

Geschiedenis van het Koninklijk Stapelhuis

De droogdokken van Napoleon

Op de plaats waar het Koninklijk Stapelhuis moest komen was men enkele jaren vroeger al begonnen met de aanleg van twee droogdokken. Het zuidelijkste dok was reeds zo goed als klaar wanneer Napoleon op 6 april 1814 troonsafstand moest doen. Voor het andere dok waren de uitgravingen al een heel eind gevorderd. De ligging van deze twee droogdokken heeft ook de vormgeving van het toekomstige stapelhuis sterk bepaald.

De paviljoenen (magazijngebouwen) werden immers gebouwd op die plaatsen tussen de dokken waar de ondergrond niet door de graafwerken werd omgewoeld en dus nog zeer stevig was. Boven de reeds uitgegraven en opnieuw gedempte dokken werden dan de koeren aangelegd. Het stapelhuis was een ontwerp van de Gentse bouwmeester Lodewijck Roelandt (of Roelants - 1786/1864), die een leerling was van de Parijse architecten Percier en Fontaine. Hij was tevens architect van het Justitiepaleis te Antwerpen (1818) en van de Universiteit van Gent.

Vanwege de zeer moerassige ondergrond moesten vooraf duizenden bomen of palen in de grond geheid worden alvorens men met de grondvesten kon beginnen. Koning Willem mocht er op 6 mei 1830 nog net de eerste steen van leggen vooraleer hij ("met klikken en met klakken" zoals dat in het Antwerps luidt) door de Belgen gewipt werd,' (A. HIMLER). Het nieuwe stapelhuis was een voor die tijd enorm groot complex (31.649 m2 ommuurd terrein) met drie evenwijdig aan elkaar opgerichte gebouwen : de paviljoenen of latere magazijnen. Het noorderpaviljoen was voltooid en gebruiksklaar in 1833. Het middenpaviljoen, het aanzienlijkste van de drie, was in 1834 voltooid en het zuiderpaviljoen werd enkele jaren nadien afgewerkt. Het gehele complex bestond uit drie grote magazijngebouwen : de blokken A, B/C en E maar slechts reikend tot aan de spoordoorgang. In plaats van het plat dak had het echter nog wel een zolderverdieping terwijl de middenbouw (huidige blok C) langs de kant van het Willemdok (het vroegere Grote of Oude Dok) versierd werd met acht Dorische kolommen in blauwe steen die een gaanderij vormden waarboven zich een fronton verhief. Alleszins een majestatische gevel.

Om de bouwkosten te dekken werd een lening van 700.000 florijnen uitgegeven tegen een interest van 5 % per jaar. Het bedrag van deze interesten moest worden afgenomen van de opbrengst van het entrepot terwijl de meeropbrengst (na aftrekking van de administratiekosten) moest dienen tot delging van het algemeen kapitaal. Na terugbetaling van de lening zou het entrepot dan eigendom worden van de Stad Antwerpen. De politieke gebeurtenissen van 1830 waren er echter oorzaak van dat op 1 juli 1831 (de eerste vervaldatum) de uitbetaling van de interesten achterwege bleef. Een verzoek van de commissie aan de nieuwe Belgische regering om tussen te komen werd afgewezen met als argument dat het entrepot toebehoorde aan diegene die de grond ter beschikking had gesteld.

Uitbreiding van het entrepot

In 1840 werd de Ankerrui overwelfd en enkele jaren later (1843) arriveerde een nieuwe spoorlijn (Antwerpen - Keulen, de legendarische "IJzeren Rijn") op de Rijnplaats, de huidige Grote Tunnelplaats, Deze spoorlijn kwam vanaf het huidige Astridplein, via de Van Schoonhovestraat, de Rotterdamstraat, dwars over het Sint-Jansplein door de oude Spaanse vestingen langs een nieuwe doorsteek (de Rijnpoort) naar het entrepot en de dokken (in Antwerpen spreekt men van de "bassens" naar het Franse "Bassins"). Het eerste goederenstation moet gesitueerd worden op de huidige Entrepotplaats en Ankerrui. Deze nieuwe spoorlijn had een aanzienlijke goederenstroom in doorvoer tot gevolg en het entrepot bleek spoedig te klein om al de aangeboden waar te bergen. Maar een uitbreiding bleek niet mogelijk. Wat betekende dat een steeds groter deel van deze goederen moest opgeslagen worden in andere magazijnen buiten het entrepot.

