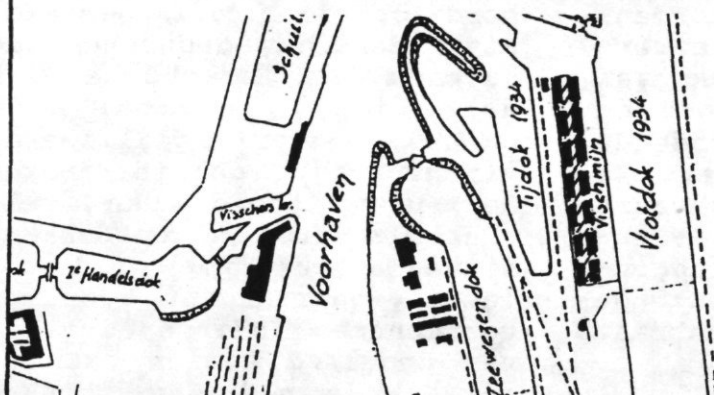
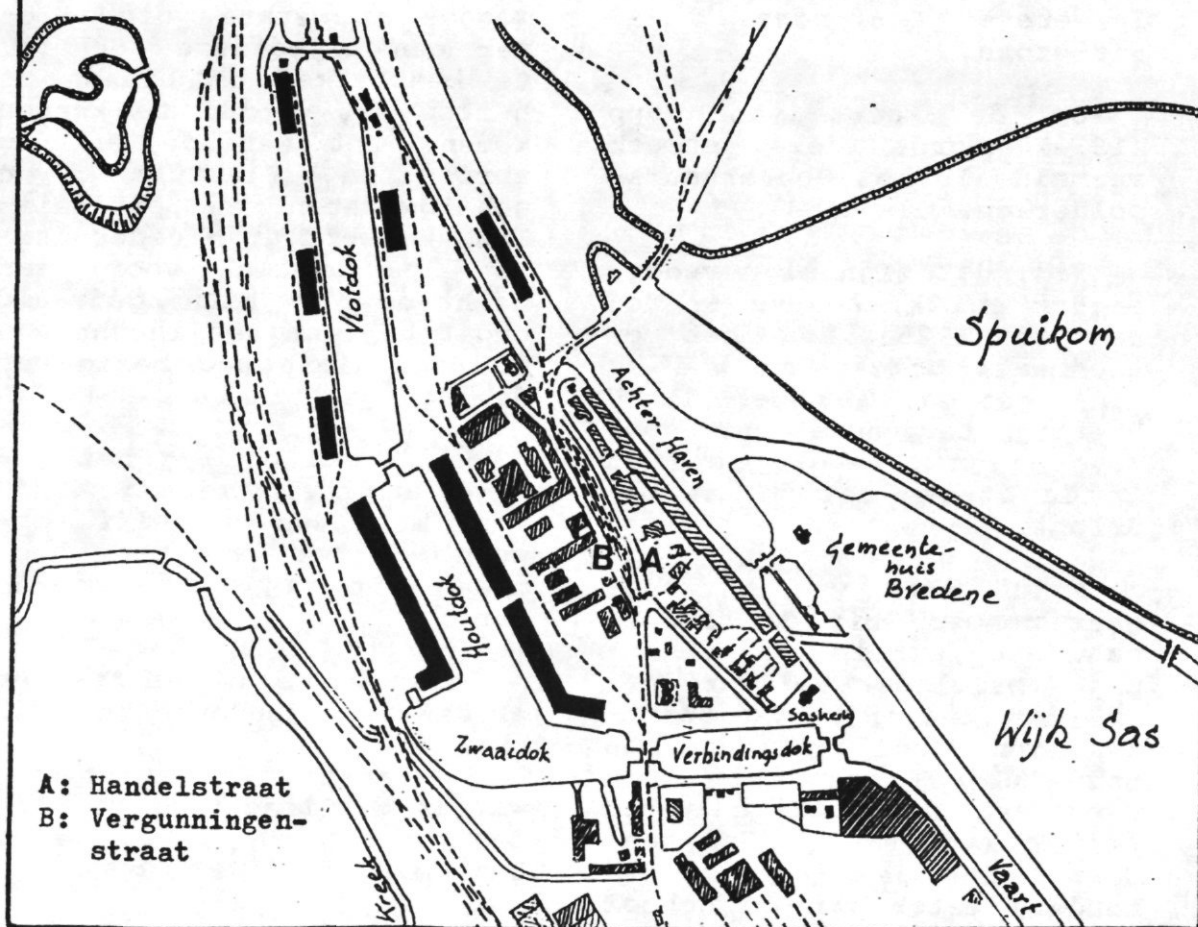


Wilt, Sassenvolk, door beleidsnood
vaneen gedeeld, toch nooit vergeten
dat Noord en Zuid, nu gespleten
was één weleer en volksgenoot.
(vrij naar Geselle)



EEN STUKJE VERGETEN EN VERLOREN SAS.



HAVEN OOSTENDE 1939

F. Gevaert
1989

Bedoeld stukje Sas is natuurlijk, samen met de Mosselhoek en 't Varretje en onlangs de Prins Albertlaan, al lang Oostende geworden. Inderdaad, bij de grote werken aan de uitbreiding van de Oostendse haven, rond de eeuwwisseling, veranderde deze streek van meester. Ze wordt begrensd door de vaart Slijkens-Plassendale, de havenkreek, de Twee Bruggenstraat, de spoorweg Oostende - Brugge, de Sloepenstraat en de Vaartblekersstraat.

Op het Sas-Zuid was er destijds, vóór 1900, een woonkern, de rest was landbouw. De hoeven Hendrickx en Defever zijn er te situeren. Van landbouwzone werd de streek omgetoverd tot de allereerste Oostendse industriezone.

Op de kaart van Popp (1860) wordt deze streek vermeld als het Gouverneurspolderken.

Wij, dat zijn mijn vader, moeder en ik, kwamen er wonen in 1925. Hoe het er toenmaals uitzag en wie er zoal woonde, probeer ik U hierbij te vertellen, voor zover mijn geheugen me niet in de steek laat of me bedriegt.

Mijn vader was meester-gast benoemd bij de "Purфина", een petroleummaatschappij, terzelfdertijd werd hij er ook conciërge. Zo startten mijn vlegeljaren daar op een stukje Oostende en toch maar een driehonderd meter van de kerk van 't Sas vandaan, niet meer dan vijfhonderd meter van de school en het gemeentehuis van Bredene. We woonden rug aan rug tegen het echte Sas aan.

Veel bloeiende firma's

hadden er hun instellingen.

Gedurende de tweede wereldoorlog werd het kwartier hard op de proef gesteld. Bijzonderlijk gedurende de jaren 40 en 41 werd de wijk dagelijks, meestal 's nachts, door geallieerde vliegtuigen gebombardeerd. De aanwezigheid van vele binnenlanders in de dokken, binnenlanders omgevormd tot landingsvaartuigen voor de voorgenomen Duitse invasie van Engeland, waren daar de oorzaak van. Een stukje grond van 100 m2 aanwijzen waar geen bom is gevallen is schier onmogelijk.

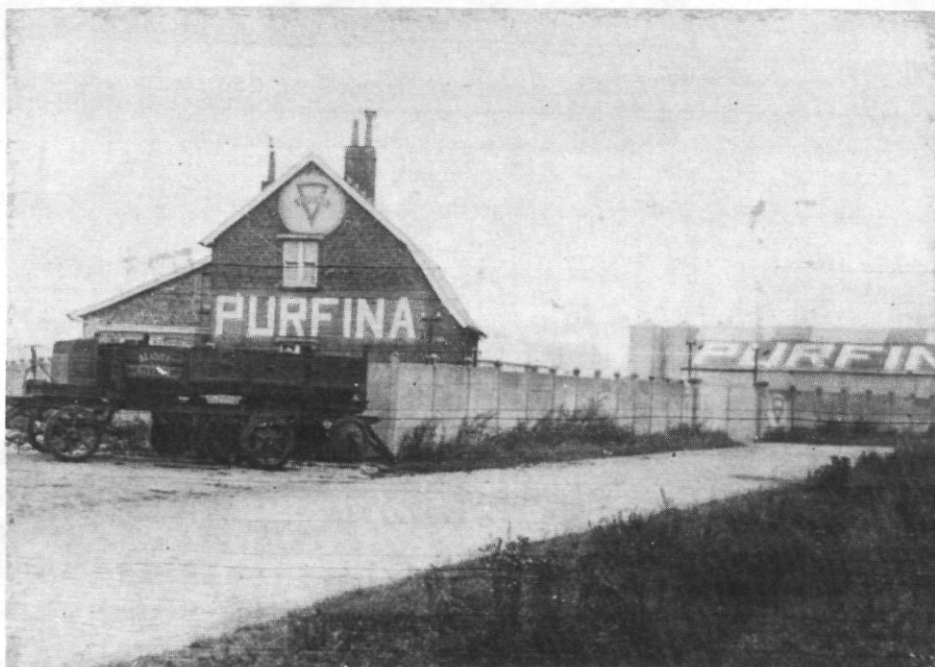
Het kwartier was gedurende de oorlog niet toegankelijk voor "onbevoegden". Wie er woonde of werkte, diende over een bijzondere "Schein" te beschikken om binnen of buiten het gebied te kunnen komen. Het wemelde er vanabri's, en "Flaktürme", van schildwachten en patrouilles. Zo werd mijn vader door een patrouille voor een nacht de doos binnengedraaid omdat hij, na het ingaan van de avondklok, nog bezig was de ingangspoort te sluiten!

Na de oorlog lag het gebied er heel triestig bij, voor meer dan de helft verwoest en het kwam maar heel traag uit zijn asse herrezen.

