

van Engeland. Rond 7.30 u in de morgen kwam de vloot uit Vlissingen in de nabijheid van Oostende. Ze bestond ondermeer uit 19 schoeners en 35 schuiten. De Engelsen gingen in de aanval. Meerdere schoeners en schuiten strandden. Maar de zware beschietingen van op de kust maakten het de Engelsen moeilijk. Rond 8 uur 's avonds moesten zij zich omwille van het laag tij, met redelijk zware verliezen waaronder 50 doden en gewonden, terugtrekken naar dieper water. De rest van de vloot uit Vlissingen kon de Oostendse haven binnenvaren.

Op 18 mei 1804 wordt Napoleon door de Senaat, tot Keizer uitgeroepen. In augustus 1804 bezoekt Napoleon voor de derde keer Oostende, ondermeer voor een algemene inspectie van de vestingwerken. Napoleon zal in december 1804 tot Keizer gekroond worden.



*Zeegevecht tussen Engelsen en Fransen.
Detail uit achterglasschilderij 'De Haven van Oostende',
W. Wieden, 1813. (in De Plate juni 2012)*

281812

MET DE FIETS DOORHEEN HET OOSTENDE **VAN AANVANG DE ZESTIGER JAREN**

door **Emile SMISSAERT**

Zoals elk jongmens dat zindert van levensdrift en -kracht, van hoop op en vervulling van een later meevallend te noemen toekomst, voelde ik af en toe de kriebels in mijn lijf om 's avonds, ter verstrooiing en om eens wèg van alle leerboeken te zijn, even goed te gaan uitwaaien en om in de nabijheid tijdens de nazomermaand nog wat te gaan fietsen. Ik wil ruimte! Ik wil me uitleven! Langs de zeedijk naar Raversijde en Middelkerke? Of meer landinwaarts het Westerkwartier, Stenedorp, gebeurlijk de Nieuwe Koerswijk? Of de Vuurtorenwijk 'aan de overkant', de vaart? Eender waar, als er maar animo en open lucht is ... bij goed, zonnig weer en met een meezittend briesje. Eigenlijk jammer dat de zee waarvoor zoveel toeristen gretig naar onze kuststrook komen, tezeldertijd zoveel 'verloren ruimte' inneemt; maar die andere 180 graden, ha ja, dat is niet mis om te be-leven, om kennis mee te maken ! Mààr ... je dient wel de betere hoekjes, de fijne kantjes te kennen en bedachtzaam weten te combineren met het meer alledaagse!!

Laat me iets meer vertellen en breedvoeriger beschrijven over zomaar na jaren her een onbepaald gebleven septemberavond ("Gouden roos ..."), waar ik zo intens kon van genieten. Eigen belevenissen beklijven, trillen het best na.

Mijn velo - van het deugdelijke merk 'Mercator' en vrij prijzig geweest maar in vertrouwen gekocht bij handelszaak Marcel Lams, gelegen rechtover de hoofdingang van het Stadhuis - stond opgesteld bij de ingang van de drukkerij op haar vaste staanplaats die gesitueerd was in de achterbouw van ons huis. Nog even verifiëren of de bandendruk behoorlijk was, de remmen en de trappers soepel reageerden op de commando's, de fietsrekker niet vergeten en aangespannen is, de fietspomp mee was en op haar plaats klemde ... De fietsspelden aan de broekspijpen opgezet, de koers van dit uitstapje, in gedachten en in grote lijnen uitgestippeld, en ... vooruit. Links en rechts en achteraan voorzichtig nagaan ... hop, met zwier het rechterbeen over de "middenbare" gezwaaid, flink afgezet van het voetpad naar de rijweg, rechtop boven het zadel de tweewieler krachtig in gang duwen.

Begonnen tot het uiteinde van de Sint-Sebastiaanstraat, het volle centrum van stad, en uitmondend op het Marie Joséplein, rechtsaf de Koningstraat in, met *opgepast!* : de dubbele tramsporen. Telkens viel me op hoe de tuin van de 'Koninklijke Villa' een ietsje verwilderd en met opzet ondoordringbaar aandeed, hoe open en ruim de aanblik was die de groene plek afgezoomd met pergola's aan de achterzijde van de Koninklijke Galerijen oogde en waar de 'Concours hippiques' (paardenspring wedstrijd) iedere zomer een geschikte plaats vond. Tien jaar later zou de nieuwbouw van het stedelijk zwembad de site voorgoed omwoelen, verkerven en verknoeien ...

