijk ir. Auguste de MAERE en ir. Pierre DEMEY waarvan hier een levensbeschrijving volgt.

* * *

Camille, Charles, Auguste de MAERE (St. Niklaas 30/1/1826 - Aartrijke 7/10/1900) werd bekend als "de Maere-Limnander (naar zijn eerste echtgenote, Coralie Limnander der Zulte) en ook als "de Maere d'Aertrycke". Hij stamde uit een industriële, orangistisch-liberale familie.

Hij vestigt zich na studies te Amsterdam en Parijs, in 1850 te Gent, als waterbouwkundig ingenieur. Hij wordt er later schepen van openbare werken, en liberaal volksvertegenwoordiger van 1866 tot 1870.

Intussen laat hij in 1868 te Aartrijke een prachtig neogotisch kasteel bouwen naar ontwerp van architect Joseph SCHADDE. Daar omheen wordt door de befaamde landschapsarchitect FUCHS, een 42 ha groot uniek park aangelegd.

Na 1870 wijdt hij zich aan groenten- en fruitteelt op zijn domein, maar ook nog aan zijn beroep.

In 1872 is hij medestichter van het "Koninklijk Instituut van Ingenieurs" in Den Haag. Hij wordt geraadpleegd in verband met overstromingen van de Rhône en het Lemmanmeer. In 1879 fungeert hij als secretaris van een congres betreffende het Panamakanaal.

In november 1877 publiceert hij een studie, getiteld : "D'une communication directe de Bruges à la mer", die de aanzet zal worden tot de latere verwezenlijking van de Zeebrugse haven.

Hij is medestichter van de "Commission mixte de Bruges - Port de mer", die op 25 maart 1891 geïnstalleerd wordt.

In 1896 krijgt hij de baronstitel en overlijdt als "de MAERE d'AERTRYCKE" in oktober 1900.

Naast zijn beroep speelde Auguste de MAERE een niet onbelangrijke rol in de Vlaamse Beweging, o.m. als voorzitter van de "Vlaamsche Academie voor Taal- en Letterkunde" en als voorzitter van de "Nederlandsche Taal- en Letterkundige Congressen".

* * *

Pierre DEMEY (Gent 1844 - Brugge (?) 26/2/1898) treedt na studies in zijn geboortestad, in 1869 als ingenieur in dienst bij Bruggen en Wegen. Hij wordt eerst belast met de leiding van de dienst aan de westkust en vestigt zich in 1872 te Nieuwpoort.

In 1877 wordt hij bevorderd tot eerstaanwendend ingenieur bij het provinciaal bestuur te Brugge. DEMEY ontpopt zich in de loop der jaren als een autoriteit op gebied van de waterbouwkunde.

In november 1885 publiceert hij zijn "Etude sur le régime de la côte de Belgique", welk werk enkele maanden later bekroond wordt met een toen zeer belangrijke prijs van 25.000 BEF, uitgelooft door koning Leopold II, voor studies betreffende de havenbouw en de strandverdediging aan onze kust. (dit werk zal gedurende lange tijd als enig wetenschappelijk document terzake gelden).

Terloops zij vermeld dat een andere deelnemer aan de prijsvraag, nl. ir. Auguste de MAERE, voor zijn studie slechts een eervolle vermelding krijgt. De jury die de prijzen toekent is samengesteld uit de knapste binnen- en buitenlandse deskundigen en haalt in haar verslag precies de argumenten van DEMEY aan, om de stellingen van de MAERE af te zwakken !

In december 1885 wordt DEMEY bevorderd tot hoofdingenieur-directeur en komt in november 1886 aan het hoofd te staan van de dienst der kust, met zetel te Oostende, waar hij komt wonen. In deze functie wordt hij weldra een vertrouwensman van koning Leopold II, die hem dikwijls raadpleegt voor ontwerpen van kust- en havenwerken, alsmede voor de grote urbanisatieplannen van de stad Oostende op het einde van de 19de eeuw. (Er bestaan foto's waarop de koning en ir. DEMEY samen wandelend op de zeedijk of het strand te Oostende te zien zijn).