Ten gevolge van gebrek aan plaats in den entrepot heeft het bestuur der douane in 1846 verleend :

211 hulpmagazijnen van vrijen entrepot en

104 hulpmagazijnen van publieken entrepot.

Dit gebrek aan plaats zal daarenboven eene aanzienlijke menigte hebben doen toestromen naar de 725 partikuliere en fictieve entrepots, gedurende hetzelfde jaar toegestaan.

Door de Wetgevende Kamers werd in het budget voor het jaar 1842 een krediet voorzien van 1,600.000 Fr voor vergrotingswerken van het entrepot. De plannen, opgemaakt door de ingenieur De Marbaix, werden door de regering goedgekeurd. In 1844 werden de funderingswerken voor de vergroting door de Hr. Van Beneden aangenomen en voltooid. Het optrekken van de nieuwe gebouwen werd toegewezen aan de Hr. KELLER van Luik. In 1844 begonnen, waren ze reeds onder dak in 1846 en in 1847 voor gebruik vatbaar.

De volledige voltooiing gebeurde slechts in 1852. Deze vergrotingswerken sloten aan bij de bestaande bouw, in die zin dat onder de overwelfde gaanderijen, vier sporen werden aangelegd voor het inbrengen der spoorwagens. Het entrepot had daarmee nagenoeg het uitzicht van het huidige gebouw met dit verschil dat paviljoen B en D alsook E langs de oosterzijde (thans Italiëlei) door een verbindingsgebouw achter de koeren met elkaar aaneen kwamen. Dit entrepot was alzo volledig langs de noord- en oosterzijde door de stadsvestigingen (afgebroken en gedempt in 1863) en de Koekengracht ingesloten.

Vrijhaven - entrepot

De spoorwegen brachten een globale omwenteling teweeg in de doorvoer van goederen en verzending op entrepot. De K.B. van 20.8 en 29.10.1842 en 14.10.1843 stelden vrij van visitatie aan de grens de colli's die in rechtstreekse doorvoer werden verzonden per spoor en deze ter bestemming van de publieke entrepots in bepaalde lokaliteiten en de K B. van 9.5. en 23.9.1843 verleenden vrijstelling van doorvoerrechten voor de goederen die doorheen België doorgevoerd werden langs dezelfde weg.

Dit bracht vrijstelling van ontpakking aan de grens teweeg, schakelde de tussenkomst van grensexpediteurs uit voor de lichter van de documenten aan het grenskantoor en borgstelling voor rechten, alsook onkosten dezer grensexpediteurs. Om verder de handel te bevorderen, werd de wetgeving op de entrepots omgewerkt bij de wet van 4 maart 1846. Het inzicht bestond het systeem van het vrijhaven-entrepot in te stellen om de internationale handel te bevorderen en anderzijds de publieke entrepots te bestemmen voor de binnenlandse handel. Vrijstelling van betaling van rechten voor de tekorten benevens onbeperkte duur van opslag toegekend en ook nog de mogelijkheid van manipulaties, het lichten van stalen, enz. verleend. Het systeem van particulier en fictief entrepot werd behouden, met beperking echter van de soort goederen die er mogen opgeslagen worden. Om de financiële tussenkomsten uit te schakelen, voorzag de Regering in de wetgeving dat de gebouwen van de vrije en publieke entrepots voortaan dienden geleverd door de stad en dat deze ook gelast werd met het onderhoud.

Te Antwerpen bestonden echter de entrepotgebouwen waar ze door de handel werden geschapen, met tussenkomst van de stad Antwerpen die bij anticipering voldaan had aan de wet van 4,3,1846. § 2 dezer wet kon slechts ingeroepen worden om de stad te verplichten bij onvoldoende ruimte van de bestaande lokalen, maar de Staat kon van de stad geenszins eisen de bestaande lokalen over te nemen. De Regering was dus wel verplicht pogingen te doen om het bestaande entrepot onder het stelsel van de wet van 1846 zelf uit te baten. Deze uitbating was ongunstig voor de staatskas, alhoewel bij het reglement van 171 1.1853 een nieuw tarief van magazijnrechten werd ingesteld. Het tekort zou jaarlijks nagenoeg 67.350 Fr zijn geweest.