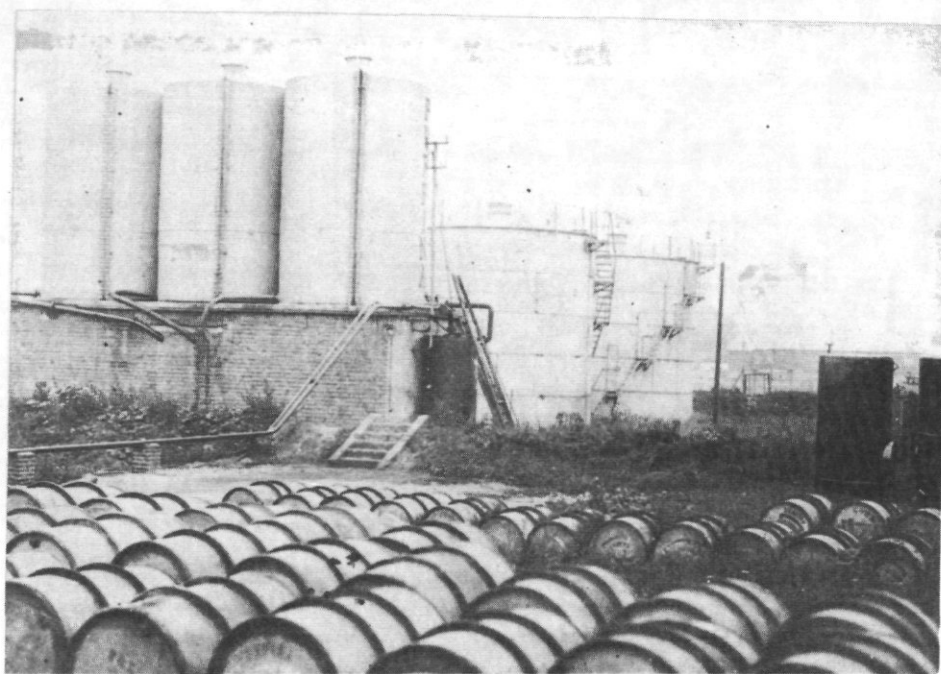
Laten we eens zien hoe het er was in mijn jonge jaren.

En laten we beginnen bij wat in die tijd voor mij het centrum van de wereld was: het depot **PURFINA**.

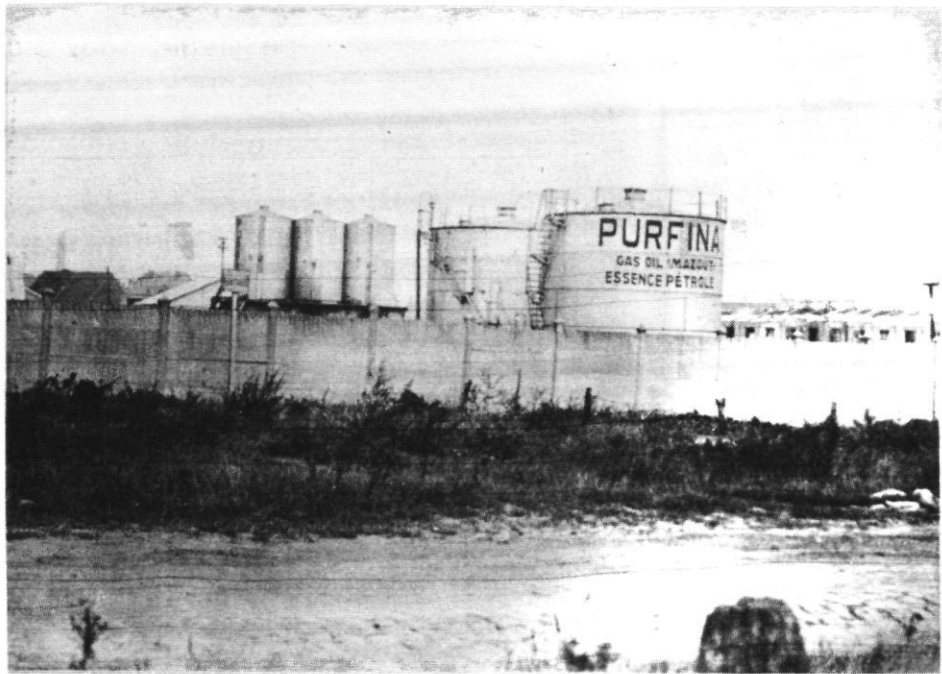
De N.V. PURFINA, heden ten dage gekend onder de naam FINA, bouwde in het begin van de jaren twintig aan de



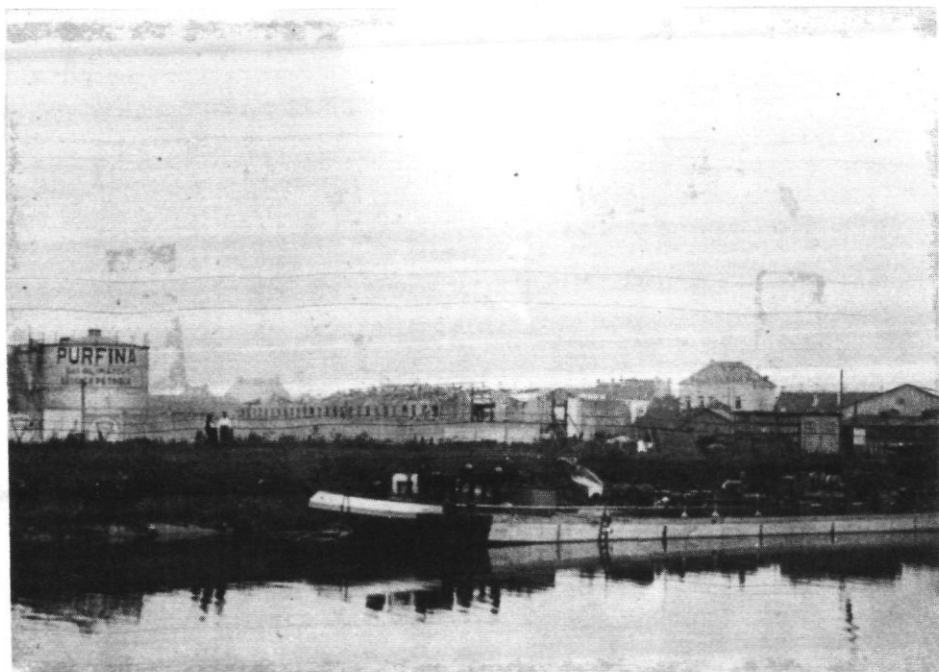
*Zicht vanuit de Handelstraat op de Purfina.
Links het conciergehuis, rechts de garage. Circa 1935.*



De opslagtanks en vatenstapelplaats.



De tanks gezien vanaf de Molendorpkaai.



De opslagtanks en een lichter die aan het lossen is.

Handelstraat een opslagplaats voor benzine, petroleum, gasolie, oliën en vetten. Zoals reeds gemeld kwamen wij, vader, moeder en ik, er wonen in 1925. Het depot omvatte toen twee reservoirs van 500.000 liter en drie van 30.000 liter, een pompinstallatie voor het laden en lossen van tankschepen, twee hangars, één vrachtwagen, één triporteur en een woonst waarin benevens de conciërgerie, ook de burelen ondergebracht waren.

In die tijd was dit aan de kust de eerste opslagplaats voor petroleumproducten.

De grootste afzet was in die tijd nog de "petrolle" - daarvoor die triporteur!- Er draaiden nog veel motoren op petroleum en ook de "lampe belge" was nog alom in zwang. Benzine werd nog niet zoveel gevraagd (hoeveel, of hoe weinig auto's bolden er rond die tijd?), ook gasolie of diesel werd bijna nergens gevraagd. Toch vergrootte de omzet gestadig. Er werd zelfs in 1935, bij de scheepswerf Seghers een tankertje besteld om de maalboten en vissersschepen te gerieven van stookolie en mazout.

Toenr de oorlog 1940-45 uitbrak waren er reeds drie vrachtwagens in dienst, waarvan één tankwagen. Ook de triporteur was er nog. Een directeur zwaaide de scepter over twee bedienden, twee "voyageurs", één meestergast, vier chauffeurs, drie handlangers en één mekanieker. De opslagmogelijkheden waren vergroot met een ketel van 1.000.000 liter en twee van 100.000 liter. Er waren ook twee hangars bijgekomen, om bussen en vaten olie en vetten op te bergen.

In mei 1940 werd het depot, na enkele dagen oorlog, door het Belgische leger aangeslagen en werd mijn vader "burgerlijk gemobiliseerd", als verantwoordelijke voor geheel het geval. Een viertal dagen later ging de zaak over in de handen van het Franse leger en de "verantwoordelijke" werd met zijn gezin de toegang tot het bedrijf ontzegd. We konden dus ook op de vlucht. Bij de terugkeer, na de overgave, was alles natuurlijk in Duitse handen. Na veel palabers en onderhoringen werd het ons toegelaten onze woonst wederom te betrekken. In het depot was er practisch niets beschadigd. De honderden kilo's suiker, dienstig om de benzine onbruikbaar te maken, waren niet gebruikt geworden en waren spoorloos verdwenen.

Gedurende de eerste winter van deze oorlog werd vooral 's nachts veel gebombardeerd door de R.A.F.. Veel schade werd aangericht aan aanpalende gebouwen en bedrijven, maar het depot zelf bleef grotendeels van averij gespaard. Tot op 3 oktober 1941. Bij klaarlichte dag voerde de R.A.F. een aanval uit, speciaal bedoeld op de Purfina. 's Avonds meldde de B.B.C. dat de petroleuminstallaties van Oostende met sukses aangevallen geweest waren.

De aanval werd uitgevoerd door negen bommenwerpers en er werd raak geworpen, alhoewel het resultaat te verwaarlozen was! De woning met buurel lag er helemaal vernield bij, de hangars hingen aan flarden. Aan de vulinstallaties was brand uitgebroken, maar als bij wonder bleven de ketels gespaard. Bommen vielen er wel in en er rond maar ontploften niet. De schade

was heel beperkt, uitgenomen voor de conciërge die alles kwijt was, op het leven na.

De ganse oorlog door bleef het depot zijn dienst vervullen, zowel voor de burgerdienst (zeer miniem) als voor de militaire bevoorradings. Veel produkten evenwel waren in veiliger oorden opgeslagen, zoals bvb in Hangar 5 aan het Vlotdok of in het Bosje. Bij de bevrijding kon het Britse leger het depot overnemen, zonder merkelijk grotere schade dan voorheen. De Engelsen bouwden evenwel kort daarop een depot langs de Slijkenssteenweg en lieten de Purfina voor de burgerbevoorrading.

In 1946 werd een nieuw depot gebouwd langs de H. Baelsskaai, bij het Visserijdok, teneinde de visserij gemakkelijker te kunnen bevoorraden en de tankschepen toe te laten van over zee om de aanvoer te verzorgen.