In 1894 publiceert ir. DEMEY een heruitgave van zijn bekroonde studie uit 1885, aangevuld met het uitgebreid technisch verslag van de jury. Dat hij hiermee een duidelijke bedoeling heeft, zal verder in onderhavige bijdrage verklaard worden.

In januari 1895 wordt ir. DEMEY bevorderd tot provinciaal hoofdingenieur-directeur van West-Vlaanderen, een beloning of...een wegpromovering ?

Hij verlaat Oostende en vestigt zich te Brugge. Op 50-jarige leeftijd staat hij aan het hoofd van de belangrijkste staatsdienst, bevoegd voor havenwerken.

Hij overlijdt plots, na een korte ongesteldheid op 26 februari 1898.

* * *

Sedert 1886 is ir. DEMEY dus belast met het ontwerpen en de leiding van de uitvoering van alle openbare werken in de kuststreek.

Maar op 25 maart 1891 wordt te Brugge de "Commission mixte de Bruges - Port de mer" geïnstalleerd, waarvan ir. de MAERE medestichter is en waar zijn plannen aanhang hebben. Deze Commissie beslist op 20 september 1891 tot het uitschrijven van een internationale wedstrijd voor studies betreffende "de uitbouw van een zeehaven te Brugge, met een uitweg naar de zee via Heist". Bij het afsluiten van de wedstrijd op 31 maart 1892, zijn er twee ontwerpen ingediend, waarvan dit van L. COISEAU en COUSIN, op 24 november wordt goedgekeurd.

DEMEY, die terzake niet geraadpleegd werd, en reeds tegenstander was van de ontwerpen van de MAERE, ziet evenmin heil in het ontwerp COISEAU en COUSIN, en bestrijdt het hardnekkig. En hier ligt de reden van de heruitgave in 1894, van zijn studie uit 1885.

DEMEY vindt echter geen gehoor. Zijn tegenontwerp wordt op aanraden van ene ir. NYSSENS, door de voltallige Brugse gemeenteraad verworpen ! Op 1 juni 1894 volgt de Conventie, afgesloten tussen de Belgische staat, de stad Brugge en COISEAU en COUSIN, tot uitvoering van het havencomplex volgens hun goedgekeurde plannen. Deze Conventie zal op 23 augustus en 6 september 1895 respectievelijk door Kamer en Senaat worden goedgekeurd en als wet gepubliceerd op 13 september 1895. Dit gebeuren verwekt evenwel een vrij hevige politieke beroering !

Intussen is op 10 oktober 1894 een andere Conventie gesloten, nl. deze tussen de Staat en de stad Oostende. Deze betreft het bouwen van een nieuwe zeesluis en vlotdokken, en het uitvoeren van verdere uitbreidingswerken aan de Oostendse haven. De plannen hiertoe zijn ontworpen door ir. DEMEY, en zullen dan ook vanaf einde 1897, grotendeels daarnaar worden uitgevoerd en door hem geleid worden.

DEMEY moet evenwel ook de leiding op zich nemen van de werken die in 1896 aanvangen te Zeebrugge, hoewel hij de plannen hiervan tot het uiterste heeft bestreden ! Deze onredelijke situatie treft hem psychisch zeer zwaar, na al afgunst, tegenwerking en laster, die hij reeds eerder ondervond.

Hij wordt er door sommigen van beschuldigd, een tegenstander te zijn van de heropstanding van Brugge als zeehaven. Door de machtige katholieke aanhang in het Brugge, wordt hij bovendien slecht gezien, omwille van zijn vrijzinnigheid.

DEMEY overlijdt onverwacht op 26 februari 1898. Na zijn dood duurt de laster voort. Men spreekt van zelfmoord en duistere zaken. Het hardnekkig verhaaltje, als zou hij zich door het hoofd geschoten hebben, omwille van de slechte (?) inplanting van de nieuwe Oostendse spuikom, die bij de opening van de spuisluisen de ontschoeiing van de ertegenover gelegen kaaimuren zou veroorzaakt hebben, is zeker uit de lucht gegrepen. DEMEY was immers reeds overleden, op het ogenblik dat de werken nauwelijks waren aangevangen !