Linksaf de Koninginnelaan in, leidend naar "t Bosje" met de grote réverbères (lantaarnpalen) van een zilverkleurige Belle Epoque verlichting, en dan overheen het immer drukke kruispunt "Petit Paris" naar het uitgestrekte Maria-Hendrikpark de brede brug op over wat verkeerdelijk in de volksmond de 'autostrade' heet (= in feite de 'Verenigde Natiënlaan'). De toegang vertakt zich nu nog altijd in drieën. Vastberaden en feilloos stuurde ik mijn vehikel het centraal gelegen, sterk afdalende gedeelte in. Om met de verworven snelheid de installaties in de vijver aldaar van de verlaten liggende "Vrije Zwemmers"-club in een halve boog te contourneren. Hoe vredig te midden van het groen lag alles er bij ! Enkele eendjes paddelden, snaterend en met hun achterkasteel weg en weer schuddend, in groep vrij rond, nog op zoek naar brood van passanten, en ze trokken onderwijl uitdeinende cirkels in het verre van propere water. Al pedalerend arriveerde ik aan een eerste houten bruggetje-in-boogvorm. De planken en spanten klikketikketakten van jewelste en heel in de verte hoorde ik honden die in het asiel van "Het Blauwe Kruis" - uit protest ? - in het ronde tekeer gingen, met hun geblaf erbij ! Ik bevond me midden in de natuur. Onmiddellijk rechts van de overspanning leidde een voorgetrokken ruw paadje in de richting van de pas gebouwde en in gebruik genomen "nieuwe watertoren"; mijn behendigheid en stuurvaardigheid werden er op de proef gesteld ... maar ik haalde het '*con brio*'. Eens voorbij de gering te noemen hindernis volgde ik braafjes de geasfalteerde, krommende baan met zicht op "Het Koninginnenhof" tot ik, aan de herberg 'Armenonville' met de "Schuttersgilde" gekomen, insloeg om, langsij, het voetbalterrein van K.V.G.O. te bereiken. Met opnieuw een smal aarden wegeltje dat uitliep op de Konterdamkaai die bezaaid was met kiezel en kleine, geniepige steentjes, die onverhoeds en verraderlijk gevaar konden opleveren voor de velobanden ...

Rechts rechtdoor : aan de zijlijn van de wijk Konterdam, voorbij mij onbekende blubberende afwateringen, verder links onderdoor de spoorweg, bevond ik mij nu rechts langsij het traject waarop de treinen naar het binnenland, eens gelanceerd, aan snelheid wonnen. Telkens pauzeerde ik met het fietsen. Want in een tijdspanne van amper tien, misschien twaalf minuten - zo schatte ik - naderden drie verschillende treinstellen; de ene voor het binnenland, de andere twee nachttreinen met voor mij onbekende bestemmingen (Wenen? Bazel ? Rome ?) Wat al scenario's van avontuur, fantasmen en reizen wekten ze bij mij op ! Hoe gaarne ware ik eens meegereden !! Trouwens,

enkele kennissen van me hadden in de zomermaanden, of was het tussendoor ?, een jobdienst als bijverdienste bij de "Compagnie internationale des Wagons-Lits" (CIWL), en wel als "*coucheur*" (slaapwagen begeleider). Tussenin 24 uren was vrij kuieren in die buitenlandse grootstad mogelijk! Met een ruk aan de stuurstang van 'mààr mijn velo' trok ik me weer op gang en reed de 's avonds vrij van arbeiders sites van zowel de scheepswerf van "Beliard & Crighton" als de onderhoudspost van de N.M.B.S. voorbij.

