

## HET DERDE DOK EN DE OUDE SCHEEPSWERVEN TE OOSTENDE

---

door **Louis PINCKET**

De *Derde Bassing* was gelegen alwaar nu het Stadhuis van Oostende staat. Plus de parking achteraan alsook de twee autobanen naar het Kennedy Rondpunt en een paar tramrails van *De Lijn*.

### Begrenzing:

Vooraan: aan de Vindictivelaan, de Stockholmstraat. Aan de rechterkant, achteraan: waar nu ter hoogte van de Kairostraat de Werfkaai was, aldaar is nu het rijwiel- en voetgangerspad op het einde van de parking. En links, aan de zijde van het heden nog bestaande "tweede dok", lag de Sint-Jansbrug met een tramspoor. Er was maar één stuk vaste oever, zodus een muur waar de Sint-Jansbrug lag; de rest was in een glooiing zoals de Zeedijk.

### De ligging van de scheepswerven:

Komende van het tweede dok, was de werf Loy met een slede, de werf Hillebrant met een slede, de werf Denye met twee sleden, de werf Panesi met twee sleden. De werven lagen in de Werfkaai (straat). Om de hoek, in de Stockholmstraat, was de werf van Deweert. Naast de werf van Deweert waren twee kolenopslagplaatsen: één van Coppe, de andere van Legaey. Dan was er de "cement-boeiye van Devreese, de 'cement-boer'. Verder in de straat, recht vóór de Amsterdamstraat, was de werf van Borrey met een slede. Op de hoek van de Stockholmstraat en de Vindictivelaan stond het cirkelvormig gebouw van het museum: het *Panorama*.

### De grond van de werven:

Was in grijsgrauwe aarde, maar met de jaren was ze zeer hard geworden. De gebouwen waren door de sloopstimmerlieden zelf gans in hout gebouwd. Aan de straatzijde de werkplaats met de machines en werkbanken; aan de waterkant de open hangar om het schip te bouwen. De lengte van de werf was ongeveer 65 m, de werkplaats 12 m, daarop een open plaats van 20 m en dan de plaats om het schip te bouwen. 30 m alles, met een breedte van 14 meters. Op de werf was er enkel elektriciteit; geen water, geen WC, geen telefoon, geen brandspuiten ... maar er is niets voorgevallen van ongelukken. Wel eens een blauwe vingernagel, een houtsplinter of een snee, - maar dat was alles.

### Met mensen en met hout:

Om een schip te bouwen op die werven diende alles gedaan te worden met *mankracht*. Wij konden dus zeggen, toen het schip 'klaar' was, dat wij die boot op onze schouders gedragen hadden. Ik werkte bij Hillebrant, maar op alle werven was het hetzelfde, zodat, wanneer men veranderde van werf, er niets hoefde bijgeleerd te worden.

Tijdens de jaren 1941 tot 1947 moest de werf zelf het hout gaan ophalen naar de zagerij. Bij Hillebrant was het naar Loppem of naar Lichtervelde; voor het vervoer stond de firma Bollenberghe van Bredene-Sas in. Er gingen zes mannen van de werf mee om alles op te laden. Eens terug te Oostende diende alles gelost te worden: dat wat draagbaar was op de schouders en de zware stukken op rollen tot ze op hun plaats lagen ...

### Het uurloon in 1941:

Was voor de stielmannen 5,50 Fr. per uur; de overuren aan 6,25 Fr. De leerjongen kreeg 3,50 Fr. en de halve gasten 4,30 Fr. per uur.

### De afmetingen en de benodigde houtsoorten:

Waren voor een schip van 17 meter kiel de volgende:

- De kiel in eik of in olm: 17 m x 32 cm x 22 cm;
- De voorsteven in eik: 3,70 m x 25 cm x 24 cm;
- De binnenvoorsteven in eik: 3,70 m x 24 cm x 12 cm, aan elkaar bevestigd met moerbouten;
- De schroefsteven: 3 m x 36 cm x 25 cm in eik;
- De roersteven: 3,40 m x 25 cm x 22 cm in eik;
- De binnenkiel, ook het 'zaad' hout genaamd, in eik: 16 m x 30 cm x 20 cm;
- De dekbalkophouders ('Lenewaarts' genaamd): 16 cm x 14 cm;
- De spanten (de ribben): 10 cm x 10 cm aan elkaar gebouloneerd; zodus: 20 cm x 20 cm;
- De berghouten, dat is: de beplanking aan de bovenkant van de romp: 70 cm x 7 cm in drie plankstroken; dit alles was in eiken hout;
- De zandstreek of de kielplank: 28 cm x 7 cm in olm;
- De huidplanken: 5,5 cm dik. De planken van aan de kiel tot aan de kimstreek waren in olm, omdat olm beter plooibaar is;
- Het onderstel voor de motor in eiken ('batiestukken' genaamd) : 8 m x 35 cm x 35 cm ;
- Het werkdek was in grenen van 12 cm x 6 cm ;
- De reling in eik: 16 cm x 10 cm ;
- De verschansing in grenen van 12 cm x 2,5 cm.

Gans het schip werd met gegalvaniseerde bouten en spijkers aan elkaar gemaakt; de bouten waren, naargelang de benodigdheden, vanaf 10 mm tot 22 mm.

Dit alles was *handwerk*: gaten boren, zagen, schaven, kappen.

Het roer van het schip in eiken; de roerschacht – 3,60 m lang - komt door het achterschip tot boven het dek; daarom was een kuip gemaakt in grenen hout op het model van een ton.

Eens het schip volledig dicht 'geplankt' was, werd het dan voor het 'kalfateren' geheel geschaafd met de kortschaaf, zodat er geen oneffenheden meer waren. Daarop werd er gekalfaterd: eerst een draad schiemansgaren, dan met stoppe (dat was vlasdraad); de naden werden vervolgens geverfd en gemastiekt, alvorens te schilderen met copperpaint (donkerrode verf).

### De tewaterlating zelf:

Diende opnieuw met *mankracht* gedaan worden. Hij moest zodus van de blokken waarop hij gemaakt was, opgelicht te worden om de sleden er onder te plaatsen teneinde te kunnen 'aflopen'.

Dat gebeurde als volgt: eens de sleden onder de kiel, werden de sleden opgetild met het schip in de slede met spies ('ramkeggen' genaamd); door de keggen toe te slaan met voorhamers, met vier of

zes man, naargelang de grootte van het schip. Het grootste vaartuig bij werf Hillebrant was 30 m lang.

Eens het scheepje te water was, werd de ganse bodem tot boven de kim planken en effen met spanten gevuld met *cement*; dat vormde zo een effen vloer en was tevens ballast. In het visruim werd cement gevuld op dezelfde hoogte als de binnenkiel: dat vormde een effen werkvloer.

Verdeling van het schip in vier delen: de voorpiek, het visruim, de machinekamer en het logies.

De **voorpiek** diende voor het reservemateriaal (zoals netten, touwwerk, visbennen). Alles lag in kooien, 'zeilkooien' genoemd; dat was de benaming op de vroegere zeilschepen gebruikt om hun zeilen in op te bergen, - en die naam is gebleven op de vissersschepen.

Het **visruim** werd, over de ganse grootte, verdeeld in compartimenten om er de vis te stockeren. Men noemde dit 'visbakken'. De grootte van die bakken was volgens de verdeling van het visruim: een 100 m tot 106 m vierkant en in de hoogte 50 cm; daardoor kon de vis *niet geplet* worden. Het ruim was geheel geïsoleerd met *kurk*. Het visruim werd afgekoeld met ijs. En in de visbakken werd de vis tussen ijs gelegd.

De **motorkamer**. Eerst werden de mazout tanks op 'stoelen' gezet in de zijde van het schip: naargelang de grootte van het vaartuig, van tweeduizend tot achtduizend liters. Een olietank en een zoetwatertank. Een werkbank en een batterijkist. Dan de motor in het midden op de *batie* (de draagstukken voor de motor). De gangen tussen de motor en de tanks werden betegeld.

Tenslotte, in het achterschip het **logies**. Soms vier of acht kooien naargelang de grootte van het vaartuig, een tafel met banken vóór de kooien (en die banken dienden ook voor bergplaats), alsook een kolenstoof (goed vast gesjord!).

Tussen ieder deel was een beschot of 'dofte' (ook wel durk genoemd) maar niet waterdicht. In de voorpiek en het visruim moest men telkens van op dek door het luik naar beneden. Alleen tussen de motorkamer en het logies was er een deur.