Een ander, minder bekend verhaal zegt, dat de eerste opening van de nieuwe spuisluizen te bruusk gebeurde, bij een te groot peilverschil tussen spuikom en havengeul en dat daardoor ontschoeiing veroorzaakt werd ! (4).

Baron de MAERE en L. COISEAU werden te Brugge respectievelijk geëerd met een laan en een kaai naar hen genoemd. DEMEY kent men er blijkbaar niet.

Te Oostende werd de naam van DEMEY, op 19 juni 1898, bij de eerste-steenlegging door Leopold II, gegeven aan de nieuwe zeesluis naar de vlotdokken. (Deze Demeysluis is tot afbraak gedoemd als de nieuwe zeesluis naar het kanaal Brugge-Oostende er ooit komt).

Op 25 september 1898 kreeg het Oostendse stadsbestuur een bronzen borstbeeld van ir. DEMEY aangeboden (2). Maar....over de schenkers is niets meer bekend en evenmin weet men of het beeld ooit ergens in Oostende in het openbaar was opgesteld. Alleen is bekend dat het borstbeeld - een werk van de Brugse beeldhouwer Gustaaf PICKERY (1862-1921), zich voor de oorlog '40-'45 in het toenmalig museum in Fort Napoleon bevond. Na wat omzwerving is het uiteindelijk in het stedelijk museum, Wapenplein te Oostende, terecht gekomen, waar het weinig aandacht trekt (5). Oostende heeft nochtans heel wat aan ir. DEMEY te danken, maar dat is men blijkbaar vergeten. Hij is toch als honderd jaar dood !

Ingenieur Pierre DEMEY mag terecht als de voorloper van de "Bijzondere Dienst der Kust" beschouwd worden. Een goede maand na zijn overlijden op 26/2/1898, werd bij Koninklijk Besluit van 31/3/1898, deze dienst officieel opgericht. De vraag kan gesteld worden of het ene iets met het andere had te maken. Ingenieur VAN GANSBERGHE, e.a. ingenieur van Bruggen en Wegen, werd met de leiding van de nieuwe dienst belast, en werd later bevorderd tot hoofdingenieur-directeur.

De eerste taak van dienst was de uitvoering van de plannen voor de nieuwe havens van Zeebrugge en Oostende. Of dit ook de reden van de oprichting ervan was - zoals steeds geschreven wordt - kan enigzins betwijfeld worden, want de uitvoering van de werken was toch al vroeger aangevat.

Volledigheidshalve mag ook wel gezegd worden dat de "Bijzondere Dienst der Kust", die eigenlijk als "Service Spéciale de la Côte" werd opgericht, tot na de oorlog 1914-1918 een ééntalige Franse bedoening was. Van dan af was alles tweetalig tot na 1940-1945. Begin der vijftiger jaren had nog een gebrekkig Nederlandssprekende hoofdingenieur-directeur, L. VAN RYSELBERGHE, de leiding van de dienst. Voor hem heb ik bij mijn indiensttreding op 1 maart 1950, mijn "zweer" moeten "aflekken".

Ik ben 45 jaar in dezelfde dienst - die in de loop der jaren enige keren herdoopt is - gebleven. Ik heb me er al bij al genomen steed goed gevoeld en er graag gewerkt.

(1) Het Bestuur van Bruggen en Wegen is een erfenis van de Franse bezetting van onze gewesten vanaf 1795. Het "Corps des Ponts et Chaussées" werd in Frankrijk, waarschijnlijk kort voor 1770, onder koning Lodewijk XVI opgericht, en kreeg vanaf 1795 ook bij ons alle openbare werken onder zijn bevoegdheid. Onder het Frans regime werkten naast Fransen, ook Vlamingen, Walen en Nederlanders als "ingénieur des Ponts et Chaussées".