In de plaats van de vroegere PURFINA kwam een betonwerkerij (Betonwerkerij der Kust), en daarna een houtopslagplaats. In 1975 bouwde de Stad Oostende daar allerlei lokalen voor de Stedelijke Werkhuizen, doch verhuurde deze aan de N.V.- E.B.E.S., tot zij ze nu sinds augustus 1988 zelf betreft.

Naast de Purfina, eveneens in de Handelstraat en ook uitlopend tot aan de Molendorpkaai, lag de **houthandel van Gérard Claeys**, na de oorlog uitgebaat als P.V.B.A. Claeys-Versluys. Rond de jaren 70 werden de activiteiten stilgelegd. Gérard Claeys had op het Sas (in de Staessenstraat?) een druk beklante handel in houtwaren. Zijn specialiteit was allerhande

deurlijsten ("chambrangs"). Omstreeks 1935 dacht hij aan uitbreiden en liet zijn oog vallen op een stuk vrijgekomen nijverheidsgrond langs de Handelstraat, tussen de Purfina en Vande Wijngaerde's. Er werd een woonhuis met bureel gebouwd, opslagplaatsen om allerlei houtsoorten onder afdak te stapelen en een zagerij werd ingericht. De zaken bloeiden.

Gedurende de oorlog 40-45 had het bedrijf natuurlijk ook geweldig te lijden van het oorlogsgedoe. Meermalen brak er brand uit, vielen er bommen op het bedrijf e.d.m. Ik herinner me nog, hoe bij een van de vele bombardementen, een bom gevallen was op het terrein van de aannemer Slabbinck, aan de overkant van de straat. Een ijzeren kipwagentje werd door de ontploffing weggeslingerd en vloog over de straat heen, door het venster van het bureel bij Gérard Claeys binnen. Men kan zich de ravage voorstellen!

De eerste bewoners van het nieuwe huis waren het gezin Angelus Vercruysse. Evenwel rond 1937-38 kwam Jozef Claeys, Gérard's zoon, er wonen. Hij bleef er tot de activiteiten van de houthandel werden stilgelegd rond 1970, de oorlogsjaren uitgezonderd natuurlijk.

Vóór Gérard Claeys was het terrein ingenomen door een soort beeldhouwer, feitelijk een beeldenmaker. De man had er een atelier ingericht waar hij betonnen beelden, bustes, siervazen e.d.m. vervaardigde. Zittende en liggende leeuwen maakte hij in overvloed, ook sphinxen had hij op zijn programma staan, evenals borstbeelden van koning Albert en koningin

Elisabeth. Albert als Koning-Ridder en Elisabeth als verpleegster. Alle beelden konden op bijpassende sokkels en consoles geplaatst worden en bestonden in uitvoeringen van verschillende grootte.

Rond 1935 ging de zaak failliet en werd de inboedel openbaar verkocht. Iedereen in de geburen, die over een hofje beschikte, kocht zich voor een prikje één of ander beeld om zijn tuintje op te sieren. Wij legden beslag op koning Albert en koningin Elisabeth. Mijn vader was niet voor niets oudstrijder 1914-18!.

Naast het houtbedrijf van Gérard Claeys hadden we nog een depot van het aannemers- en vervoerbedrijf **August Vanden Wijngaerde**, uit Oostende. Er stond een armzalige conciërgewoonst bij de ingangspoort, waar het kroostrijke gezin Camiel Velter woonde.

August Vanden Wijngaerde's bijzonderste activiteiten bestonden erin, in de Oostendse vismijn (de "Cierk") de vis op en af te voeren van de vissersboten naar de mijn en van daar naar de treinwagons langs de kaai. Dit alles met paard en kar.

De stallingen van Vanden Wijngaerde bevonden zich in Oostende, in de Franciscusstraat, naast de "Nieuwe Zaal", in de "garre" die Vanden Wijngaerde's naam droeg.

Na de oorlog 14-18 begon Vanden Wijngaerde ook aanemer te spelen. Het land moest immers heropgebouwd worden. Het depot op het Sas was dan ook meest bedoeld als opslagplaats van het aannemersmateriaal.

In het Verbindingsdok, tussen de twee bruggen, langs de kant van de Vaartblekersstraat, lagen er ook een drietal **woonscheepjes**, oude vissersvaartuigen omgebouwd tot woonst voor de gezinnen Vercruysse en Vandebussche.

Eens waren er, onvrijwillig, moeilijkheden ontstaan tussen mijn vader en de bewoners van de woonschuiten. Mijn vader had zich namelijk een "speedboat" aangeschaft en deed daarmee de zondag, bij goed weer, een uitstapje in de Brugse vaart, soms tot Brugge, soms in de richting van Nieuwpoort. Gewoonlijk vergezelde ik hem.

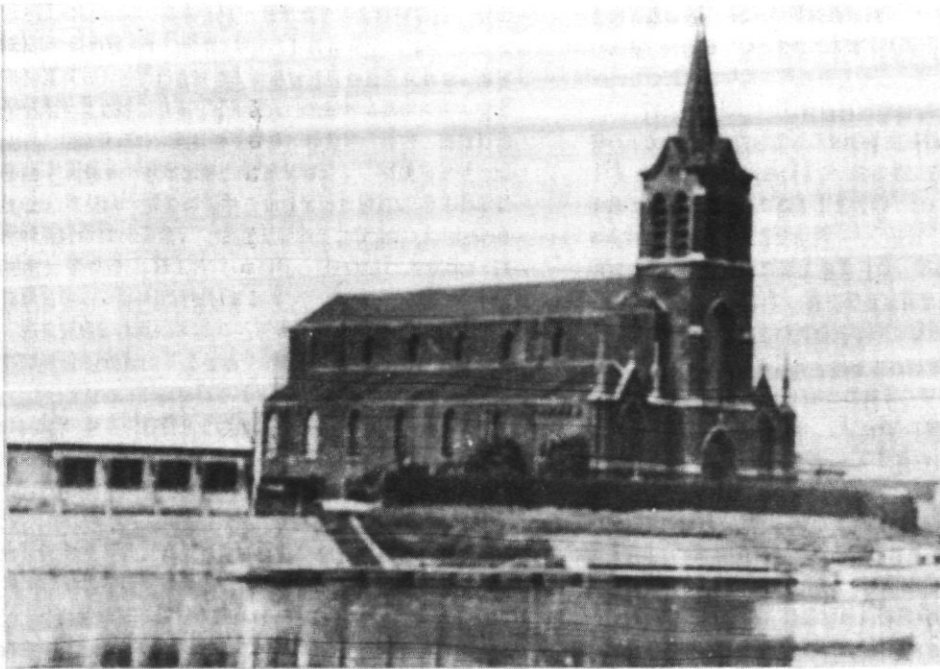
Rond de middag kwamen we dan terug in onze "thuishaven". Er werd immers om twaalf uur gegeten!.

Daardoor vergat vader soms zijn snelheid te minderen en veroorzaakte serieuze golven in het Verbindingsdok. Waren de arkbewoners nu net aan hun soep bezig, dewelke uit de borden schommelde, of was de deining te fel voor de oude scheepjes, wie weet? Feit is dat "recta" het hoofd van het gezin aan dek verscheen en met dreigende gebaren ons duidelijk maakte dat er trager moest gevaren worden!

Gedurende de oorlog verdwenen de woonscheepjes uit het Sasse gezichtsveld.

Langs de Molendorpkaai en de Prins Albertlaan hadden we ook nog de **kerk van Molendorp**.

Omtrent deze kerk lezen we alles in "Zoeklicht op Brede ne". Daarom hier dan enkele summier gegevens over deze Sasse bidplaats.



De kerk van Molendorp, St. Jozef, met links de barakken van de Sport Nautique en rechts de "slaapkamer" van de conciërge.

Ze werd gebouwd in 1868 door aannemer Verbiest uit Oostkamp. In 1874 werd ze ingewijd. De predikstoel, tesa-men met zijaltaar en schilde-rij waren afkomstig uit de oude kapel van Molendorp. In de toren hingen drie stalen klokken.

De kerk werd gesloopt in 1954 door aannemer Clement uit Hooglede.

De klokken verhuisden naar de nieuw gebouwde kerk, aan het Dr. Vanden Weghe-plein. Daar ze echter meermaals dienden hersteld te worden, wegens scheuren en barsten, werden ze in 1985 buiten dienst gesteld. Denkelijk krijgen ze binnenkort een plaatsje in de pastorijs-tuin, naast de kerk?.

Bijna rechtover de nu af-gebroken kerk vindt men de gebouwen van de gekende roei

club: de "Sport". Vroeger S.R.S.N.O. genoemd (Société Royale Sport Nautique d'Ost-ende), nu K.R.S.N.O. (Konin-klijke Roei en Nautische Sport Oostende). De "Sport" heeft hier sinds 1924 zijn lokalen. De huidige gebouwen werden er opgetrokken in 1959 en zijn afkomstig van de laatste Brusselse wereldten-toonstelling. Zij bestaan uit twee vleugels van het voor-malige U.N.O.-paviljoen. I n 1927 werd bij de eerste be-staande loods een tweede bijgebouwd. Er was ook een huisbewaarder die in de eer-ste loods zijn verblijf had, nl. het gezin Charles Colle-man. De oorlog 1940-45 legde natuurlijk al de activiteiten lam en bij de aftocht der Duitse legers, in 1944, was de brug naast het clubhuis gedynamiteerd geworden, waar-door de gebouwen van de club vernield waren.

1946 betekende een nieuwe start. Een gedeelte van de botenloods werd hersteld en een bunker, op het domein gebouwd, werd afgebroken. Men bleef er armtierig behuist tot in 1959, het jaar waarin het expopaviljoen de plaats kwam innemen van de oude barakken. Gedurende de afbraak van de oude gebouwen en het opbouwen van het nieuwe paviljoen werden de boten in een legertent ondergebracht aan de overzijde van de straat. De huisbewaarder, Ernest Mechele, had zijn slaapruijnte aan boord van een klein jacht, gemeerd aan het clubhuis, zijn keuken en eetplaats was een caravan. De bar van de club was in een aanhangwagen ondergebracht. Van pionierstijd gesproken!.

Maar keren we terug naar de Handelstraat. Tegenover Vanden Wijngaerde stond (en staat nog steeds) het huis bewoond, destijds, door het gezin **Marlein**. Marietje, de oude moeder, werd er omringd door haar dochter en twee zoons. Pierre, een van de zoons, zou later, na de oorlog, voerman worden met een eigen camion.