De Compagnie des Docks-Entrepots

Dit alles noopte de Regering nog in 1853 te betrachten zich van de uitbating te ontmaken en deze aan anderen over te laten. Zij heeft deze overneming door de stad niet kunnen eisen, maar eenvoudig de cessionie aan de stad aangeboden, mits betaling van de kosten aan de Staat, inbegrepen het deficit sinds 1839. Dit aanbod werd echter door de stad niet aanvaard. In 1857 deed de "Société Commerciale et Industrielle" aan de Staat het aanbod het entrepot over te nemen, maar vooraleer daarmee in te stemmen, verzocht Mr. Mercier, toenmalige minister van Financiën, de stad hem te willen doen kennen of ze volstrekt verzaakte het entrepot voor haar rekening over te nemen. In bevestigend geval zou hij onderhandelen met de bovenbedoelde maatschappij. Het antwoord was bevestigend, mits zeker voorbehoud wat betreft het behoud van bestemming als publieke opslagplaats en het tarief der opslagkosten, dat niet mocht worden overgelaten aan het arbitraire van een particuliere vennootschap.

Voor genoemde combinatie lukte niet en het was slechts op 1 april 1865 dat de Regering, na raadpleging van de stad en onder het bovengemeld voorbehoud, in onderhandeling trad met de "Société Anonyme Compagnie des Docks Entrepots et Magasins généraux d'Anvers", voor de overneming van het entrepot voor de prijs van 2.200.000 Fr, materiaal en meubelen inbegrepen. Deze overneming, voorwaardelijk op 1.4.1865, werd definitief in 1869. In definitieve akte van verkoop, verleden voor notaris J.L. Meert, op 31.12.1869, werd bepaald dat het verkocht goed niet mocht afgestaan worden en zijn bestemming niet mocht gewijzigd zonder uitdrukkelijke toelating van de Regering. De voorlopige toelating, die door de Regering werd gegeven om een deel der lokalen, zo ze niet tot publiek entrepot moesten dienstbaar zijn, tijdelijk tot een andere werd behouden. De Compagnie zou het beheer hebben over het publiek entrepot en de douane zou slechts de bewaking van de uitgangen, alsook binnen en buiten het entrepot, verzekering voor vrijwaring van de belangen der schatkist. Bovendien was de Staat niet verantwoordelijk ten opzichte van de opslagnemers voor diefstal, verlies of averij van goederen. Het tarief van de magazijnrechten mocht verder niet gewijzigd worden dan na goedkeuring door de Staat. Maar ook de "Industriële Revolutie" breekt door : in 1865 wordt de eerste centrale voor aandrijving van hydraulische motoren in het Koninklijk Stapelhuis gebouwd.

Vrije en publieke magazijnen

Daar het entrepot niet genoeg koopwaren van "openbaar entrepot" ontving werd het, met toelating van de minister, verdeeld in vrije en publieke magazijnen. Die verdeling greep plaats in 1867. De eerste jaren van uitbating door deze vennootschap zijn voorzeker gunstig geweest daar zij het entrepot aanzienlijk heeft verbeterd door aanbouwingen en constructie van hydraulische hefwerktuigen. Op plans van 1868 wordt een spoor gevonden van het bijbouwen van thans verouderde magazijnen, gekend onder de benaming van Buenos-Aires en Saladero (deze laatste werden nadien in 1887 nog vergroot), Op de plans van 1873 komt het oprichten voor van het Magazijn-Cleveland (speciaalmagazijn). Deze constructies hadden een uitgave geveerd van 436.723,82 Fr.

De oorlog tussen Duitsland en Frankrijk in 1870 bracht een grote trafiek over Antwerpen teweeg wal dan weer de oorzaak was van moeilijkheden in de uitbating van het entrepot, immers de doorvoergoederen namen in 1869 slechts 700 m2 ruimte in beslag bij de cessie van de Staat aan de maatschappij. Wegens deze doorvoertoeneming en de vrijstelling van magazijnrechten voor opslag van korte duur, was de opslagruimte voor de doorvoer onvoldoende. In akkoord met het douanebestuur werd in 1872 de doorvoer overgebracht naar de annexes van het zuiderpaviljoen waarbij een opslagruimte van 2.567 m2 gelijkvloers en 1000 m2 verdieping diende toegewezen. Ten dien tijde geschiedde ook de lossing van goederen en de stouwing in de magazijnen door de naties werkende voor rekening van de handelaars-ontvangers. De plaatsaanduiding en de opstapeling geschiedde volgens de aanduiding van de Compagnie des Docks. In 1874 besliste echter het spoorwegbeheer, in akkoord met de douane, dat eerstgenoemd beheer zich zou gelasten met de lossing van de spoorwagens en de neerlegging in magazijn. Daaruit volgde dat de colli's werden uitgespreid, de plaatsruimte verspild en tussenin overal ledige ruimten werden gelaten. De Compagnie des Docks werd beknot in haar bewegingsvrijheid voor de op te slagen goederen. De zaak kwam zelfs voor het gerecht en de maatschappij verloor haar vordering tegen de douane. Door de douane werden vervolgens veel benedenmagazijnen, die het meest konden opbrengen, opgeëist. Het was feitelijk de doorvoer die de ondergang van de maatschappij voor gevolg had. De magazijnen die vrij verhuurd waren, werden door de douane achtereenvolgens opgeëist om onder entrepotregime geplaatst te worden.