Daarop stond ik voor een soort tweesprong. Zou ik de brug die vóór me lag negeren om rechts de Vaartblekersstraat in te slaan en de plaatselijke 'ateliers' (werk- en onderhoudshuizen sedert 1902) van de "Wagons-Lits" passeren ? Nu pas verklapt : slechts éénmaal, per uitzondering en dan nog met een grote 'chanceslag', werd het me door een vriendelijke nachtwaker (die hiermee zijn boekje te buiten ging) gegund om even het voorterrein te voet te betreden en in de schemer binnenin een hangar een glimp te kunnen opvangen van een paar donkerblauwe wagons die overdag een opknappbeurt kregen. Of zou ik, wanneer ik voordien met eigen ogen had gezien dat de "Kamina", het troepentransport-schip van onze "Belgische Zeemacht" [ZM] , "binnenlag" en aangemeerd was in het Houtdok langs de Henri Deweerckaai, van op redelijk te noemen afstand en met zicht op het voorschip, eerst een kijkje gaan nemen ?

Wat een imposant in blauwgrijs geschilderd schip was dat ! Men zag, hoorde, 'snoof' dat er bestendig aan boord bedrijvigheid was. Alleen al het nooit eindigend geronk van de motoren om binnen in het schip energie op te wekken ... Een wachtpost was voorzien. Vrijwel altijd stonden één of meerdere camions van het leger langsheen het vaartuig opgesteld. Regelmatig liepen marinemensen van allerlei rang de loopbrug op en af, nooit nalatend om – verplicht ! – telkens de militaire groet aan de vlag van onze 'Zeemacht' te brengen. Het gebeurde regelmatig dat een "motard" vanuit de "Generaal Mahieukazerne" of de "Cedra" (Diepwaterkaai) of de "Logistiek" (aan de overzijde van de haven) of overdag de "Eguermin" (de mijnenbestrijdingsschool) persoonlijk een bericht kwamen afgeven of meekregen. Nog herinner ik me het intern, mondeling druk radiogebruik op en over het schip en het regelmatig terugkerende gezegde: "Continuez" (het Nederlandstalige equivalent en hoe het precies in elkaar stak is me ontgaan). De immer dooreen gebruikte tweetaligheid die, vond ik, zo karakteristiek was voor de "Belgische Zeemacht"/"Marine", heeft me trouwens persoonlijk nimmer gestoord. Verder memoreer ik nog, dat het telkens heel wat voeten in de aarde had om de brede, logge structuur van de "Kamina" toch ongeschonden doorheen de Demeysluis te Oostende weten te manoeuvreren. Maar met de hulp van eigen sleepbootjes en zeemanskunde en mathematisch uitgekiend : dit lukte tóch !

Bouwjaar: 1939; tonnage: 4.485; lengte: 114 meter; motor: 3600 PK; kruissnelheid: 14 knopen; (in 1950:) 14 officieren en 161 onderofficieren en matrozen.

In de jaren vijftig-zestig deed alleen al het zicht van verre op deze buitenvarende, tot dan grootste boot van onze Zeemacht mensenmenigten aanhollen naar en op het westerstaketsel. Ik heb zelf indertijd met eigen ogen gezien (1958) hoe Burgemeester Van Glabbeke de stadsdienstauto-met-pompier op de Albert I-promenade deed stationeren ten einde klaar haar buitenvaart voorbij "'t Koptje" van "Thooft" te blijven volgen! Een dusdanige allure en prestige had toen der tijd dit pronkstuk bij het publiek !

In 1967 werd de "Kamina" uit de vaart genomen, "omwille van ouderdomsverschijnselen" (sic). Haar bestaan, nut en verdiensten zijn aanzienlijk geweest en blijven onvergetelijk voor tijdgenoten. "In 71 havens van 48 verschillende landen, en hiervoor meer dan 400.000 zeemijlen aangelegd. In die periode vervoerde hij duizenden Commando's van en naar hun oefenzone, en verzekerde hij de opleiding van honderden zeelui uit het actief en het reserve-kader" (uit het Memoriaal van de ZM, p 230-231: ill.).

Het schip is haar lotsbestemming niet kunnen ontlopen en is in 1968 gesloopt geworden.

* * *

Maar ik wenste mijn tocht verder te zetten en liefst onverkort te voltooien.