Gedurende de oorlog, bij al die erge bombardementen, hebben de kinderen hemel en aarde moeten verzetten om Marietje te overtuigen dat het er onveilig was en zeer tegen haar gedacht is ze verhuisd.

Ernaast hadden we de gebouwen van de firma **MARBRITE**, gespecialiseerd in het vervaardigen van kunstmarmer. De gebouwen werden overgenomen rond 1938, door het bouwbedrijf Degroote en Cattrysse. Of er iemand concierge was in de Marbrite weet ik niet meer.

Het bouwbedrijf **A. Degroote en H. Cattrysse** werd gesticht rond 1935. Hector Cattrysse was voordien "conducteur" geweest bij de firma A. Lanoye, en André Degroote was ingenieur bouwkunde. Ze besloten samen te werken en richtten hun burelen en stapelplaatsen in langs de Handelstraat, waar ze zich nu nog bevinden.

Een der allereerste grote opdrachten die de firma uit te voeren kreeg, was het rechtehtrekken en verbreden van het kanaal Brugge-Gent. Het gezin Charles Demey was er concierge.

Naast Degroote en Cattrysse hadden we het bedrijf **Gaspard Baele**, eveneens een fabriek voor kunstmarmer. Allerlei soorten marmer werden er kunstvol nagebootst, van wit tot donkerrood gevlamd. Velerlei soorten muurplaten, plinten, vloertegels, zelfs grafzerken werden er vervaardigd. Met de oorlog verdween ook deze bedrijvigheid, te samen met het gezin Baele.

Naast Baele waren de opslagplaatsen gelegen van het bouwbedrijf **Slabbinck**. Het gezin dat er woonde was gezegend met drie dochters. Een dochter heette Elvire, en nam iedere dag kinderen mee naar de zusterschool in 1926. Was het evenwel de firma welke Slabbinck noemde of de bewoners, is me niet meer duidelijk. Met de oorlog zijn ook die mensen uit die omgeving verdwenen.

En zo komen we dan bij de instellingen van **Albert Lannoye**, vervoer en openbare werken. De baas woonde in Oostende, waar hij, in de vismijn, een "serieuze" vervoerder geworden was, eerst

met paard en kar, later met camions. Zijn stallingen waren destijds gelegen in het stukje Franciscusstraat dat tegenaan de Visserkskaai ligt. Hij bevoorradde ook de schepen met vers water, waarvoor hij een grote ijzeren citernewagen ter beschikking had. Ook had hij een boot om de Sasse brouwerij Van Huele, l'Espérance, van water te voorzien.

Hij had voor de oorlog minstens zes voermannen in dienst en per camion (tractor en oplegger!) vervoerde hij vis naar Brussel en Antwerpen. Zijn (nieuwe) tractor en oplegger werden in 1940 door het Belgische leger aangeslagen, natuurlijk was hij also verdwenen voor goed.

Daar Albert Lannoye ook begonnen was met openbare werken uit te voeren, had hij zich op het Sas een depot gebouwd, in de Handelstraat. Daar werd alle nodige materiaal opgestapeld en kwam er, circa 1935, ook de afdeling vervoer naar toe. De Oostendse vismijn was immers naar de oostkant van de haven verhuisd. Als conciërgewoonst werd er een tweewoonst gebouwd. De linkse kant werd bewoond door het gezin Alfons Gusée, de rechtse kant door Henri en Jeanne Legghe. Bij Gusée's waren er een zoon, Jerome, en twee dochters, o.a. Simonne. Bij Legghe's drie dochters: Albertine, Rosette en Georgette. Later verhuisden ze naar Oostende en kwam het gezin Oscar en Clara Van Slembrouck er hun intrek nemen. Daar waren drie zoons (Jozef, Gerard en André) en drie dochters (Agnes, Monique en Magriet).

Na de oorlog probeerde de weduwe Lannoye het bedrijf weerom op gang te krijgen,

't lukte maar half, en stilletjes verdween het bedrijf uit het gezichtsveld.

Naast Lannoye, naar de Bolle toe, lag het bedrijf "Lootens". Het terrein was in tegenstelling tot de gebuuren-bedrijven, volledig ommuurd en altijd afgesloten, en niemand geraakteer onaan gemeld binnen. Vandaar een zekere geheimzinnigheid, en ook de reden dat weinig mensen er iets van vernamen... De aannemer Léon Lootens stichtte zijn bedrijf te Oostende vóór de oorlog 14/18, maar hij had reeds een klein bedrijf te Ieper. Tijdens de heropbouw van de "Verwoeste Gewesten (in Vlaanderen) kreeg de firma een zekere allure en werd haar machinepark en het rollend materiaal zó uitgebreid, dat een 2,5 Ha groot stuk havengrond van de Stad Oostende gehuurd werd in de Handelsstraat (met een eigen spoorweg-aansluiting!); 2 grote loodsen werden opgetrokken, een magazijn, een atelier met werktuigmachines, een bureel en een conciërgerie. Een van de 2 zonen, F. Lootens (ir. van de Sorbonne) liet een uitvinding breveteren voor het vervaardigen van "betonnen dakpannen" en deze werden enkele tijd gemaakt, doch de concurrentie van de dakpannenfabriek van Zandvoorde bleek groot, dat na enkele jaren de fabricatie stilgelegd werd en het brevet verkocht aan een pannenfabriek in de omstreken van Kortrijk. Door familiale omstandigheden en het overlijden van de stichter in 1925 ging het bedrijf alle stilte bergaf en werden de activiteiten tot het verhuren en herstellen van rollend bouw materiaal. In 1938 werd de zaak geleid door ir. F. Lootens en beschikte zij bij het uitbreken van de



Zicht op de Handelstraat met ijzermagazijn Valcke.



De Handelstraat, anno 1988. Nog steeds geen straatbedekking!!!

oorlog 40/44 nog over een goed machine-atelier, een groot magazijn vol reservestukken en spoorwagemateriaal, verder ongeveer 4.000 m smalspoor verschillende stoomlocomotieven en een 80-tal Décauville-kipwagens. Alles werd reeds in 1940 door de Duitsers met de meeste spoed in beslag genomen (waarschijnlijk voor het vliegveld Raversijde), en op hun bevel werd de helft van het terrein verplicht afgestaan als bouwterrein aan de aannemer Is. Lingier, die tijdens de oorlog flink bunkers voor hen...

Na de oorlog in 1945 werd het bedrijf Lootens niet meer hernomen en vestigde zich daar de houthandel "Wederopbouw", later overgenomen door de gebroeders Kina, tot dezen de terreinhuur aan de stad te hoog vonden en hun heil gingen zoeken in de Vaartblekersstraat. De gebouwen en de afsluitmuur werden dan afgebroken, en sindsdien ligt het oud terrein Lootens er nu verlaten bij. Voor de oorlog was een zekere A. Bouquaert conciërge en ook de familie Debaene. Vanaf mei 1940 tot 1957, Fr. Coenye-Depoorter. Daarna niemand meer...

Nota: alhoewel alle gebouwen achter de scheidingsgracht tussen Bredene en Oostende lagen, dus op het grondgebied Oostende, werden alle conciërges beschouwd als gehuisvest zijnde te Bredene; zowel administratief, voor de post, de electriciteitsdistributie, en in de oorlog ook voor de rantsoenbonnen.

Ernaast lag het "ijzermagazijn" van de firma **"Valcke Frères"**. De grote hangaar langs de straat werd gebouwd rond 1935. Erachter stonden oudere gebouwen en magazijnen. Het geheel diende als opslagplaats voor

alle ijzeren benodigdheden voor bouw en metaalverwerken-de nijverheden: poutrels, ijzeren platen van allerlei dikte en afmeting, buizen allerhande, betonijzer en wat weet ik nog veel meer. Dagelijks voerde de tractor met oplegger volle ladingen naar de klanten overal langs de kust en in het hinterland. Er was ook een spooraansluiting. Ook het depot voor allerlei gas in flessen was er. In het begin van de jaren tachtig werd alles afgebroken.

Ernaast, en later opgeslorpt door Valcke, lag het depot met conciërgewoning van de Bredense aannemer **Goes**. Grote werken voor staat (o.a. de pier te Blankenberge) en gemeente werden door de firma uitgevoerd in gans het land. Aanleg van wegen en riolering was de specialiteit. De firma verdween voor de oorlog 40-45.

En dan hadden we nog, in de Handelstraat, het **"slachthuis van Carbon"** In "mijn tijd" woonden aldaar, als conciërge, ene Henri en Maria, een kinderloos gezin. Ik kreeg van Maria regelmatig een "spekke" toegestopt, 'k was ook zo'n braaf lief jongentje!!

Na Henri en Maria, iets voor de oorlog, kwam het gezin Demeurichy er wonen: vader, moeder en twee dochters. De vader stierf aldaar, nog voor de oorlog, moeder en dochters bleven er wonen tot na de oorlog. Dan kwam het gezin Frans Saelens er conciërge spelen.

Van voor de oorlog herinner ik mij dat er daar veel varkens geslacht werden. Een Oostendse beenhouwer (Stroobant? Jonckheere?) verkocht er elke dinsdag, in een

poortgebouw, goedkoop zijn varkensvlees. Vroeger werden daar ook konijnen geslacht (de vellen gingen naar Devreecker) en kleine varkentjes, schoudertjes genaamd.

Gedurende de oorlog 40-45 deed het slachthuis natuurlijk dienst voor de Duitse bezetters. Ook charcuterie werd er aangemaakt en in "den Artic" bewaard. Na de oorlog werden er hoofdzakelijk Ierse koebeesten (per boot aangevoerd in de Oostendse handelshaven) geslacht, na er eerst te zijn ingespoten om serum te verkrijgen tegen mond en klauwzeer.

Hoe het gebouw aan de naam "slachthuis van Carbon" kwam, weet ik niet, denkkelijk was Carbon de eigenaar. Beheerders waren, voor zover ik mij

herinner: Poels, Claeys en vooral Spekkens.

Het slachthuis werd afgebroken, eveneens in de jaren tachtig. De gebouwen stonden reeds jarenlang ledig te verkommeren.

Helemaal op het einde van de Handelstraat, daar waar die straat aan de Slijkenssteenweg raakt, lag de **Bidon 5**, één der allereerste echte benzinestations in gans België!.

In het jaar 1937, zo meen ik nog te weten, kwam mevrouw Calmeyn, een commerciële aangelegde Brusselse dame, op het idee ergens langs de Belgische kust een benzinestation te bouwen. Voor die tijd was dit werkelijk een primeur.