Stad Antwerpen werd eigenaar - douane wordt uitbater

In 1878 verzocht de maatschappij de staat om het entrepot opnieuw over te nemen. Op haar beurt wendde de staat zich tot het stadsbestuur voor overname en rekende daarbij op enige welwillendheid vanwege het stadsbestuur als compensatie voor de "hulp" die de stad van de staat moest krijgen bij het bouwen van kaden, de overname van de gronden en het oprichten van loodsen. De concurrentie tussen stadsbestuur (opslag van goederen onder douaneverband op de kaden) en staat (opslag in openbaar entrepot) was een ander element in de onderhandelingen. De onderhandelingen liepen niet van een leien dakje en sleepten aan van 1880 tot aan de publicatie van het K.O. van 27.12.1883. Hierbij werd de beslissing van de gemeenteraad van Antwerpen goedgekeurd om het entrepot over te nemen van de Compagnie des Docks, voor een bedrag van 3,5 miljoen frank. De wet van 1 januari 1884 regelde de uitbating van het entrepot in die zin dat de douaneadministratie zelf het beheer en de bewaking van de goederen in het entrepot verzekerde en de magazijngelden inde voor rekening van het stadsbestuur. Een reglement van het entrepot en tarief van magazijnrechten werd goedgekeurd bij KB. van 18.12.1883. Hierin werden de uitbatingsvoorwaarden vastgelegd : beheer door de staat (geen onkosten dus voor de stad), aanwijzing van de plaats voor de goederen, stuwning en bewaking der magazijnen, inning van de magazijn- en hijswerktuiggelden door de administratie der douane, op deze wijze meende men het entrepot meer rendabel te maken dan in het verleden. Door het feit echter dat de opslag van granen uit het entrepot was weggevallen (in de haven waren speciale magazijnen voor opslag van graan, "silo's", opgericht) was het risico wel groter geworden maar dat zou dan moeten gecompenseerd worden door de grotere opslag van andere goederen.

Den entrepot brandt

In de loop van de jaren hadden zich intussen in het entrepotcomplex al enkele kleinere rampen voorgedaan (weliswaar met enkele slachtoffers bij de instorting van een gebouw) maar de brand van 1901 was de grootste die het entrepot in zijn geschiedenis trof. De Antwerpse schrijver, Jack Verstappen noemt het in zijn boek "Moord en brand van Antwerpen" : "een catastrofe van betekenis", Op woensdag 5 juni 1901 brak brand uit op de zolder van het paviljoen Nieuw-Midden-Zuid en op zeer korte tijd nam het vuur een zulkdanige uitbreiding dat aan blussen gewoon niet meer te denken viel : al wat de brandweer nog kon doen was zoveel mogelijk redden van de overige gebouwen. In de Antwerpse pers van die dagen vinden wij volgende beschrijving van die brand :