Vooreerst richting de brug van de Doksluis. Het betreft de brug in het verlengde van de Prins Albertlaan, nabij de Oostendse roeiclub KRNSO, wier clubgebouw nog een afgekocht relict was van de Wereldtentoonstelling 1958 en in wier vervanging nu heel onlangs voorzien werd. Er kleeft bij mij geen bijzondere herinnering meer aan de druk bijgewoonde Pinksterenregatta die op de vaart Oostende-Brugge om zo te zeggen 'uitgevochten' werden, maar het is een feit : ze waren geliefd bij kenners !

Het eerste derde van mijn trektocht, – eenzaam wèl doch niét saai noch zinloos te noemen was voorbij. Zo'n rondtoeren, doorgaans niet tot in de puntjes vooraf gepland en waarom ook, slechts nu en dan uitgebreid, was voor mij telkens een fysieke noodzaak en een psychisch verfrissen en afreageren van spanningen, een deugddoende distractie voor lichaam en geest. Je hoofd eens goed 'leeg maken' en 'rust gunnen', tot andere gedachten komen en vrijuit mogen genieten van de buitenlucht, weet je wel ...

Via de Prins Albertlaan de brug nabij de sassen overstekend naar de overzijde : de Prinses Elisabethlaan. Rechts voortrijdend langs de 'vaart', met links toen nog de grote Elektriciteitsfabriek en de straten en huizen van "t Sas", met de kerk die toen in aanbouw was, iets wat nabij de Spuikom eveneens het geval was met de belendende percelen, bestrating en woonsten. Met enkele forse rukken aan de ketting, van 3 versnellingen voorzien, reed ik het ovaalvormig terrein van de Spuikom (volkst.: De pit) op en door, op mijn hoede voor verraderlijke glassplintertjes, nageltjes en punaises. Typisch een verhevenheid met alleen in beide richtingen een rijpad, een dijk waartegen het klossen van het water nooit ophoudt te weerklinken en waar een beetje verder van de boord af menig vissersvaartuigje ligt te dobberen. Voorbij enkele houten noodklassen van een school, langsheen de betonnen overblijfsels van een destijds aangelegd terrein voor het opvangen van watervliegtuigen in de oorlog. Passerend langs lager gelegen, drassige, niet te gebruiken grasgronden vol onkruid.. En tochtig ! Pas bij het naderen van de oesterputten van Halewyck en met een klaarder zicht op de onlangs afgebroken 'witte vissershuisjes', kwamen er weer menselijker tekens van leven te voorschijn die mij, grotendeels onbekend met de streek en de wijk, vreemd en onbekend overkwamen.

Ik beëindigde het verderzetten met mijn "Ronde van de Spuikom" en, via het inrijden van de Thomas Van Loostraat met de cinema aldaar en het oversteken van de Dr. Eduard Moreauxlaan langsij de watertoren van de OPEX, belandde ik op de Hendrik Baelskaai aan het vissersdok. Vissersvloot en -tuigage, geuren van touw en teer en zeenat boden een heel ander uitzicht. Hier was een gedeelte van het havengebied, met enkele fabriekjes en neringdoeners, met wat kantoren en stapelruimten. Verder zeewaarts oprijdend trof ik het smalle doch hoge silhouet van de vuurtoren aan, als "Lange Nelle" alom bekend. Haar drie zwaailichtsignalen per tien seconden doorpriemen, verreikend en zonder ophouden herhaald, het nachtelijk duister en duiden wat onze kust betreft de juiste, veilig te bevaren route aan voor de zeevaarders. Ze dragen bij tot de charme en de identiteit van onze haven- en centraal gelegen kuststad, een feit waar onze toeristen, verblijd en geroerd, ja soms verbluft, moeilijk over uitgekeken en uitgepraat raken. Die majesteit van rondom rond weidse witte lichtbundels uit te zwaaien ! En wier sfeer bij wijze van voorbeeld de Nederlandse zanger Vader Abraham in zijn lied "Dààr in het kleine café aan de haven" zo treffend, in eenvoud en rust vertolkt en met zin voor gedragen melancholie gezongen, dra wist te fixeren tot een onuitwisbaar deeltje van ons aller maritiem erfgoed.