Slachthuis van Carbon, vooraan de slachterij, erachter conciiergehuis en stallen. In de rechter achtergrond de magazijnen van Valcke.

Het bosje, dat indertijd op het kruispunt de Bolle het slachthuis van Carbon mas-queerde, werd gehalveerd. In de plaats kwam een gebouwtje en vier benzinepompen. Mevrouw Calmeyn bedacht haar bedrijfje met een dubbele naam: "*Bidon 5*" en "*Le Chemin du Paradis*". Hoe kwam dat mens aan die namen? Feitelijk is het heel eenvoudig: maar, voor wie het weet!.

"*Bidon 5*". In de heroïsche tijd van de verovering van de Sahara door de automobielen, probeerde ook een Franse kolonne de Sahara te dwarsen, van noord naar zuid. Iedere avond waar men het kampement optrok, liet men, als wegwijzer, de ledige benzinebussen achter. Op de eerste halte merkte men één bus met het cijfer één, "*Bidon un*" dus. Op de tweede halte werd het: "*Bidon deux*", en zo verder. Deze plaatsen noteerde men op de kaart. De vijfde dag werd de rustplaats dan ook gemerkt als "*Bidon cinq*". Heden zou er langs deze piste nog altijd een bevoorradingspost liggen, Bidon 5 genaamd. Daar deze plaats gesitueerd moet worden in het heetste gedeelte van de Sahara en ver afgelegen is van alle bewoning of verkeer, is ze gekend geworden als een oord van verschrikking voor de pompbedienden, die het er gewoonlijk geen drie maand uithouden. Ofwel ontvluchten ze deze hallucinante verlaten plaats, ofwel worden ze er knotsgek (zo wordt in alle ernst toch verteld door Sahara-reizigers).

"*Le Chemin du Paradis*" was de titel van een vooroorlogse suksesfilm. In Duitse versie noemde de film: "*Drei von der Tankstelle*". Het scenario speelde zich af in een benzine-station met die hemelse

naam. Het was één der aller-eerste gesproken films en de eerste in twee versies, een franstalige en een duitstalige. De film werd opgenomen in Wenen, in die tijd het Europese Hollywood.

Het station Bidon 5 werd gedurende de oorlog 1940-45 volledig verwoest, geen steen bleef op de andere. In de plaats ervan bevond zich een bovengrondse loopgracht en een gemetselde bunker. Deze bunker werd afgebroken in 1983.

In 1947 werd het benzine-station herbouwd naar vooroorlogs model. De uitbating ervan werd stop gezet in 1974. Het gebouwtje was een ruïne geworden en is nu volledig verdwenen.

Tussen de Handelstraat en de Vergunningstraat hadden we het **vormingsemplacement van de N.M.B.S.**

Na 1900 trokken de nieuwe haveninstellingen veel vracht aan in de nieuwe dokken, vracht die dan ofwel moest weggevoerd worden ofwel aan-gevoerd naar de loskaaien. De spoorweg was daarvoor het aangewezen middel. Langs het Vlotdok en het Houtdok lagen er langs weerszijden sporen, zo ook langs de Cockerill-kaai.

Al de goederenwagons kregen hier op de vorming hun juiste plaats in de lange slierten wagons, die aan- of afgevoerd werden naar hun juiste los- of laadplaats. De ganse dag door had minstens één stoommachine niets anders te doen dan treinen te vormen. Veel hout werd weggevoerd, zonder de speciale vistreinen te vergeten. Aan-gevoerd werden vooral fruit voor de Cockerill-lijn Oost-

ende-Tilbury en kolen en bricketten voor de schepen in de handelshaven en de vissershaven. Veel schepen waren nog stoomschepen die met kolen gestookt werden. Bij de aanleg van het nieuwe Visserijdok op de Vuurtorenwijk werd ook veel zand, met platte spoorwagens, afgevoerd om het nieuwe stuk spoorlijn Oostende-Snaaskerke-Gistel aan te leggen.

Tegenaan het kruispunt de Bolle stonden er (en staan er nog) een paar kleine gebouwtjes, waar allerlei klein materiaal, zoals schoppen, houwelen, e.d.m. konden opgeborgen worden. Ernaast bevond zich een waterbevoorradingspunt, een waterreservoir op toren en een viertal meter hoog toestel om de stoomlocomotieven van water te voorzien.

Het vormingsstation had gedurende W.O. II veel te lijden van inslaande bommen. Door het intense Flak-afweergeschut (Flieger Luft Abwehr Kannone) konden de Britse bommenwerpers hun doel (landingsboten in de dokken) niet dicht genoeg naderen en probeerden dan, door hun bommen in duikvlucht te lossen, toch hun doel te bereiken. Meestal werd de vorming getroffen of de Houtmarkt. Onderhoudsploegen moesten dan ook dagelijks de vernielde sporen herstellen en de verwoeste wagons verwijderen.

Na de oorlog had het vormingsstation veel van zijn belangrijkheid verloren, er werd zoveel meer per vrachtwagen vervoerd in plaats van met de spoorweg. Nu liggen er enkel nog een paar sporen, meer zijn er niet meer van doen.

Tussen de Twee Bruggenstraat en de Cockerillstraat bevond zich de **pompierkazerne**.

Door de toenemende aanvoer van hout en het stapelen ervan rond de dokken van de handelshaven werd het noodzakelijk geacht dicht bij de Houtmarkt een afdeling brandbestrijding te hebben. Er werd dan ook een pompierkazerne gebouwd (stijl "Leopold II") die het materiaal en de manschappen kon herbergen, nodig om het pompierkorps toe te laten bij een eventuele brand in de houtopslagplaatsen in een mum van tijd ter plekke te zijn.

In het gebouw was er ook plaats ~~voor~~voorzien voor een politiebureau.

De dienst, zowel van brandweer als politie was doorlopend, zodanig dat de haveninstellingen dag en nacht beveiligd waren.

Na de oorlog 1940-45 zijn er geen pompiers meer gekazerneerd geweest. Door het in gebruik nemen van snellere auto's kon men de diensten centraliseren op één plaats. Wel is er gedurende enkele jaren nog een politiedienst aanwezig geweest.

Het gebouw schijnt nu ook gedoemd om te verdwijnen, daar het evenals het "de Bolle-gebouw" in de weg zou staan bij het eventueel aanleggen van de verbinding "rond punt Kennedy" der autostrade tot aan de Voorhavenbrug.



Pompierskazerne en politiebureau.

Achter de Pompierskazerne, in de Twee Bruggenstraat lag er nog een pluimveebedrijf, eveneens uitgerust door een **Devreecker**, met dezelfde handelsbedrijvigheden als die andere Devreecker. Het keuringsbureau voor motorvoertuigen kwam er na de oorlog in de plaats van de verwoeste gebouwen.

Ernaast lag, wat wij noemden **"het sous-station"**, gedeeltelijk in de Twee Bruggenstraat en gedeeltelijk in de Cockerillstraat. Nu hangt er een prachtige plaat aan de muur: "Ministerie van Openbare Werken - Bestuur van Electriciteit en Electronika.

Er was daar vroeger een conciërge woonachtig, net als nu nog, maar wie weet ik niet meer. Het "sous-station" leverde electriciteit aan de nabijgelegen haven met zijn kranen en loodsen en ook aan de omliggende bedrijven. Ook

wij, in de Purfina, waren daar op aangesloten. Dit leverde geen problemen tot we ons een radiotoestel aanschafften! Hoe het technisch precies in elkaar stak is mij een raadsel, maar in alle geval werd er 's avonds vanaf 20 uur, vanuit dit "sous-station" overgeschakeld van wisselstroom op gelijkstroom (of omgekeerd). Onze radio werkte enkel op één soort stroom, zodat we rond dit uur altijd moesten klaar staan om hem uit te schakelen. Daarom werd er een omvormer ingeschakeld en konden we wederom gebruik maken van ons toestel. Dat altijd maar omschakelen werd echter opgelost toen men zich - iets voor de oorlog - een "universele" post kon aanschaffen. Het ding speelde zowel op gelijkstroom als op wisselstroom. Ook de motoren van de pompen konden na dit uur niet meer gebruikt worden.

Verder in de Cockerillstraat waren er nog de bure-

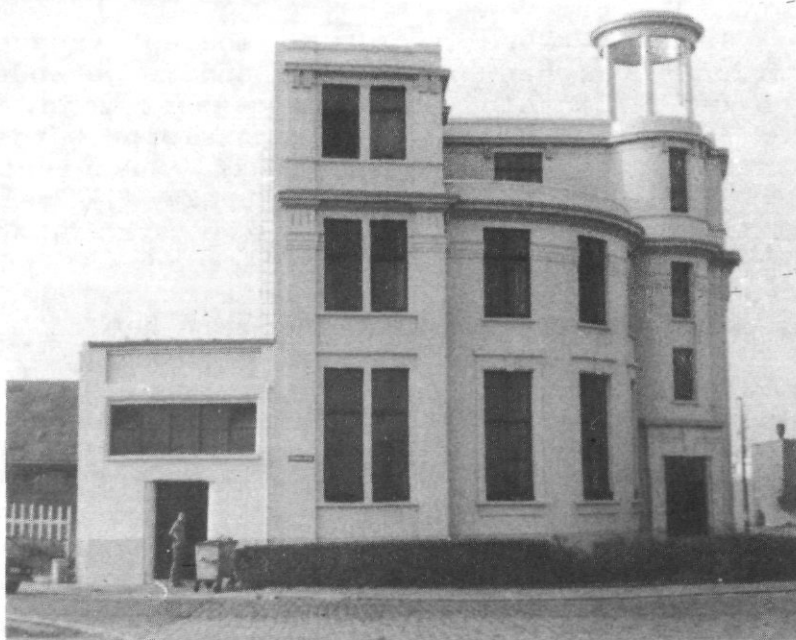
len van de scheepvaartlijn **John Cockerill & Cie.** Ook deze gebouwen werden gedurende de oorlog 40-45 volledig verwoest en na de oorlog terug opgebouwd. Nu zijn er de burelen van de dienst tot het verkrijgen van het rijbewijs gevestigd.

