

## DE INVOER VAN IJS LANGS DE HAVEN VAN OOSTENDE

door Raymond VANCRAEYNEST

In "De Plate" van april 1995 verscheen een bijdrage van Jan Baptist DREESEN over de ijskelder van Hamman en het transport van ijs over zee. Hij verwijst daarin naar twee vorige bijdragen in "De Plate", namelijk deze van Frans VERBANCK over de ijskelders van Oostende, verschenen in oktober 1973 (niet 1974; ook te verbeteren in de Cumulatieve inhoudstafel en indices over de jaargangen 1971-1991), en naar deze van Germain BILLIET over de "ijsput" en omgeving, verschenen in oktober 1976.

Vooreerst een paar rechtzettingen. De "ijsput", waarover G. BILLIET schreef, werd door hem gelokaliseerd voor de H. Hartkerk, tussen de kerk en de Nieuwpoortsesteenweg, niet achter de kerk. Verder, het driehoekig terrein, waar nu de Ostend Tennis Club is gevestigd, tussen de Koninginnelaan, de Leffingestraat en de Prinsenlaan, werd niet de "ijsput" genoemd, maar wel de "visput" (vispit). Het was in het begin van 1930 dat er beslist werd de vijver die daar bestond op te vullen en daar het "Citypark" of "Parc de la Cité" tot stand te brengen (1). De Domeinen stonden daartoe deze terreinen af aan de stad Oostende (2). Vanaf 22 april 1930 werd het zand waaronder het fort Napoleon ondergestoven lag met bakwagens van de tram over het spoor dat toen nog op de Koninginnelaan aanwezig was, naar de "vispit" vervoerd (3).

De Tennis Club d'Ostende maakte een ontwerp voor de aanleg van 19 tennisvelden ter vervanging van de 5 velden die aanwezig waren in het Palace Hotel en de 3 velden achter de galerijen (4). De nieuwe tennisvelden werden geopend op 15 juli 1932 (5). Op zaterdag 4 juli 1936 werd het paviljoen "Club House du Tennis City Park" ingewijd (6).

Het artikel van Jan Baptist DREESEN zette mij aan tot nadenken en om even te gaan zoeken in mijn notities over de invoer van ijs langs de haven van Oostende. Mijn voornaamste bronnen waren berichten verschenen in L'Echo d'Ostende, en voor wat de statistische gegevens aangaat, de jaarverslagen van de Handelskamer van Oostende.

Uit die verslagen valt af te leiden dat de invoer van ijs in blokken uit Noorwegen zou begonnen zijn in 1881. Hij bleef duren tot in 1914. Tijdens W.O. I was er uiteraard geen invoer meer, maar ook na het einde van de vijandelijkheden was het gedaan met de invoer van ijs. De oorzaak daarvan was natuurlijk de oprichting van ijsfabrieken die, hier ter plaatse met technische middelen, het nodige ijs produceerden om de visserij, maar ook de hotelindustrie langs de kust, te bevoorraden.

De eerste ijsfabriek blijkt in 1882 opgericht geweest te zijn te Molendorp, langs het afleidingskanaal Brugge-Oostende, bij de plaats waar de Compagnie des Wagons-Lits in 1899 een terrein van 7 ha verwierf voor haar werkhuisen. Ze produceerde 16 ton ijs per dag en stelde 20 werklieden tewerk. De productie bereikte in 1887 al 24 ton per dag. Maar ze moest toch nog 20 dagen werken om één enkele scheepslading van 480 ton te evenaren !

Op het einde van 1897 was een nieuwe ijsfabriek in opbouw op Sas-Slijkens voor rekening van de firma DE NAEYER uit Willebroek (7). Ze werd op 15 juli 1898 geopend (8). Met de opkomst en de uitbreiding in die jaren van de stoomvisserij, waarvan de stoomtrawlers grote hoeveelheden ijs nodig hadden op hun verre reizen, was die productie blijkbaar nog onvoldoende, want de invoer bleef nog voortduren en nam zelfs toe. Ziehier de cijfers waarbij de invoer aangegeven is in ton van 1000 kg (geen Moorsomton van 100 kubieke voet of 2,83 kubieke meter!).

JAAR	INVOER	JAAR	INVOER	JAAR	INVOER
1885	5.460	1895	?	1905	19.412
1886	11.955	1896	15.095	1906	23.565
1887	10.510	1897	15.012	1907	17.473
1888	10.480	1898	?	1908	17.840
1889	9.895	1899	9.620	1909	17.119
1890	11.738	1900	12.310	1910	24.753
1891	9.580	1901	13.400	1911	25.296
1892	9.960	1902	12.267	1912	23.910
1893	11.075	1903	13.065	1913	21.720
1894	14.955	1904	16.055	1914	?