#### Op dek

Vond men al de gebruikelijke voorwerpen zoals op alle schepen: mast, galgen, motorkap, stuurhuis en de reddingsboot. De 'bokkennisserij' is later gekomen. Op de meeste schepen diende de reddingsboot als opslagplaats: voor de zak met aardappelen, de ajuinzak, de bakken bier en het drinkwater in flessen (bv. Spa, cider).

#### De motorstuwkracht:

In de periode 1934-1948 hadden de kustvisserijschepen ('*garnalenvangers*') een motorkracht van 15 pk tot 25 pk. En zijn, daarmee en in 1940, naar Engeland gevaren ... De middenslagschepen ('*grote moteurs*' genaamd) hadden 150 pk tot 200 pk; ze visten op de Noordzee en in het Kanaal. De '*IJslandvaarders*' hadden 400 pk tot 600 pk stoommachines en er werd gestookt met briketten.

#### De werf van Hillebrant

In 1920 zijn Achilles Hillebrant en zonen op de scheepswerven in de *Derde Bassing* gekomen. Tot zij, in 1947 en met gans de boel, moesten verhuizen naar 'de overkant', daar aan de Nieuwe Werfkaai bij de Hendrik Baelskaai in de Vuurtorenwijk (Opex). Zij hebben er nog gewerkt tot in 1960.

In veertig jaren tijd werden er 99 schepen 'gemaakt'. En na de oorlog, in 1946, wanneer de schepen uit Engeland terugkeerden naar ons, waren er heel wat vernieuwingen en herstellingen verricht.

Van 1941 tot 1950 werden er vele werkdagen van 11 uur gepresteerd, van maandag tot en met zaterdag!

De werf Hillebrant was door de Oostendenaars gekend onder de naam 'Hellebrander'. De *Derde Bassing* is in 1947 opgevuld geworden door de firma Soethaerd van Westende. Thans neemt het Stadhuis sedert de zestiger jaren de onkennelijk geworden terreinen in.

LIJST VAN DE ARBEIDERS OP DE SCHEEPSWERVEN  
VAN OOSTENDE, VANAF 1941 TOT 1960

Werk AUGUST LOY

Alfons Lowieck  
Albert Erebout  
Albert Floree  
René Lauwereins  
Michel Verlinde  
Pierre Vandenabeele  
Charel Massenhove  
André Muylle  
Maurits Erebout

Werk ACHILLES HILLEBRANT

André Hillebrant  
Daniël Hillebrant  
George Hillebrant  
René Vanlaere  
Edmond Smissaert  
Louis Pincket  
Edward Bonte  
Stjeppen de Bruggelink  
Edmond Deblieck  
August Verhelst  
Aloïs Hemelricks  
.....  
Charel Dely  
Raimond Dely  
Roger Smissaert  
.....  
Na 1946, terug uit Engeland

Werk JULES DENYE

Charel Denye  
Frans Camerlink  
Amedé Erebout  
Maurice Cappon  
Henri Cappon  
Jaak Koten  
Fernand Leniere  
André Lacoere  
Constand Erebout  
.....

Boomzagers

Miny Jules  
Miny Albert  
Charles

Werf BORREY

Frans Borrey  
Robert Borrey  
Frans Ostin  
Frans Denys

Werf DEWEERT

Daele, Victor  
Daele, Albert  
Daele, Leon  
Vansteen, Paul  
Vansteen, Frans  
Heyman, t'Janie  
Maurau, Emiel  
Maurau, Bertrant  
Delreu, JAAK  
Ramoudt, Norbert  
Adamson, Raymond  
Maes, Louis

.....  
Boorzagerij

Delreu, Jules  
Delreu, Modest  
Vermeire, August  
Jansen, Edward

.....  
Bureelbediende

Deceuninck, Lucien

Werf RICHARD PANESI

Gezelle, Robert  
Maes, Richard  
Deschacht, André  
Deschacht  
Jamson  
Vermeire, August  
Panesi, Richard (zoon)

*BESLUIT:*

- Er zijn nog wel enkele makkers te kort wier namen me, ongewild en in de loop der vele voorbije jaren, ontgaan zijn;
- Op de werven werd er door de arbeiders van werf veranderd, omdat er nu eens meer werk was op die ene werf dan weer op een andere. Maar soms: ook door onenigheid en ruzie. En dan werd er 'gesproken' met vele 'gloeiende godveremelste' (,) godverdomme en 'vlammende nieuwèrds' !!