In 1796 is een afzonderlijk korps, bevoegd voor onze gewesten, tot stand gekomen. Dit overleefde het Franse (tot 1815) en ook het Nederlandse (tot 1830) regime. Het werd bij het oprichten van het eerste Belgische Ministerie van Openbare Werken (K.B. van 13 januari 1837, van Leopold II) samen met het Mijnwezen, de Posterijen en de Spoorwegen, één van de vier grote besturen, die van dit Departement deel uitmaakten. Het Bestuur van Bruggen en

Wegen was provinciaal ingedeeld. Elk provinciaal bestuur telde verschillende directies en districten.

Aldus bestond vòòr het oprichten van de "Bijzondere Dienst der Kust", het district "Arrondissement Oostende", afhandelend van de 2de Directie, dat bevoegd was voor de kust aangaande waterwegen, zowel als wegen, sommige openbare gebouwen en vanaf 1886 ook voor beplanting en bebossing van de duinen (heden afzonderlijke diensten).

Zo werd vanaf 1889 door deze dienst, onder impuls van Leopold II, en onder leiding van hoofdingenieur-directeur DEMEY, de realisatie van de Konginnelaan en de Squares Clementine en Stefanie te Oostende voltrokken.

Ook de Bijzondere Dienst der Kust, onder leiding van hoofdingenieur-directeur VAN GANSBERGHE werkte mede aan de in 1906 voltooide Koninklijke Galerijen langs de Oostendse zeedijk, en ontwierp vanaf 1906 de plannen voor de aanleg van de Elisabethlaan te Oostende.

- (2) Carlo LOONTIENS "duin en strandverdediging langs de Vlaamsche Kust" Oostende 1940. Carlo LOONTIENS was voor de oorlog '40-'45 bibliothecaris en archivaris van de stad Oostende, concervator van het toenmalig museum in het Fort Napoleon en briefwisselend lid van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen.
- (3) Jean-Baptiste MARCHAL (Bredene Sas 14/6/1889-18/8/1953) was ambtenaar (bureauchef personeel) bij de Bijzondere Dienst der Kust, waar ook zijn vader (eveneens Jean-Baptiste) eerst als toezienaar en later als sluismeester te Slijkens tewerkgesteld was. Hij schreef interessante bijdragen over de geschiedenis van Bredene. Zijn overlijden, één jaar voor zijn opruststelling, heeft de uitgave van zijn boek gedwarsboomd. De Heemkring "Ter Cuere" uit Bredene publiceert in de Jaarboeken 1968 en 1982, een ruim deel van zijn nagelaten geschriften.
- (4) De spuikom heeft eigenlijk nooit een goed resultaat opgeleverd en werd spoedig buiten gebruik gesteld. Het spuien van de Oostendse havengeul is trouwens, hoe dan ook, reeds van in de 17de eeuw een moeilijk probleem geweest, wegens de steeds weerkerende verzanding. Ook toen was men reeds genoodzaakt soms tot baggerwerken over te gaan !
- (5) In het Stedelijk Museum kan men geen verdere inlichtingen terzake verschaffen.

Verdere documentatiebronnen

- Diverse publicaties door de Maatschappij de Brugse Zeevaartinrichtingen (M.B.Z.).
- Geschiedenis van het Departement van Openbare Werken, Dienst der Kust. Gestencilde bundel. Arch. D.d.K. ± 1977.
- Equipe : tijdschrift van het Personeel van het Ministerie van Openbare Werken, jg. 1979/1986-2/1987 Speciaal nr.
- Folder voor de tentoonstelling, t.g.v. "150 jaar Ministerie van Openbare Werken". Voorstelling van de Dienst der Kust.
- G. VANDAMME : "De leiding van de openbare werken in het kustgebied in de vorige eeuw. "De Plate", tijdschrift van de Heemkundige Kring, nr. 12, december 1989, p. 275-278.
- Piet LOMBAERDE : "Leopold II Koning-Bouwheer" 1995, t.g.v. tentoonstelling : "Leopold II Urbanist. Oostende, zomer 1995.
- Galm : driemaandelijks tijdschrift van het Provinciaal Verbond van West-Vlaamse Willemsfondsafdelingen, v.z.w. nr. 1, 30/3/1995, p. 8-9.