Links prijken de twee sleeën van de slipway, waarop bijna steeds één of meerdere kleinere schepen

wachten op hun toiletbeurt; rechts de scheepswerf van Seghers wier bedding schijnbaar wat klein en ingezakt lijkt. Interessant, dat wel, maar ik verkies door te rijden. Met uitzicht op de Halve Maansite naar het oosterstaketsel dat tweedelig was, toenmaals nog geheel in hout uitgevoerd en – door onjuist aangepakte baggerwerken ? - hier en daar lelijk, onherstelbaar verzakt was.

En ... merk ik daar aan de zeeboord geen ongewone beweging ? Ja, de seinpost duidt via zwarte rieten cilinders en kegels de komst van een binnen te varen schip aan. Een spurtje naar het 'koptje van 't Hooft', niet te missen, en 't zal een welkome pauze met spektakel wezen ! Eens ter plaatse, zag ik dat een groot passagiersschip van de "Oostende-Dover"-lijn redelijk dicht langs de kustlijn kwam aanvaren om vervolgens via een halve boog bijna loodrecht op de "geule" opnieuw het zeegat in stevenen. De bedoeling was duidelijk : zoals gebruikelijk is met de achtersteven het eerst de havengeul binnenvaren om dan behendig, zonder brokken te maken, aan te leggen ter hoogte van het spoorwegstation. En zo ging het inderdaad in zijn werk : het schip dat eerst in zee scheen stil te vallen, meldde door middel van een aan de achtermast gehesen sein dat het de aankomstprocedure aanvatte en het vaartuig naderde ons met grote snelheid, terwijl wij de geur van verbrande stookolie opsnoven. Het was nu te zien, dat het de "Roi Léopold III" betrof die vooral op het westerstaketsel vele kijkers deed aanlopen en wist te boeien. "De moale is dô !" Immer een gratis attractie en reclame voor Oostende ! Het schip minderde even verderop geleidelijk zijn vaart en naderde vervolgens behoedzaam en voorzichtig de voorziene aanlegpost aan de kade vlakbij het spoorwegstation. De passagiers konden, eens ontscheept en de paspoortencontrole alsook de douane gepasseerd, desgewenst hun reizen voortzetten per binnenlandse of internationale trein. Doch dit alles was voor mij maar van horen zeggen en bovendien, dat lag vanwaar ik stond, ver buiten mijn gezichtsveld.

Lieve mensen, 't werd méér dan tijd om de terugtocht aan te vatten! Opnieuw reed ik de rammelende en ruttelende plankenvloer op, in tegenovergestelde richting, en botste bij wijze van spreken op een Duitse bunker, tevens met zicht op het niet meer gebruikte, overgebleven sluizencomplex, nog van in de tijd van Koning Leopold I (midden 19^{de} eeuw).

Een wat lager gelegen tweede staketseltje, uitgerekt en evenwijdig met het oostelijk deel van de havengeul, omzoomde de te volgen weg die leidde naar de sluizen van het Visserijdok. Afstappen van de velo. De lichtjes van de tegenoverliggende car-ferry die straks bij nacht de oversteek naar Engeland zal doen, schitterden bij het invallen van het avondduister dat het een lust was om zien, - en nóg was hij bezig met het laten inrijden van de auto's, zijn reden van bestaan trouwens.

Toen ik in het Klein College de lessen volgde, was soms één van de zondaagse gezinsuitstappen in de wintermaanden bestemd voor een bezoek aan het Oostendse Visserijdok en de Vismijn, "aan de overkant" gelegen. Onderbroken door een sanitaire stop in de grote kantine aldaar én om ons met een drankje op te warmen, vooraleer op onze terugkomst de indrukwekkende hallen en kaden van de eigenlijke Vismijn te voet af te leggen. Ten einde óf de stadstram, óf de kusttram aan de halte "Weg naar Vismijn" te nemen en huiswaarts in de Sint-Sebastiaanstraat te keren. Dat was het geval in de vroege jaren vijftig, toen ons ouderlijk gezin, vier in aantal, op wandel ging. Die herinneringen aan diverse tochten in de omgeving schoten te dezer gelegenheid opnieuw in mijn geheugen, telkens wanneer ik bijvoorbeeld aanstalten maakte om de vismijnhallen, ditmaal per velo, te doorkruisen.

