

Rond het ontstaan van de hangaars en andere gebouwen bij het vlotdok (1)

door **Raymond VANCRAEYNEST**

De Handelskamer richtte op 28 juli 1891 een brief aan de Gemeenteraad die voor de haven nieuwe plannen had laten opstellen door stadsingenieur Verraert en P. De Mey, ingenieur van Bruggen en Wegen.

A Laroye, de voorzitter van de sectie handel en vervoer van de Handelskamer, in naam van de invoerders en de handelaars, vond dat het ontworpen nieuw dok veel te klein was. Hij wilde vooral meer hangaars en open stapelruimte.

Er kwam geen schot in de zaak. De jaren gingen voorbij. Meer dan 10 jaar later, op 25 april 1902, wendde de Handelskamer zich tot de Stad. Zij schreef dat zij reeds op 20 oktober 1900 aan de Stad de vraag had gericht over de beschikbaarheid van de nieuwe haventerreinen. Op 29 december 1900 had de Stad daarop geantwoord dat ze wachtte op de beslissingen te nemen over de plaats van de hangaars en van de spoorwegen. Er zou daarover een beslissing genomen worden in 1901, maar tot nog toe had de Stad daarover niets vernomen.

Op 30 december 1902 hield de Handelskamer een vergadering met stadsingenieur Verraert waarop deze laatste een plan voorlegde, door hem uitgedacht, over de havenuitrusting: de westkaai van het vlotdok zou uit 5 delen bestaan waaronder 3 hangaars met verdieping genummerd 1, 3 en 5 voor het stapelen van nitraat en granen en 2 open ruimten met nummers 2 en 4. Over de oostkaai werd nog geen beslissing genomen. Alleen het openbaar stapelhuis van 40 bij 20 m. zou op het noordelijk einde van de oostkaai opgetrokken worden.

Op 3 januari 1905 waren op de westkaai van het vlotdok de grondvesten van één hangaar voltooid, de grondvesten van de tweede waren ver gevorderd en van de derde was men bezig de palen in te heien (2).

In oktober 1904 had de Handelskamer al laten weten dat de grondvesten van één hangaar en van het stapelhuis voltooid waren. Op 26 juni 1905 kon de Handelskamer aan de minister van Openbare Werken laten weten dat het eerste schip met hout voor De Buck en Deweert op 16 juni 1905 langs de sluis De Mey was binnengevaren. Het legde aan in de zuidoosthoek van het vlotdok. Op de oostkaai werd in juli 1905 een dubbel spoor gelegd en tegen einde 1905 was die kaai geplaveid. De funderingen van de hangaars op de westkaai waren voltooid en de terreinen geëffend.

In oktober 1905 kwamen de nitraatschepen naar het nieuw vlotdok hoewel er geen bruikbare hangaars waren. De lading werd gelost in lichters, in spoorwegwagons en op vrachtwagens niettegenstaande de westkaai nog niet geplaveid was.

Op 23 januari 1906 schrijft de stad de aanbesteding uit voor de bouw van drie hangaars en het openbaar stapelhuis op de bestaande grondvesten (3). De inschrijvingen worden geopend op donderdag 15 februari 1906. Het is Henri Smis-Valcke die de werken zou uitvoeren tegen

747.506,52 frank (4). Het stapelhuis meet 40 bij 20 m. De kelder is 2,60 m. hoog, het gelijkvloers 4 m. en de eerste verdieping 3,90 m. De hangaars meten 100 bij 25 m. Het gelijkvloers is 6 m. hoog en de eerste verdieping 4 m. (5).

In juni 1906 lagen de grondvesten van het gebouw van de havenkapitein al 6 maanden klaar. Aan de hangaars en het stapelhuis werd haastig voortgewerkt. Op de westkaai van het vlotdok werden 2 sporen aangelegd (6).

Op 27 juli 1906 zou de aanbesteding plaats hebben voor het gebouw van de diensten van de douane en van de spoorwegen. Het deel A ging 60.325,56 frank kosten en het metalen deel B 5.215,91 frank (7).

In 1907 en 1908 werd er op de oostkaai van het vlotdok nog niet gewerkt aan de bouw van hangaar 6 noch aan het spoorweggebouw. Op 18 november 1908 klaagde de Handelskamer aan de Minister van Verkeer dat er nog geen spoorweggebouw voorhanden was.

Op de gemeenteraad van 11 februari 1908 werd een wijziging goedgekeurd voor hangaar 6. De lengte zou 100,15 m. bedragen, de breedte 37 m. Er zou een heraanbesteding gehouden worden (8). Die greep plaats op 26 maart 1908 (9).

In de gemeenteraad van 24 maart 1908 werd een conventie goedgekeurd, gesloten tussen de Staat en de Stad, voor het bouwen van het huis en het kantoor van de havenkapitein en voor het sluismeestershuis (ten noorden van hangaar 1).

De uitslag van de aanbesteding voor de bouw van hangaar 6 (100 x 37 m.) gaf als resultaat op 26 maart 1908: Leon Lootens: (139.587,48 frank) en August Gillain: (138.033,21 frank) (10).

In oktober 1908 waren het stapelhuis en het douane- en spoorweggebouw afgewerkt. Hangaar 6 was bijna onderdak (11). Op de westkaai lagen er tussen de hangaars 1, 3 en 5 enorme stapels hout. Langs de kaai lagen 2 treinsporen en een tramspoor. De hangaars zelf lagen op het gelijkvloers volgestapeld met nitraat (12.000 ton). Enkele delen waren gevuld met graan. De verdiepingen bestemd voor granen konden niet gebruikt worden bij gebrek aan kranen (12). Zes elektrische kranen werden op de westkaai opgesteld, begin december 1911, en geleidelijk in werking gesteld.

Op 7 juni 1910 vroeg de Handelskamer aan de stad Oostende om de bevoering van hangaar 6 uit te voeren met reeds gebruikte stenen ten einde ook daar nitraat te kunnen stapelen. In het begin van 1911 werd dat uitgevoerd.

De gebouwen voor de havendienst werden toegewezen op 12 oktober 1910 aan J. Sanders tegen 136.280 frank. Tegen 17 oktober 1911 moesten ze voltooid zijn. Ze bestonden uit het gebouw voor de havenkapiteinsdienst en het sluiswachtersgebouw ten noorden van hangaar 1.

De douane betrok haar nieuwe lokalen op 1 april 1911 en het oud stapelhuis werd buiten gebruik gesteld op 1 januari 1911. Toch bleven in het oud stapelhuis nog enkele diensten bewaard zolang de diensten Oostende-Tilbury en Oostende-Londen nog bleven vertrekken van de oude kaai van de stoomschepen tot juni 1912. In 1911 besliste de stad ook een pompierkazerne te bouwen, speciaal voor de havendienst naast de kantoren van Cockerill.

- (1) Zoals uit de tekst blijkt, komen de meeste inlichtingen uit het tijdschrift van de Handelskamer.
- (2) Car. 03/01/1905.
- (3) Car. 23/01/1906.
- (4) Car. 15/02/1906.
- (5) E.O. 14/02/1906.