De schepen die dat ijs aanbrachten waren meestal Noorse zeilschepen die per reis gemiddeld tussen 350 en 500 ton ijs aanvoerden. Naarmate de tijd evolueerde waren er ook wel enkele stoomschepen bij. De aanlegplaats voor de schepen met ijs bestemd voor Auguste HAMMAN was in juni 1898 de Stapelhuiskaai. Dat was de zuidkaai van het eerste Handelsdok (nu Mercatordok), waar het stedelijk openbaar stapelhuis stond. In juli 1898 legden daar het zeilschip "Mignon" aan met 400 ton en een stoomschip van Christiana (sinds 1924 Oslo genoemd) met 450 ton ijsblokken van 35 tot 50 cm dikte (9).

Het beroemdste zeilschip was wel de Noorse bark "Valentine" van Kragerø (aan het Skagerrak), die op zaterdag 26 juni 1897 voor de 50e keer onze haven aandeed met een volle lading ijs, steeds onder het gezag van kapitein SIMENSEN. Het ijs was afkomstig van de firma Stobbestad See C° (10). Op donderdag 22 september 1904 deed dezelfde "Valentine" haar 100e reis naar onze haven in een tijdsspanne van 17 jaar (dus vanaf 1887), en nog altijd onder het bevel van dezelfde kapitein. Om 11 u werd hij ontvangen door het schepencollege dat hem een herinneringsmedaille en een verrekijker als geschenken overhandigde. De kapitein was vergezeld van zijn zoon en van zijn broer, die het gezag voerde over een andere Noorse bark, de "Cort Adelaer", die ook vaak naar Oostende kwam. Op die receptie waren verder nog aanwezig: VAN CUYL, consul van Noorwegen en Zweden te Oostende, havenkapitein Louis LAROYE (benoemd in de gemeenteraad van 5 augustus 1902), reder DE GROOTE en de scheepsmakelaar OLSEN, die zelf een Noor was (11).

Het bleef daarbij niet, want acht jaar later, op 11 juli 1912, deed dezelfde "Valentine", nog steeds onder het gezag van kapitein SIMENSEN, haar 150e reis met een volle lading ijs van Kragerø naar Oostende, voor rekening van de firma CASTEELS-DE COENE (12), en dat zonder in al die tijd de minste averij te hebben opgelopen (13).

Het is waarschijnlijk dat de "Valentine", als ze vaarde voor rekening van CASTEELS- DE COENE, aanlegde langs de zuidkaai van het tweede Handelsdok. Immers, zoals op een prentkaart van ca. 1905 te zien is, lag er daar een oud onttakeld zeilschip dat als drijvend magazijn diende voor het Noorse ijs. Op de achtersteven van dat houten schip staat o.m. te lezen "Importation régulière de glace de Norvège", Casteels-De Coene". Op die prent bemerken we het Noorse stoomschip "Forsete" van Kragerø dat langszij ligt om zijn lading te lossen (14).

In de lijsten met schepen die te Oostende binnenliepen met een diepgang van 5 m of meer, en die rond de eeuwwisseling werden gepubliceerd (15), komer er zelden schepen voor geladen met ijs want dat waren eerder kleinere schepen. Ik vond er toch enkele. Op 2 april 1896 deed de Noorse bark "Westphalia" de haven aan met 5,50 m diepgang, geladen met ijs van Dobrak (een haventje in de Oslofjord). Op 14 augustus 1896 was het de Noorse brik "Bertha" van Kragerø met 5,10 m diepgang. Op 22 augustus 1901 de Noorse stomer "Evviva" van Kragerø met 5,0 m diepgang. In 1904 stippen we verder aan : op 21 oktober de Noorse bark "Nielsen" van Kragerø met 5,0 m en de Noorse brik "Hugin" van Christiana met 5,10 m diepgang.

Met het losbarsten van W.O. I in augustus 1914 kwam er, zoals boven reeds vermeld, een definitief einde aan het vervoer van ijs over zee naar Oostende.

\* \* \*

Ter illustratie :

- 1) VYNCKE, Yvonne. Oostende in oude prentkaarten.  
Deel 1, nr. 25. De ijskelder van Auguste HAMMAN.  
Deel 2, nr. 26 en 27. Het centraal gedeelte en de westelijke vleugel van het gewezen stedelijk openbaar stapelhuis op de Stapelhuiskaai. De oostelijke vleugel, die het spiegelbeeld was van de westelijke, werd ca. 1906 afgebroken voor het aanleggen van het Brandarisdok.
- 2) VAN CAILLIE, André. Oud Oostende in beeld.  
Deel 1, nr. 6, 9, 36. Op deze beelden ziet men het oud openbaar stapelhuis volledig.  
Deel 2, nr. 56. Dat beeld geeft het (smal) centraal gedeelte (met hoge poort), heel de oostelijke vleugel en bijna heel het hoog gedeelte van de westelijke vleugel.