'Langs de 'Avenue de Commerce' viel een reusachtig gedeelte muur neer, langs de Handelslei zag men verdieping na verdieping instorten met donderend geweld op dien voor Antwerpen nooit meer te vergeten namiddag, toen om 2 uur de brand begon en om 3 uur de vlam hoog boven de gebouwen opsteeg. Het vuur kwam aan op een der zolders waar balen met ledige zakken waren opgestapeld; het is mogelijk dat daar, door broeing, de brand is ontstaan. In den bijenkorf, of wil men den mierenhoop, van bedrijvige arbeidzame mensen, trad plotseling het vernielende element in al zijn heftigheid op en verwekte er een panischen schrik die niet belette dat toch nog een dertigtal spoorwagens werden gered terwijl er twaalf in de steek moesten worden gelaten. Om 7 uur geleeke het Entrepot een geweldige krater, waarin de vlammen uit den bodem opstegen maar over den rand kwamen zij toen niet meer : zowel de Zuider- als de Noordervleugel hadden hun cijns aan het vuur betaald. De massieve groep van het hoofdgebouw was verdwenen en vormde een doorschijnend kantwerk, terwijl het grote balkon nog was blijven hangen met zijn acht zware arduinen zuilen die het frontispice schraagden. Als men leest wat al producten daar een prooi der vlammen zijn geworden, krijgt men een recht levendiger indruk van wat zulk een centrum van den wereldhandel als Antwerpen er een is, betekent, en de landen van het verre Oosten en zwoele Zuiden en de zeeën van het koude Noorden zelfs samenwerken om het de magazijnen en de kelders te vullen die tijdelijk schatten bergen, bestemd om over de ganse wereld in alle richtingen te worden verspreid'.

In het rapport van de stadsingenieur wordt deze brand als volgt toegelicht :

"Op 5 Juni 1901, rond half drij 's namiddags, brak er brand uit op den zolder van het paviljoen Nieuw-Midden-Zuid. Op korte tijd nam het vuur eene groote uitbreiding en ondanks al de in het werk gestelde middelen om den brand te bestrijden, kon slechts het noordelijk gedeelte van het gebouw gered worden begrijpende de paviljoenen Oud-Noord en Nieuw-Noord, alsook de magazijnen geheeten El Saladero en "Buenos Aires" (het Bijzonder magazijn). Al de overige gedeelten werden door het vuur verslonden, te weten de paviljoenen "Nieuw-Midden-Noord, Nieuw-Midden-Zuid, Oud-Midden-Noord, Nieuw-Midden-Zuid, Oud-Zuid, Nieuw-Zuid, het magazijn La Platte, de kleine en grote loods en het paviljoen (burelen) van de Toldienst.

Het Koninklijk Stapelhuis beslaat een oppervlakte van 31.650 m². De gebouwen welke er voor de brandramp stonden besloegen 10.485 m², daarenboven waren er op de koeren 5.870 m² loods. Ettelijke afdaken waren van eene verdieping voorzien, de meeste waren zonder. Wat de groote gebouwen betreft, zij hadden een gelijkvloers, vier verdiepingen en eenen zolder. Sommige gebouwen stonden op kelders. Na den brand bleven er nog slechts 2.125 vierkante meters van de groote gebouwen, 1100 van de loods en met verdieping en 590 van de verschillende afhankelijkheden recht. Het afbranden van het stapelhuis is eene ware ramp geweest en de geleden verliezen waren zeer groot.'

Hoe fel deze reusachtige brand op het gemoed van de stadsbewoners heeft ingewerkt kunnen we opmaken uit een tekst die één van de bewoners na de brand schreef achterop een postkaart (de brand voorstellende) hij zond naar een

familielid :

"Je ziet hier de brand in volle geweld. Het was werkelijk mooi om zien. Ik zag alle muren vallen van de eerste tot de laatste, Het was formidabel. De vlammen reikten tot aan de hemel. Ik kom zondag misschien eens langs".

Heropbouw

Onmiddellijk na de brand begon men met de heropbouw die tot 1906 zou duren. In grote lijnen was de vormgeving van het gebouw hetzelfde gebleven maar de verschillende paviljoenen kregen een enigszins ander uitzicht door het aanbrengen van trappenhallen en (later) van de gaanderijen op de verschillende verdiepingen. Het vooruitspringend gedeelte langs de kant van het: Willemdok (een gedeelte van 25 m op een totale gevellengte van 78 m.) van het middenpaviljoen, kreeg opnieuw een soort balkongevel maar zonder de acht zuilen en fronton die het eerste gebouw dat karakteristieke uitzicht had gegeven. Maar het was de enige speelse of pronkerige toets aan een voor de rest zeer sober en somber gebouw.