Het donkerde intussen buiten. Binnen de verlaten doodse, hoge hallen diende er goed opgelet te worden voor 'verdwaalde' bennen en hier en aldaar nog niet voldoende opgedroogde waterplassen, kwestie van niet uit te schuiven.

Ik zette op mijn tweewieler het voor- en het achterlicht aan en, terwijl ik stevig het stuur omklemde en de trappers sneller en heviger begon te martelen, draaide de dynamo goed hoorbaar op volle toeren.

Heerlijk om het licht van de lamp te zien en allerlei schokken passend te kunnen pareren, opwindend om de banden te horen zingen en zoeven, verleidelijk om zomaar, de fietsbel herhaaldelijk te doen rinkelen, in de trant van: "hier ben ik!". Ja, en dan ? Een frisse wind die het gelaat streelt en masseert, een voelbaar koude maar gezonde neus. Met wat dauwdruppels op de glazen (enigszins hinderlijk, maar komaan, jong), onderaan klevend en klittend op de bril. Met volle wuivende haardos van een nu, ja uitgelaten, momenteel intens gelukkige midden twintiger jongeman.

Kortom, machtig als een koning, zeker van de koers wat het parcours betreft en de zelf te bepalen snelheid die hij zijn "ros" oplegt.

Zeg, is dat geen pret? kom nou, is het geen vrije avond waard?

* * *

Ik keer nu zeker terug, 't is beloofd. Naar wat ik zoal nog te vertellen heb vooraleer aan mijn hier te beschrijven mini-fietstocht een einde komt ...

Eens uit de gebouwen van de Vismijn geraakt, dokkerde ik verder, nu op de kasseien van de Vismijnlaan, passerend langs de Esplanadestraat en haar drie overgebleven oesterparken van lang geleden. Het was zaak om niet te strikken in en uit het zadel gewipt te worden door toedoen de toenmalige (stads)tram- en treinsporen (van de zgn. "Vistrein). Maar, zoals eerder vermeld, ik beschikte toenmaals over een flinke stuurvaardigheid en een stevig, betrouwbaar fietsenframe. Zo arriveerde ik aan het clubhuis van de jachthaven van het Ryco (begin 20^{ste} eeuw), aan het drukke kruispunt van "De Bolle" en reed, rechtsaf inslaand, de Slijkense steenweg op. Met links drie opeenvolgende benzinestations van een verschillende grote maatschappij voor het autoverkeer, in het midden op een eigen berm en in beide richtingen de kust trambedding en rechts aan de Cockerillkaai enkele schaarse havenbedrijven en outillages. Toenmaals beschikte de al eerder meermaals vermelde "Belgische Zeemacht" (ZM) ginds ook over de belangrijke "CEDRA"-component, met aanmeermogelijkheid voor kleine mijnenvegers. Met aan de overkant ligplaatsen voor een paar algerines en hoogzeemijnenvegers, mooi naast elkander geparkeerd ter hoogte van de Logistiek, nog een ander onderdeel van de ZM te Oostende. Verder meer noordwaarts lagen één of twee mailboten van de "Oostende-Dover"-lijn aan de kabels vast ter hoogte van en ter onderhoud door de installaties van het Zeewezen. Dit havenzicht is, in de loop der voorbije vijftig jaar, onkennelijk gewijzigd en bij wijze van spreken grondig 'verarmd' geworden; deze site behoort thans tot de voorbije 'volkomen verleden tijd' van de geschiedenis van de Oostendse haven.

De Slijkense steenweg mondde uit op en eindigde bruusk, 90 graden links, ter hoogte van de twee Demeybruggen over het gelijknamig sluizencomplex., alwaar het memoriaal voor de "Vindictive"-raid op de haven (destijds in 1918) sedert vele jaren 'waakt' en prijkt. Puur maritiem en militair erfgoed ! Daar waar bovenaan rechts de twee gebouwen en de 'ruimte voor sport in openlucht' van de plaatselijke Zeevaartschool gelegen waren; ook deze bestemming en plaats is inmiddels gedeeltelijk ontzield, gewijzigd van bestemming en ingekrompen ...

Eens de Graaf de Smet de Naeyerlaan bereikt en over de spoorwegbrug gefietst stond ik opnieuw voor een tweesprong.