Er woonde daar ook een conciërge, een zekere Coelus. En hier, net zoals bij veel andere firma's, stond er een speciale limousine klaar om de baas of de directeur te voeren waar hij dat wenste, zo goed naar Nice of Monte Carlo, als naar huis of het bureel. Ik herinner mij nog zeer goed deze glimmende zwarte wagens, meestal Minerva's, met chauffeur in livrei. Het waren auto's "grand luxe", gewoonlijk zat de chauffeur afgezonderd in zijn

stuurcabine, bevelen konden gegeven worden door b.v. een ruitje open te schuiven, sommige hadden een spreekbuis. Hier was ene Pauwels de "herenchauffeur". Bij Snauwaert of Deweert waren er meerdere herenchauffeurs in dienst, er waren ook meerdere directeuren. Meestal waren de chauffeurs ook conciërge.

Op de hoek van de Vergunningstraat en de Twee Bruggenstraat staat het bekende gebouw "**de Bolle**".

Naar men mij vertelde was er in dit gebouw, vóór W.O. I, een Duits expeditiekantoor gevestigd. Boven op het gebouw, boven op een colonnade stond een wereldbol afgebeeld. Kwestie aan te tonen dat bewuste firma betrekkingen onderhield met de ganse



"De Bolle" zonder zijn bol.

wereld. De bol werd gedurende de eerste wereldoorlog eraf gehaald (was ie van koper of brons?).

Na de oorlog werd het gebouw gedeeltelijk ingericht als woonst, een ander stuk werd gebruikt door de Transportarbeidersbond. Dit bleef zo tot na W.O. II.

Een anecdote betreffende één van de bewoners van dit pand is me bijgebleven. In 1940, bij de Duitse inval in België, was er onder de bevolking een ware paniekstemming tegen spionnen en dergelijke, men noemde ze de "vijfde kolonne". In de "Bolle" woonde er een zekere Broucke met zijn zoon Herman. 's Avonds moest de kachel bijgevuld worden, de brave man schepte er dus kolen op. Het vuur laaide twee, drie keer hoog op. Iemand van op straat had deze vuurgloed bemerkt en meldde dit aan de bevoegde overheid, die besloot dat er vanuit de "Bolle" lichtsignalen gegeven werden. Vader Broucke vloog de bak in, verdacht van handelingen tegen de veiligheid van de Belgische Staat...

Na W.O. II, werd het onderste gedeelte van het gebouw gebruikt als aanwervingskantoor voor dokwerkers, boven woonden twee à drie gezinnen.

Nu bevindt er zich het visserstehuis "De Bolle".

Denkelijk verdwijnt dit gebouw (getekend door de Oostendse architect André Daniels), dat zijn naam gaf aan het kruispunt van wegen, daar men nu van plan is de Koninklijke Baan rechtstreeks met de autostrade te verbinden, alover dokken en spoorweg naar de Konterdam toe.

Naast de "Bolle" lag in de Vergunningstraat, voor de oorlog 40-45, de instelling **De Vreecker**, een bedrijf dat pluimvee slachtte en verhandelde, meestal werd er uitgevoerd naar Engeland. Wij, jongens uit de geburen, konden er terecht om onze gedroogde konijnenvellen om te wisselen tegen een flinke stuiver drinkgeld, of liever snoepgeld.

Na de oorlog deed het gebouw dienst als pakhuis voor de vishandel Varden-Vyncke.

Verder in de vergunningstraat was het al hout dat "de klokke sloeg". Men had er vooreerst de gebouwen en opslagplaatsen van de firma **Henri Deweert et Fils**. Ernaast, geklemd tussen Deweert en Snauwaert, de houthandel **Kina** (is tot op heden blijven bestaan, maar dan onder andere namen). En als laatste **Snauwaert J. en C.**

Daar moeten vroeger ook nog twee andere gekende hout-handels geweest zijn, die evenwel opgeslorpt werden door Deweert of Snauwaert, nl. Leys en Drake (ik geloof in de Vergunningstraat gelegen) en The Riga (zou in de Twee Bruggenstraat gelegen hebben). Ik zelf heb ze er nooit geweten.

De firma H. Deweert & Fils was oorspronkelijk een in Oostende gevestigde houthandel, ergens langs de "Boulevard du Midi", ongeveer ter hoogte van het huidige stadhuis.

Een reclame uit die tijd vermeld:

"De Buck & Deweert"

Importation directe des bois du nord.

- Noordsch hout magazijn.

Scierie, raboterie & menuiserie mécanique.

- stoomzagerij, schaverij & schrijnwerkerij.

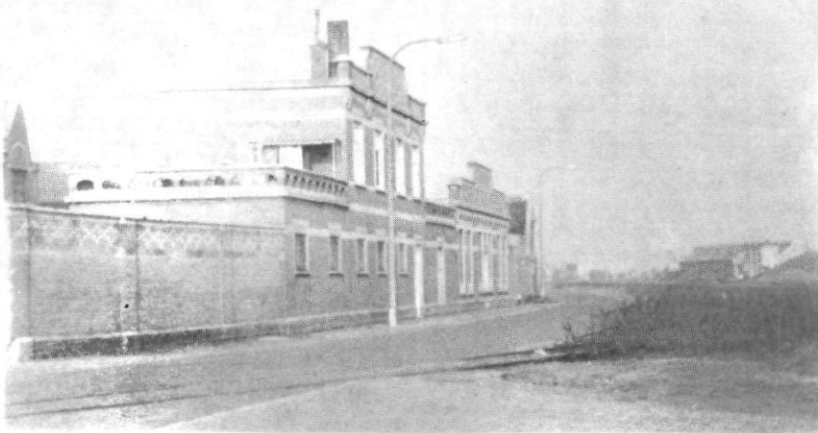
Alle slach van lijsten.

Ook Snauwaert was oorspronkelijk te Oostende gevestigd, en wel op het Haze-gras. Op de hoek van de de Smet de Naeyerlaan en de

Vrijhavenstraat waar nu het B.P. benzinestation zich bevindt, was de zagerij gevestigd.

Onnodig te vermelden dat de terreinen en hangaars van de houthandels gedurende de 2e W-oorlog erg geteisterd werden. Hoe dikwijls er brand uitgebroken is, is niet te tellen. Alle hangars waren praktisch vernield op het einde van de oorlog. Enkel de conciërgewoonst en kantoorgebouwen van Snauwaert doorspartelden redelijk deze oorlogsperiode.

Bij de firma H. Deweert & Fils waren er drie conciërgewoonsten, twee langs de Vergunningstraat, bij de burelen en één achteraan tussen de houtstapels. Ook was er een conciërgewoonst in de Twee Bruggenstraat, denkkelijk een overblijfsel van The Riga. Met de oorlog is deze echter volledig verdwenen. Tussen de



Hoofdgebouw van de houthandel Snauwaert.

Onderaan de burelen, op het eerste verdiep is de conciërgewoonst.

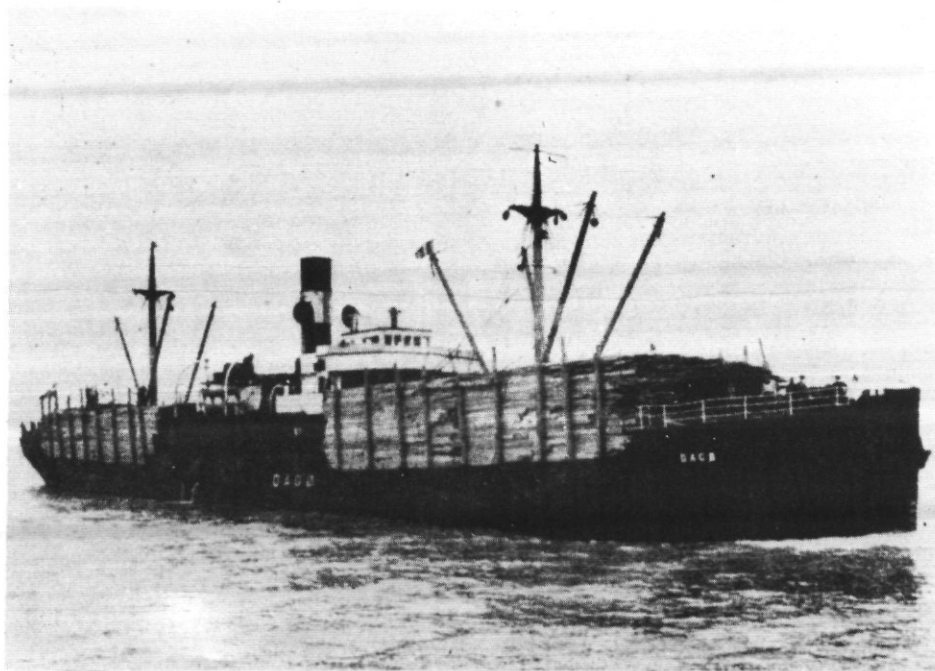
houtstapels woonden na de oorlog, een tijdlang het gezin Maurice Pyra, na hem het gezin Roger Lams. Deze conciergewoonsten zijn nu ook reeds afgeschaft.

Bij Snauwaert hadden we het gezin Emiel Leirman-Broucke, met twee zoons, André en Roger, later (na de oorlog 40-45) het gezin Vandenberghe en daarna Etienne Bisschops.

De achterkant van de hout-handels werd ingenomen door wat men gemeenzaam "**de Houtmarkt**" noemde, dat waren dan de opslagplaatsen, in open lucht of onder afdak, van het van over zee aangevoerde hout, door boten aangeduid als "plankenboten".

Deze schepen zorgden voor een grote aanvoer van planken en balken en dergelijke meer in de Oostendse haven. Ze werden normaal gelost in het Houtdok, alhoewel het meermaals gebeurde dat bij gebrek aan een ligplaats, de schepen in het Vlotdok kwamen te liggen om gelost te worden, soms zelfs in het Zwaaidok. Van daar werden de geloste planken per natiewagen naar de "Houtmarkt" gevoerd om er gestapeld te worden.

Voor het lossen van die boten werden er halve legers "plankenlossers" aangeworven. Op de kaaien waar er stadskranen voorhanden waren, werden de stapels planken op de kaai gelegd en van daar op de schouders van de "plankenlossers" naar de voorbestemde plaats onder de afdaken gedragen.



Volgeladen tot tegen de stuurhut, zo kwamen de "plankenboten" Oostende binnen.

Dit in het geval de afstand niet al te groot was. In het andere geval werden de planken eerst per wagen (paard en kar) naar de afdaken gevoerd. Iedere "plankenlosser" had zijn eigen uitrusting: een lederen schouderstuk, om bij het dragen zijn schouder te sparen en zijn vest van sleet te vrijwaren.