In het verslag van de toenmalige hoofdingenieur van de stad Antwerpen wordt de heropbouw van het afgebrande entrepot als volgt toegelicht (we nemen de tekst in zijn geheel en letterlijk over) : 'De geredde gebouwen werden behouden en ogenblikkelijk nam men de nodige maatregelen om ze voort te blijven benuttigen. Voorlopige magazijnen werden geëigend ten behoeve van de koopwaar in doorvoer. Op de Zuiderkant van het houtdok (nr, 46) werd een oppervlakte van 5200 m² beschikbaar gesteld en aan den Donkeren Hoek werden voorlopige burelen voor de toldienst opgericht. Voor het overige nam men zijn toevlucht tot het huren van bijzondere magazijnen, in afwachting dat het afgebrand gedeelte, zou heropgebouwd worden. Er werd besloten op de oude plaats terug op te bouwen, daar zij goed gelegen is in de onmiddellijke nabijheid der goederenstatie, deze plaats geen andere bestemming kon worden aangewend en de bestaande funderingen, die van grote waarde waren, na versterking konden dienen om de nieuwe gebouwen te dragen, die men besloot fire-proof te doen maken. In dien zin werd overgegaan tot eene aanbestedingsprijskamp. Het terzake dienend bericht werd 14 Oogst 1901 bekend gemaakt en de ontwerpen moesten 15 October daaropvolgende aan het Gemeentebestuur gezonden worden.

De volgende ontwerpen kwamen toe :

	Prijs der inschrijving	in hoeveel dagen uit te voeren
Bolsée, en Hargat	1.980.000	230
Jan Boisée	2.115.000	270
Masson (kolommen en balken)	3.460.600	375
(cement-ijzer)	2.860.400	375
Dumont (gewone bouw)	3.458. 000	400
(cement-ijzer)	3.441,000	400
Hesbain en Van Dijk	3.757.000	260

Er waren merkkelijk verschillen van prijs en tijdbepalingen en het hoeft niet gezegd dat er zeer groote verschillen bestonden tussen de onderdeelen van de ontwerpen.

Na rijpelijk onderzocht te zijn geweest door den Technischen dienst, werden deze ontwerpen aan het oordeel van de Commissiën voor handel en openbare werken onderworpen, die aan de Gemeenteraad hebben voorgesteld het onderwerp van de heeren J.H. Polsée en Emiel Hargat goed te keuren. Om evenwel rekening te houden van de door de Kamer van Koophandel gemaakte opmerkingen, werd eene verdieping afgeschafte alsook de verdiepingen (loodsen) bestaande tussen de paviljoenen.

Derwijze werd de aannemingsprijs tot 1.179.000 frank verminderd en de tijd voor de uitvoering der werken tot 222 dagen. Het aldus gewijzigd ontwerp Boisée-Hargat werd 9 December 1901 door den Gemeenteraad goedgekeurd. Onmiddellijk werd de goedkeuring der hogere overheid aangevraagd en de aannemers ontvingen bevel om de werken aan te steken op 20 Januari 1902, d.i. zoodra de ontruimingswerken van de verbrande gedeelten door de belanghebbende verzekeringsmaatschappijen gedaan waren. Dientengevolge werd bepaald dat op 15 October 1902 de nieuwe gebouwen moesten voltooid zijn maar die dagtekening is moeten verdaagd worden wegens de belangrijkheid van de bijkomende werken die er noodig bleken.

Het lastkohier voorziet eene boet van 1000 Frank voor elken dag vertraging in de voltooiing der werken en eene premie van hetzelfde bedrag voor elke dag dat ze vroeger dan 't bepaalde tijdstip mochten gereed komen. De nieuwe gebouwen werden opgericht in de beste voorwaarden van stevigheid en veiligheid wat brandgevaar betreft. Zij werden met cementijzer opgetrokken volgens het stelsel Hennebique en onderstaan ten volle de proeven door het lastkohier voorgeschreven, zoals bleek uit de gedeelten die reeds beproefd werden. Het draagvermogen van de verschillende vloeren is 2000 kilos per m² voor de derde verdieping van het magazijn La Platte en den zolder van de groote loods. Wat brandgevaar aangaat werden talrijke voorzorgen genomen om voortzetten van het vuur in het stapelhuis te beletten, en er mag gezegd worden dat, bij het uitbarsten van brand, deze in een enkel vertrek zou beperkt worden. Alle gemeenschap werd inderdaad afgesneden, niet alleen tusschen de verschillende vleugels, maar tusschen de vertrekken van ieder vleugel, bij middel van scheidsmuren op de gehele hoogte der gebouwen (deze muren komen boven het dak uit) en zelfs tusschen de verdiepingen der verschillende vertrekken, daar de trapkamers aan den buitenkant der gebouwen geplaatst zijn.