OFWEL : via de Kapellebrug en- straat onmiddellijk het hart zelf van Oostende-centrum induiken en direct huiswaarts keren, - en - daar was ik me bewust van - dan heel wat missen van de nachtambiance en de verlichting van de winkels.

Wél hoorde ik dan nog van verre, tenminste als de ramen openstonden en de wind gunstig zat, het

gezing van entertainer “Jacky” alsook – en ik kon in gedachten me weer zijn fratsen en zijn drielang gebabbel dooreen best voorstellen. Hij was een toenmaals gekende joodse Brusselaar die ontsnapt was aan de gruwelen van de Shoah en nu muzikant én komiek, vóór het venster met een kompaan gezeten aan-zijn-drumstel in café “Concordia” op het Wapenplein; hij kon bijzonder goed fluiten (zoals Bobbejaan Schoepen, terwijl hij zozegde als instrument één of twee trommelstokken vóór de mond gebruikte. “Jacky” met zijn snorretje was berucht om zijn vranke omhalingen, onderwijl vleierijtjes en boutades, kusjes en complimentjes uitdelend, die wél. Tóch behield hij tijdens het seizoen een hem trouwe aanhang en het vertrouwen van de uitbater van de ‘Kerlinga’..

Of, als het op een donderdagavond voorviel, de uitlopers meemaken van het avondconcert dat de Muziekkapel van de Zeemacht, o.l.v. Kapelmeester Guy Duyck, van op de kiosk ten beste had gegeven. Onderwijl floreerden de terrasjes rondom die op dat late uur door het goede warme weer nog goed gevuld waren met muziekliefhebbers, toeristen en nachtuilen Die vonden dat het nog véél ‘te vroeg op de avond’ was, ja ja, en die best nog wat wilden mee genieten van wat amusement, snacks en vooral Belgisch bier. Plezier maken, jongens. . Gezellig samen zitten en kouten ondereen, niet? Men is toch aan de kust én op vakantie, hè. Vive la vie, leve de leute!

OFWEL : een kwart draai naar rechts, evenwijdig met de kusttram die naast het Spoorwegstation een belangrijke halte inlaste en overdag steeds een vloed toeristen, zij het naar Nieuwpoort- De Panne, zij het naar Blankenberge-Knokke, oplaadde en ter bestemming bracht. Ikzelf reed over de sluis (leidend naar de Oude Handelsdokken) het smalle, verouderde houten bruggetje over dat verbinding gaf met de populaire Visserskaai met haar variatie aan visrestaurants en met in het dok een assortiment van op en neer, weg en weer deinende kustvisserij bootjes. In de achtergrond twee fel verlichte carferries, door een paar gebouwen niet goed zichtbaar, die - dag in, dag uit, nacht in, nacht uit - continu wagens in- of uitlaadden. De Visserskaai eindigt ter hoogte van de jachthaven van de Noordzee Jachtclub, met even verder niet enkel het begin van het Klein Strand en de toegang tot het westerstaketsel maar ook het begin van de “Albert I – promenade met hoge appartementsgebouwen, een paar voorlopig van afbraak gespaard gebleven hotels en wat eetgelegenheden. Het geheel baadde gul in de gloed van de openbare verlichting en de vuurtoren zwaaide, om de zoveel keren per minuut en zonder ophouden, haar verreichende lichtbundels rond. Bovendien, telkens weer ontroerden me de gratie, de statigheid der twee mansfiguren en de harmonieuze proporties van het “Monument der Zeelieden” dat door de Antwerpse beeldhouwer Willy Kreitz in 1953 voltooid werd en sindsdien mede behoort tot de identiteit van onze stad ... Oplettend voor de met asfalt opgevulde, overgebleven rails van wijlen de stadstram liet ik me van de Van Iseghemlaan-helling met de fiets naar beneden “vallen”. Ik had ‘voor vandaag’ genoeg “zee” gezien en wilde nu van op afstand mee genieten van het nachtleven en het geschakeerde uitgaansleven “meemaken”..