- 
- (1) L'Echo d'Ostende, 08-02-1930.
  - (2) De Zeewacht, 15-02-1930.
  - (3) L'Echo d'Ostende, 30-04-1930.
  - (4) id. 20-09-1930 en 17-12-1930.
  - (5) id. 25-06-1932.
  - (6) id. 04-07-1936.
  - (7) id. 26-12-1897.
  - (8) id. 07-07-1898.
  - (9) id. 28-06-1898.
  - (10) id. 01-07-1897.
  - (11) id. 22-09-1904 en 25-09-1904.
  - (12) BILLIET, Germain. Uit het ijzige water van de "ijsput" gered. Een voorval uit 1902. De Plate, februari 1987.



In het eerste handelsdok, aan de zuidkaai, vóór de magazijnen, ligt de driemastbark "Valentine" met thuishaven Kragerø (duidelijk met vergrootglas te lezen op de achtersteven). Aan de gaffel van de bezaansmast wappert de Noorse vlag. Achteraan bemerkt men de aan gang zijnde werken voor de bouw van het nieuw Kaaistation en van de westkaai van het Brandarisdok.

(verzameling Omer Vilain)



Aan de zuidkaai van het tweede handelsdok ligt de Noorse driemastbark "Cort Adelaer" met thuishaven Kragerø. De driemaster met zeilen en het niet getuigde schip links ervan deden dienst als drijvende school voor scheepsjongens.

(verzameling Raymond Vancraeynest)

Ostende — Navire, école des mousses N. 691 J.-B. P. Ostende

- (13) L'Echo d'Ostende, 14-07-1912.
- (14) VILAIN, Omer. Almanak "De Plate", februari 1993. Op deze prentkaart is het tweede Handelsdok te zien langs de zuidkaai (links) het magazijnschip en de "Forsete" te zien zijn. Op de achtergrond links ziet men het magazijn van granen en zaden, gelegen aan het begin van de Werfkaai.  
(Zie VAN CAILLIE, André, Oud Oostende in beeld. Deel 4, nr. 39 "Semences agricoles", en ook deel 3, nr. 115 en deel 5, nr. 56).
- (15) Rapport sur l'administration et la Situation des affaires de la ville d'Ostende, 1896, 1897, 1901, 1904, 1906.

BRITSE TOERISTEN TE OOSTENDE EN NIEUWPOORT OMSTREEKS 1700

door C.D. VAN STRIEN

Oostende als toeristisch centrum is niet iets uit de zeventiende of achttiende eeuw. Reisgidsen uit die tijd vermelden niet eens de namen van de belangrijkste herbergen. Toch zijn er toen ook heel wat buitenlandse bezoekers een kijkje komen nemen. De voornaamste reden hiervan was de ligging van de stad tussen Brugge en Duinkerken:, of, wat ruimer gezien, tussen Antwerpen en Calais en (via Dover) Londen. Zo komt het dat er betrekkelijk veel Britten iets over Oostende hebben geschreven in hun reisjournalen, ook al is dat lang niet zo uitgebreid als over Antwerpen of Amsterdam. Ze legden daarbij vooral de nadruk op het feit dat Oostende, destijds zo'n vijf- à zevenduizend inwoners, een sterke vesting was.

Onze vier reizigers waren gefortuneerd genoeg om voor hun plezier (of zoals dat officieel heette : voor hun instructie) te reizen. Ze waren allen in de twintig en stonden aan het begin van hun maatschappelijke carrière. William Lord FITZWILLIAM (1643-1719) was beroepsmilitair. Zijn drie maanden durende reis door de Nederlanden begon in Parijs op 11 april 1663. Zijn dagboek is duidelijk bijgehouden ten behoeve van zijn ouders, die natuurlijk graag wilden zien dat hun zoon zijn tijd nuttig besteed had. William deed dan ook zijn best met beschrijvingen van openbare gebouwen, de verschillende stadsbesturen en, bij wijze van afwisseling, wat anecdotes, vooral uit de plaatselijke geschiedenis. Hij bediende zich hierbij meestal van wat zijn reisgids hem vertelde.

De andere reizigers warer allemaal jurist. John WALKER (gest. na 1703) vertrok op 5 augustus 1671 uit Londen en stak over naar Rotterdam. Daarna bezocht hij de belangrijkste steden van Holland, Utrecht, Brabant en Vlaanderen. Toen hij in Oostende kwam was zijn reis al weer bijna ten einde (9 september). Thomas SCOTT is precies een maand onderweg geweest van Londen naar Antwerpen vice versa. Behalve aan de bezienswaardigheden besteedde hij veel aandacht aan de gewoonten, onder andere die aan tafel. Tenslotte is er Joseph TAYLOR (1679?-1759), die in leuk geschreven brieven zijn neef op de hoogte hield van zijn avonturen. Zijn reis duurde van 28 juli tot 10 oktober 1707.

Deze reisverslagen zijn nog nooit in druk verschenen, ook niet in het Engels. De nu volgende gedeelten vormen een hoofdstuk uit een