Wanneer het gebeurde dat de schepen moesten meren langs de kaai van het Zwaai-dok of houtdok, waar geen kranen stonden, werden de planken en balken van uit het schip, langs geïnproviseerde hellingen en loopplanken tot op hun bestemming gedragen.

Die "plankenboten" welke de haven aandeden waren heel dikwijls met een grote opperlast volgestouwd. Niet zelden reikte de plankenstapel tot tegen de stuurhut.

Na de oorlog werd gepoogd de vooroorlogse bedrijvigheid weer aan te trekken en in het begin scheen het te zullen lukken. Edoch, met de tijd verminderde de bedrijvigheid. Snauwaert legde alle activiteiten stil in Oostende (circa 1980). De gebouwen werden afgebroken en nieuwe kwamen in de plaats, voor de firma Detrafor- Cie Dens. Enkel Deweert is nog bedrijvig onder de naam N.V.Houtinvoer.

Tenslotte nog even aanstippen dat de omvangrijke houthandel in de Oostendse haven een voorloper had in de "Compagnie der Zaegmolens" (1750-1824).

Waar de Vergunningstraat eindigt, bij de brug "van Belliard's" lag het atelier-schip "Astrid"

Kort na de eerste wereld-

oorlog was de Nederlandse motorenbouwer en autofabrikant Kromhout zich ook te Oostende komen vestigen, dit rond 1922-23. Voordien had hij zich reeds een drukke vertegenwoordiging opgebouwd te Antwerpen.

Hun eerste vestiging te Oostende, vonden ze in de Franciscusstraat, dicht bij de visserij dus. De zaken floreerden best. Hoeveel visbakken werden er niet uitgerust met een Kromhout-diesel motor! Het pand aldaar werd te klein en de patroon zorgde voor een originele uitbreiding van de werkplaatsen.

Een oude paddelboot, na lange jaren trouwe dienst als plezierboot op de Rijn, werd aangeschaft en in 1931 door twee tuiboten de Oostendse haven binnengesleept.

De boot had in Antwerpen dienst gedaan als tentoonstellingsschip ter gelegenheid van de eeuwfeesten, en werd er door de firma als atelier en burelen ingericht. Ook een woonst voor de conciërge werd voorzien.

Alles was er aan boord: draaibanken, boormachines, freesmachines en dergelijke meer. Ook was het schip uitgerust met een eigen installatie om electriciteit op te wekken (generator aan dieselmotor gekoppeld).

Een paddel en een paddelkast dienden afgebroken te worden om het sas van de Oostendse handelsdokken binnen te kunnen varen. Er werd gemeerd langs de Brandaris-kaai, net voor de brug van de Oesterbankstraat over het afleidingskanaal.

Daar het afleidingskanaal gedoemd was om te verdwijnen,

diende een andere ligplaats opgezocht. Deze werd gevonden in 1936 in de noordoost hoek van het Vlotdok, tegenaan de brug, rechtover de burelen van de havenkapitein en naast de douane post. Daar lagen ze natuurlijk "in de weg" en na een jaar "vlogen" ze naar het Zwaaidok, tegenaan de stroomafwaartse stuwbrug en rechtover de werf van Béliard-Crighton. Daar bleven ze gemeerd tot het begin van de oorlog 1940-45.

In de verwarde periode van de Duitse inval werd de inboedel van het schip geplunderd en nadien werd het op bevel van de Duitsers, naar Brugge gesleept voor afbraak.

Het schip droeg de naam "Prinses Astrid", dit ter ere van de jonge bruid van Prins Leopold.

Concierge aan boord was het gezin Frans Wauters-Schellekens.

Gaan we de stuwbrug over dan bemerken aan onze rechterzijde de scheepswerven van **Béliard-Crighton en Co** (na de oorlog Béliard-Murdoch), bij de bevolking bekend als "Bieljaards". De eigenlijke scheepswerf kwam er in 1923 op het terrein van de verdwenen firma Smis. Toch waren er daar, reeds voor 14-18, een kleinere werf met droogdok.

Er werden, vanaf 1923, twee sleden aangelegd en het droogdok werd vergroot, dit onder het beleid van directeur Amedé Seghers. Vanaf 1924 werden er stalen vaartuigen gebouwd. Tot 1973 waren er dat 116 vissersschepen, plus talrijke andere soorten vaartuigen. Onder de vissersboten waren er ver-

scheidene die nu nog een magische naam hebben, zoals bvb. de "John" (0.81), "Duchesse de Brabant" (0.80), "Prinses Paola" (0.90), "Narwal" (Z.565), "Lans" (0.288) en vele andere meer.

Nog even iets over de "Narwal". Die zou ingeschakeld worden om vangsten uit de zuidelijke Atlantische Oceaan aan te voeren, maar dat plan deugde niet. Men verkocht dan maar in Zuid-Afrikaanse havens, maar ook dat bleek niet rendabel. Uiteindelijk werd het schip verkocht aan een Argentijnse rederij. Daarmede verdween het vaartuig uit de Belgische actualiteit, tot het weer opdook gedurende de Falkland-oorlog, toen het door de Britten gekelderd werd.

Het laatste schip dat bij "Bieljaards" vervaardigd werd was de "Vlaanderen XXI", een splitsleephopperzuiger: een boegbeeld voor het vakmanschap en scheepbouwkunst van de werf.

In het begin der jaren tachtig werd de werf gesloten en een nieuwe doening werd opgetrokken langs het kanaal Slijkens - Plassendale, onder de naam "Mercantile-Béliard, Polyship". Er worden echter geen stalen schepen meer gebouwd, enkel nog "plastieken" (polyester). Op de werf langs de Sloepenstraat heb ik geen concierge geweten, overdag deed er een portier dienst, 's nachts een nachtwaker.

Naast grote broer Béliard-Crighton hadden we de scheepswerf van **Edmond Crabeels** en dit vanaf 1929 tot 1951. Edmond legde het bouwen van schepen (meestal houten vissersschepen) stil en zijn terrein werd ingeno-

men door "Bieljaards", die er een welgekomen gelegenheid vond tot uitbreiden.

Het eerste schip dat gemaakt is bij Crabeels was de O.260 Lindbergh, het laatste de Z.321 Maryla.

Als anecdote: de "tekenkamer" van het bedrijf was gelegen op de zolder van de wasserij Samijn in de Vaartblekersstraat. Daar beschikte men over meer ruimte om de plannen uit te tekenen dan in het kleine bureeltje op de werf zelf.

Bij mijn weten was ook hier geen conciërge of nachtwaker.

Naast Crabeels had de baggerfirma **Decloedt et Fils** uit de Bredene Steenweg ook nog een streep grond liggen, waarop loods en stonden. De baggerboten kwamen er afmeren om hersteld te worden.

Sinds de Voorhavenbrug geen draaibrug meer was (na W.O. I) konden de schepen niet meer tot bij de ateliers van de firma, in de Bredene Steenweg komen en werden ze hier, in het Zwaaidok, afge-meerd voor herstel of bunkeren.

Of er hier een conciërge woonachtig was is mij niet bekend.

Aan de overkant van de Sloepenstraat, bevinden zich de werkplaatsen van het huidige "**Centrum voor Onderhoud en Herstelling van Rijtuigen**", op zijn Sasse's: "den atelier van de machines". De werkplaatsen werden hier gebouwd vanaf 1935, halfweg 1938 werden ze in gebruik genomen.

Tot op dat ogenblik beschikte de N.M.B.S. (want de werkplaatsen behoren tot de Belgische Spoorwegen), te Oostende, over een houten loods, gelegen ter hoogte van het huidige goederenstation, als herstellingswerkplaats.

Deze loods lag naast de Afleidingsvaart en was oorspronkelijk gebouwd geweest voor de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits". Door het dempen van de Afleidingsvaart en het uitbreiden van de sporenbundel van het Kaaistation, moest de werkplaats aldaar verdwijnen om plaats te maken voor het huidige goederenstation.

De nieuwe werkplaatsen werden alsdan gebouwd langs de Sloepenstraat en omvatten twee afdelingen: stoomlocomotieven en rijtuigen.

Wat de rijtuigen betreft had men houten en ijzeren rijtuigen. De afdeling stoomlokomotieven verdween in 1965 en werd vervangen door de afdelingen elektrische lokomotieven en elektrische motorstellen.

De werkplaatsen zijn geografisch bijzonder goed gelegen aan het eindpunt van belangrijke internationale en nationale lijnen.

Achter het werkplaatsencomplex bevindt zich nog een vormingsstation, alwaar de treinen gevormd worden, zowel voor reizigers als voor goederen. Hier was er van een conciërge geen sprake.

Onnodig er nog bij te vermelden dat de streek ook hier, gedurende de oorlog 40-45 bijzonder zwaar beproefd werd. Overal stonden bunkers en geschut. Bij Béliard stond er nog een betonnen schuil-

plaats van 14-18 en een Flak-turm voor de poort, zo ook bevond er zich afweergeschut boven op de gebouwen van de spoorwegateliers en op de "Artic". In de slechtste perioden van bombardement reden er zelfs mobiele Flak-posten rond in het gebied.

Laten we nu nog een kijkje nemen langs de Vaartblekerstraat, alwaar we allereerst "den Artic" tegenkomen.