Indien er dus brand mocht uitbreken, zou het beperkt wezen in een zeer kleine ruimte, langs alle kanten met ijzeren deuren en vensters van Boheemsch metaal-glas omsloten. Dit glas springt bij een hevige hitte, doch blijft niettemin aan het vlechtwerk kleven en weert alle luchtstrooming. De kassen van de hijschtoestellen zouden twee afdelingen waarvoor hetzelfde toestel gebruikt wordt, met elkaar in gemeenschap kunnen brengen hebben en eene luchtstrooming verwekken, indien de ijzeren deuren dezer kasten niet elektrisch verbonden waren geworden. Deze verbinding word derwijze gemaakt dat de deuren van hetzelfde hijschtoestel niet gelijktijdig kunnen opengaan en dat al de deuren bij geval van brand, op gemakkelijke wijze van op het gelijkvloers kunnen gesloten worden. Aan al de verdiepingen bevinden zich balkons, die bij brandgevaar veel nut zullen bewijzen, daar zij een gemakkelijke toegang tot al de delen der gebouwen verzekeren. Al de planken vloeren werden met ezelsrug gelegd, met eene helling van eenige centimeters balkonwaarts, zoodat het water gemakkelijk kan weglopen onder de deuren Kinnear. De hijschtoestellen en de kranen in de nieuwe gebouwen te plaatsen, zullen bij middel van electriciteit werken. De hijschtoestellen zullen ten getalle van veertien zijn, te weten : 8 met een hefvermogen van 1000 kilos en eene snelheid van 0,50 m per second en 6 met een hefvermogen van 600 kilos en eene snelheid van 0,85 m per second en zullen als volgt verdeeld worden : 2 in het paviljoen Zuid, 1 in Midden-Zuid en de andere in Midden-Noord. De onderneming van deze elektrische uitrusting werd 18 Oogst 1.1. toevertrouwd aan de Société Belge d'Electricité A.E.G. van Brussel, en moet algeheel voltooid zijn ten laatste op 25 Februari 1903. Dit werk werd aangenomen voor 98.310 frank maar als men rekening houdt van de werken uit te voeren aan de kassen der hijschtoestellen, de funderingen der machines, de kabels, het schakelbord, enz. kan men de geheele onderneming op 125.000 Frank schatten. Daarbij zijn er op den hoofdkoor en op den zuiderkoer burelen, loodsen en afhankelijkheden voor den beheerdersdienst en voor den toldienst. Deze laatste werken worden met bekwaren spoed voortgezet, om zoo spoedig mogelijk klaar te komen. Zij zullen ongeveer 100.000 frank kosten.

De gezamenlijke uitgeef voor het nieuw gedeelte van het stapelhuis wordt geschat op fr 2.317.232,58

De verzekeringsmaatschappijen hebben betaald fr 1.817.232,58

zoodat de stad te dekken heeft : fr 500.000,00

De gezamenlijke oppervlakte van het huidige stapelhuis (behouden gebleven en nieuw opgebouwd gedeelte) zal 61.000 m² beslaan waarvan 8.701 m² keldering.

De oude afgebrande gebouwen beslagen een oppervlakte van 51.000 m2 met eene draagkracht voor te bergen goederen van 63.000.000 kilos, de kelders niet inbegrepen, die eene oppervlakte van 8.990 m2 bedroegen. De nieuwe gebouwen hebben eene oppervlakte van 42.700 m2 met een draagvermogen voor te bergen waren van 83.000.000 kilos en 2.700 m2 oppervlakte voor de kelders.

In de nieuwe magazijnen verliest men dus, ten gevolge van het afschaffen eener verdieping 8.300 m2 oppervlakte, maar dankzij de stevigheid van de vloeren (bevloering met balken) zal men 20.000.000 Kilos meer kunnen neerleggen.

Als men rekening houdt van de gangen, die tusschen de stapels koopwaren moeten opgehouden worden en wier oppervlakte voor de nieuwe lokalen op 3.000 m2 kan geschat worden en voor de afgebrande gebouwen op 5.500 m2 wordt het verlies van oppervlakte in de magazijnen tot 5.800 m2 bruikbare oppervlakte verminderd, maar langs een andere kant wint men 21.000.000 Kilos voor de te bergen koopwaar.

Bron : Archief en Museum Douane en Accijnzen