

De eerste gebouwen opgetrokken rond het nieuw vlotdok

door **Raymond VANCRAEYNEST**

De Handelskamer richtte op 28 juli 1891 een brief aan de gemeenteraad die nieuwe plannen had laten opstellen voor de haven 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 herinnerde de Handelskamer de Stad aan deze zaak. Verklarende dat zij reeds op 20 oktober 1900 tot 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 noordeinde 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 2^{de} waren ver gevorderd en van de 3^{de} was men bezig de palen in te heien (1). 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 3 hangaars en het openbaar stapelhuis op de bestaande grondvesten (2).

De inschrijvingen worden geopend op donderdag 15 februari 1906.

Het is Henri Smis-Valcke die de werken zou uitvoeren tegen 747.506,52 frank (3). Het stapelhuis meet 40 bij 20 m. De kelder is 2,60 m hoog, het gelijkvloers 4 m en de 1^{ste} verdieping 3,90 m. De hangaars meten 100 bij 25 m. Het gelijkvloers is 6 m hoog en de 1^{ste} verdieping 4 m (4).

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 gelegd(5).

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 5215,91 frank (6).

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. Die greep plaats op 26 maart 1908 (7).

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 sluismeesterhuis (ten noorden van hangaar 1). Volgens een conventie tussen de Staat en de stad op 27 november 1908 zou de Staat alle bijkomende lasten voor de gevels betalen (8).

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 (9).

In oktober 1908 waren het stapelhuis en het douane-en spoorweggebouw afgewerkt. Hangaar 6 was bijna onderdak (10).

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 volgestapeld op het gelijkvloers met nitraat (12000 ton) Enkele delen waren gevuld met graan. De verdiepingen bestemd voor granen konden niet gebruikt worden bij gebrek aan kranen (11). 6 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 om 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 sluiswachtergebouw 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.

Car. = Le Carillon

E.O. = L'Echo d'Ostende

(1) Car. 03/01/1908.

(2) Car. 23/01/1906.

(3) Car. 15/02/1906.

(4) E.O. 14/02/1906.

(5) E.O. 17/06/1906.

- (6) Car. 23/07/1906.
- (7) E.O. 1908.
- (8) Car. 17/06/1910.
- (9) Car. 29/03/1908.
- (10) Car. 13/10/1908
- (11) Car. 21-22/11/1908

Toen in Oostende het jaar 1906 nog actueel was.

door **Emile SMISSAERT**

REIZEN:

- Ten overvloede vindt men zgn. "reissites" op het Internet. Er is bv. "www.world66.com", eigenlijk een verzameling van reisverslagen over maar liefst 10 000 bestemmingen. Ik zeg zelfs meer: ook jij kan je aanmelden met een verhaal of met tips, let wel: enkel in het Engels. Het summum is de mogelijkheid, dat jij online volledige reisgidsen kan downloaden, mits betaling op jouw zgn. "pocket-PC" (een handcomputer die steeds meer veld wint) (1). Jij doet maar, althans als je een technische knobbel hebt, schrandere van aannemen zijt en wat geld er voor over hebt... om "mee" te zijn met die wonderlijke vooruitgang van einde 20^{ste} eeuw/begin 21^{ste} eeuw. Maar waarover ik nu wil uitweiden, belangt het Oostende van ruim honderd jaar geleden aan...

DOVER-OSTEND: European Guide: 1906 (2)

- "Deze gids kan zonder kosten verkregen worden aan boord van alle schepen van de Belgische Post Lijn (sic) 'Ostend-Dover' en bij alle toeristische - en inlichtingenkantoren van de Koninklijke Belgische Staatsspoorweg en de Post Pakket Dienst (Mail Packet Service) in België en Engeland. Haar visitekaartje: de 'Express Route' tussen Engeland en het Europese Continent, Afrika, etc., via Dover en Oostende, driemaal daags, drie uren zeeovertocht. Deze route naar België, Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, Zwitserland en Italië is de kortste met bijna zeventig mijlen, alsook de goedkoopste en meest geriefelijke en aangename voor families met betrekking tot de douane en het niet moeten overstappen van treinen. De Postdienst wordt verzekerd door de Belgische eersteklas Staatsstoomboten die de Post voor België, Holland, Duitsland, Oostenrijk, Zwitserland, Italië, Rusland, Denemarken, Noorwegen en Zweden overbrengen" (3).
- (...)
- De nieuwe turbinestoomboot "Princesse Elisabeth" is momenteel (1906) het snelste Kanaal-passagiersschip op zee ter wereld.

MODERNE TREINEN:

- Weelderige wagons met wasvertrekken (lavatories) zijn gehecht aan al de doorgaande treinen die in Oostende aansluiten op de stoomboten. Ze zijn gemonteerd op wat het "bogie"-systeem genoemd wordt, iets wat hen bijna vrijwaart van het hortend stoten en de plotse schokken die de reizigers zo flink moe maken op lange reistochten. De spoorbaan zelf is kortgeleden vernieuwd met spoorstaven van een geheel modern type en zeer krachtige locomotieven worden ingezet. Dit alles heeft een grote tijdsbesparing met zich meegebracht wanneer men reist tussen Londen en de voornaamste steden van het Continent. En stelt reizigers in staat om hun reizen snel en comfortabel te doen verlopen.