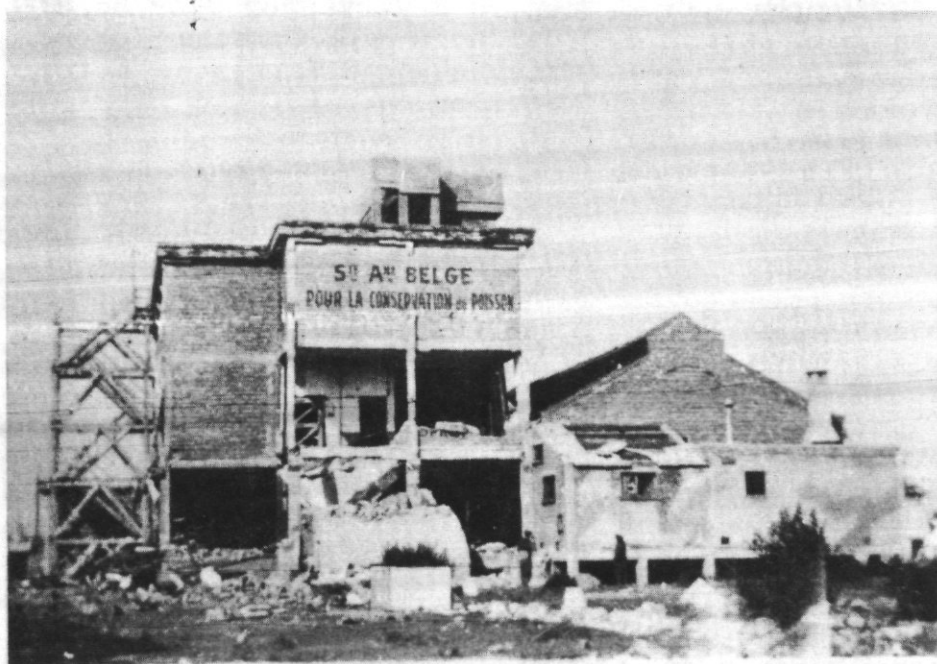
In het begin van de jaren twintig werd door de heren Brunet, vishandelaar te Oostende, en Debra, uit Zeebrugge, een fabriek gebouwd om vis te bewaren, gekend als "den Artic". De firma noemde zich officiëel "Société anonyme Belge pour la Conservation du Poisson". De fabriek was gelegen op de hoek van de Vaartblekersstraat en de Sloepenstraat.

Voor het eerst in België werd hier de vis ingevroren om alzo langer bewaard te kunnen blijven. De meeste ingevroren vis was voor de toenmalige kolonie, Belgisch Congo, bestemd.

De vis werd in grote bakken, gevuld met zout water gelegd en daarin bevroren. De blokken bevroren water en vis werden daarna in koelopslagplaatsen bewaard, om dan later, via Antwerpen, met de Congoboten, naar de kolonie te worden gebracht.

Ook haring en sprot werden er bevroren, maar dan zonder pekelbad. Meestal waren deze vissoorten bestemd voor de plaatselijke sprotfabrieken en haringinleggerijen.

Ook werd een tijdlang haring ingelegd in een speciale azijnvloeistof, eveneens bestemd voor de kolonie.



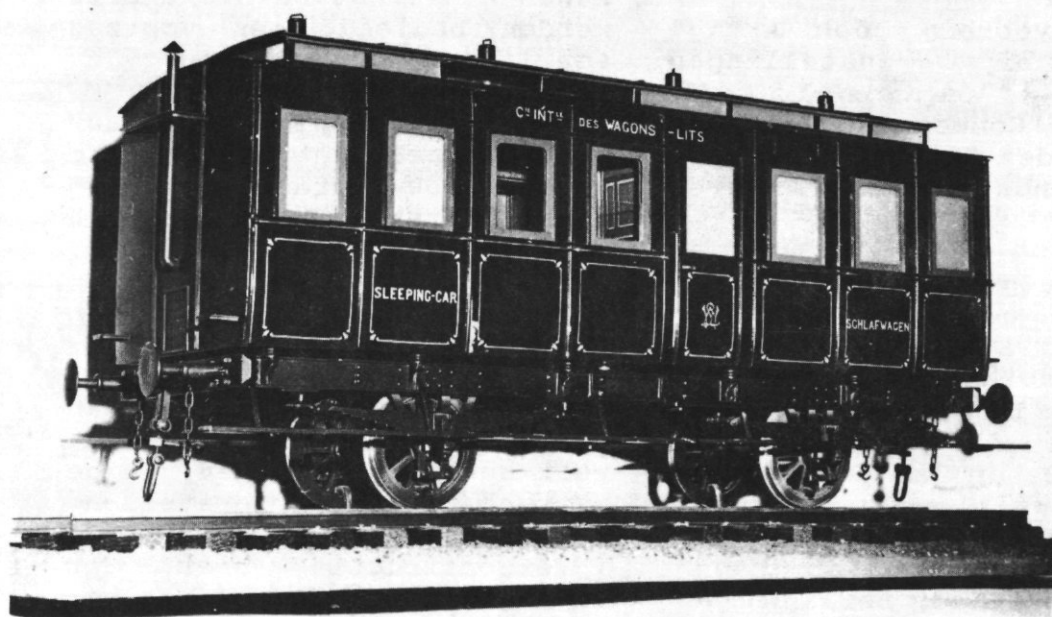
"den Artic", achtergelaten door de Duitsers als een ruïne.

In 1940 werd de "Artic" natuurlijk door de Duitsers in gebruik genomen. Er kwam aldaar een "Marineschlachtrei". Zie daarover meer in ons Jaarboek 1969. De koelkamers dienden aldus als opslagplaats voor allerhande vleeswaren, van ganse kwartieren tot worst en hesp. Boven op het gebouw stond een "Flak"-batterij opgesteld. In 1941 werden er verscheidene bedienaars van dit geschut gedood, gemittrailleerd door een Engels vliegtuig.

Op het einde van de oorlog werd het gebouw door de aftrekkende Duitsers vernield en werden de proppensvolle koelkamers door de uitgehongerde bevolking van het Sas en de Conterdam leeggeplunderd, in minder dan geen tijd.

Voor de oorlog was het gezin Landuyt er conciërge. Na de oorlog werd het vernielde gebouw afgebroken en het vrijgekomen terrein werd ingenomen door de Oostendse aannemer, Creckelberghe, geloof ik. In de door de Duitsers bijgebouwde gebouwtjes, huisde een nieuwe conciërge. Later kwam er de schrijnwerkerij van de scheepswerf Béliard. Nu is er de houtbewerkingsafdeling van de beschermde werkplaats "de Oesterbank" gevestigd.

Bij de ingangspoort bevindt zich, bijna 50 jaar na de oorlog, nog altijd het betonnen schildwachthuisje van de Duitse bezetters.



Slaapwagen der Compagnie Internationale des Wagons-Lits uit 1872.



Het embleem dat heden ten dage nog de rijtuigen der compagnie siert.

Even voorbij "den Artic" komen we bij de instellingen van de **"Wagons-Lits"**, voluit: "Compagnie internationale des Wagons-Lits et des grands Express Européens".

De Belg Georges Nagelmaeckers, gesteund door Leopold II, stichtte in 1872, naar Amerikaans model (G. Pullman) "La Compagnie Internationale des Wagons-Lits". Onze minister van Verkeerswezen sloot in maart 1873 een accord met de "Wagons-Lits", waarbij een geregelde dienst tussen Oostende, Berlijn, Wenen en Parijs ingesteld werd.

Het station van Oostende werd daarom vergroot. In mei 1873 reed voor de allereerste maal een slaapwagen op het traject Oostende- Berlijn. De lijn naar Wenen werd verlengd tot Constantinopel in 1889.

Munchen, Triëst en Alexandrië werden bediend, men voorzag een lijn Londen- Peking!.

De maatschappij heeft haar maatschappelijke zetel te Brussel, de hoofdzetel is Parijs. Bijzetels bevinden zich te Nice, Istamboul, Lissabon, Kairo en Oostende. Herstelplaatsen zijn er o.a. in Oostende.

De herstelplaats van Oostende is volledig uitgerust om alle rijtuigen van de maatschappij te herstellen. Zowel houtbewerking als ijzerconstructie heeft er zijn afdeling, zo ook het bekleden van zetels en wanden van de luxe-wagens. Lange tijd was er ook een wasserij-afdeling om het vele vuile linnen van de slaap- en eetwagens te verwerken.

Heden ten dage zijn de activiteiten er zeer miniem, een groot gedeelte van de

instellingen is ingenomen door de houthandel Kina, sommige gebouwen staan zelfs op invallen....

Er was een conciërge woonachtig, maar wie het was weet ik niet meer te zeggen.

Voorbij de "Wagons-Lits" waren, voor de oorlog 40-45, enkele houten hangaars opgetrokken door de firma **Snauwaert** om er een gedeelte van hun houtvoorraad te stapelen. Door de grote aanvoer was er langs de dokken geen plaats genoeg meer.

Op deze plaats bevonden zich nog enkele overblijfselen van wat vroeger de stoomzagerij van **Snauwaert's** moet geweest zijn: restanten van de schouw, enkele grondvesten voor de stoommachine die de zaagmachines liet werken, hier en daar nog een stukje muur.

Voorheen zouden op deze plaats de gebouwen gestaan hebben van de pottenbakkerij **Bourgoignie**.

Ernaast woonde het gezin **Leopold Decorte-Samijn** met zoon **Lucien**.

En dan kregen we de wasserij van **Ernest Samijn-Goethals**, "**La grande Blanchisserie du Littoral**". Deze wasserij was in die vooroorlogse tijd zeker de belangrijkste van de ganse kust. Vele tientallen mannen en vrouwen, meestal **Sasse-naars**, vonden aldaar een broodwinning. Na de oorlog 40-45 ging de wasserij ten gronde.

Zo ook de ernaast gelegen wasserij "**Blanchisserie moderne**", van **Oscar Samijn-Pintelon**. Iets kleiner dan die van **kozijn Ernest**, maar

ook gedoemd om te verdwijnen. Niet doorgevoerde modernisering en harde concurrentie waren er de oorzaken van.

Beide instellingen werden bewoond door de uitbaters.

Waar de **Vaartblekerstraat** eindigt en de **Oudenburgse Steenweg** begint, ligt de kleine wijk "**het Orgeltje**". Daar hadden we vroeger een staminée: bij **Jules Buysse**. Later kwam daar de kolenhandelaar **Van Vlaenderen** zich vestigen. In 1934 werd er de "**touwfabriek**" gevestigd. Reeds in 1927 had men een spinnerij opgericht, maar waar dat dit precies was... Maar vanaf 1934 werd het serieus, de firma "**Ostend Stores and Ropeworks**" kocht nieuwe machines en de echte "**touwfabriek**" was geboren. Helaas, in 1938 brak een hevige brand uit in het grondstoffenmagazijn en veroorzaakte grote schade. Ik herinner me nog die grote, zwarte wolkenmassa's boven het complex, iedere maal als er een vat olie door de grote hitte ontplofte en in brand schoot. Urenlang moest de brandweer blussen om de brand in te dijken en te beperken. De directeur, **Charles Decrop**, had bij de blussingswerken brandwonden opgelopen en moest een week in het ziekenhuis verblijven.

Ook gedurende de oorlog kreeg het bedrijf te lijden van de bommen, burelen en fabriek werden zwaar getroffen. Een groot gedeelte ging dan ook weerom in de vlammen op. Dit gebeurde op 20 september 1940.

Georges Desopper.



Kerkhofstraat.