“Het begon allemaal tussen de twee
wereldoorlogen en tot méér dan een
halve eeuw (sic) na 1944.
Jaarlijks kwamen duizenden Britten
naar Oostende ‘op holiday’.
Alles op het continent was voor hen
zó anders “. Etc.
(O. Vilain: Ten tijde van de Engelsen, in:
De Zeewacht; 18-08-2006, p. 26)

Men noemde de woonblokken tussen (grof geschetst) de Van Iseghemlaan tot aan de Vlaanderenstraat, de Louisastraat en de Langestraat tot aan de Boekareststraat het “ENGELS KWARTIER”, met haar vele hotelletjes en pensions, restaurantjes en pubs op Britse leest.. De Engelsen voelden zich daar in hun sas, maar, het dient gezegd, sommigen van onze neringdoeners

probeerden hen LISTIG uit te buiten. Persoonlijk kende ik 50 jaren geleden nauwelijks die buurt, faam en gebruiken, enkel van horen zeggen, nu en dan met feiten beaamd ...

De UITGAANSBUURT, met "Ostend by night", viel niet zo precies af te bakenen. Laten we zeggen : vanaf de Louisastraat-begin Kerkstraat tot het Casino-Kursaal, met als toppers oostwaarts de tweede helften van de Langestraat en de Van Iseghemlaan Het centrum ervan was gekend als "HET MONTMARTRE KWARTIER" en omvatte een mengelmoe van nachtcafés en -clubs, cocktail- en music-bars, tavernes, benevens een aantal bordelen. Maar bovenal de dancings en de bioscopen trokken de massa, jong en oud, aan.

Ook al het hier opgesomde, met uitzondering van de cinema's, is me meestendeels voorbij gegaan ...

Het nummer 1, zowel bij de toeristen als vooral bij de Britten die vanaf Pasen tot einde september onze streken opzochten, waren de feestzaal "HET WITTE PAARD" benevens de bijhorende "WIENER WEINSTUBE". De familie van Staf Smets hanteerde sedert 1949 een wervelende, succesvolle revueformule. Met in de sixties een crack als Leo Martin en zijn orkest als animator alsook zijn kompanen : vooral Chris Sent, Bob Benny en Yvonne Verbeeck als secondanten en anderen, maar dan komend en gaand. . Later, pas in 1968, werd Gaston Berghmans bij voornoemde artiesten opgenomen en maakte er zijn weg, als beste komiek van allen.

De gevel en het interieur van het hoekgebouw, de artiesten, de snelle serveuzen met de gigantisch zware bierkruiken, - zij allen riepen een uitbundige Tirolersfeer op. Leo Martin die zich telkens weer ten volle "gaf", wist vaart en ambiance, lol en "Gemütlichkeit". in de zaal op te poken en te behouden. Met iedermaal, vooral in de gloriejaren van de sixties, een gesmaakte avondshow! Slechts een vijftal keren kon ik met mijn ouders en broer de vertoning bijwonen. In de wintermaanden genoten de Oostendenaars zelf van allerlei bals en attracties "Het Witte Paard" : het was voor allen een begrip!.

Pasen 1974 :een niet te voorziene felle brand legde deze "volks-schouwburg" onherstelbaar in de as. De verslagenheid was groot, de hoofdtroef in het ontspanningsleven wèg!

Ik flaneerde nog even op mijn velo gezeten in allerlei hoeken en straten..

Ik merkte niet alleen het bijna futloos geworden Theatergebouw op. Maar ook de site, aan het begin van de 'Vlaanderenstraat rampe' gelegen, waar overdag staande reclame panelen toeristen lokten en aanmoedigden voor een eendaagse autocar excursies. Hen brengend naar en gidsend door Amsterdam, Parijs, Keulen, de markt van Goes (Zeeland); Ieper en Duinkerke. En vooral 's avonds nog heen en terug naar het mooi verlichte "Melipark" met de tere flamingo's in De Panne-Adinkerke.

Moe en verzadigd van indrukken, laat in de avond, zette ik koers naar huis via de Adolf Buylstraat. Ik passeerde o.m. de oorspronkelijke 'Corman' boekhandel en een paar 'Art Deco' gebouwen: ik noem de 'Internationale Boekhandel' en 'Cinema Palace' wier filmbobijnen, met open venster, ik nu nog in gedachten hoor draaien en zoemen.

Thuis gekomen in de Sint-Sebastiaanstraat parkeerde ik mijn fiets en legde mij te rusten..