

DE IJSKELDER VAN HAMMAN EN HET TRANSPORT VAN IJS OVER ZEE

door J.B. DREESEN

Veel van de technische snuffjes en apparatuur die ons moderne leven beheersen zijn voor ons zo vanzelfsprekend dat we ons moeilijk kunnen voorstellen dat ze enkele generaties geleden nog onbekend waren.

Een typisch voorbeeld is de frigo en de diepvries. In elke woonst is dit het gewoonste ding van de wereld. En toch was, nog geen eeuw geleden, ijs, voor het merendeel van de mensen, een produkt dat je enkel kon krijgen in de winter en dan nog op voorwaarde dat het hard genoeg vroom.

Reeds in de middeleeuwen werd tijdens harde winters ijs gekapt in wat men "ijsputten" noemde. Dit ijs werd bewaard in speciaal hiervoor ingerichte ondergrondse ruimten, de "ijskelders". Een typisch, nog bestaande, voorbeeld van zo'n ijskelder is deze bij het kasteel van Wijnendale.

Ook Oostende had een paar ijsputten. Dhr. G. BILLIET vermeld er een, omstreeks W.O. I, achter de huidige H. Hartkerk (1). Andere bronnen vermelden een ijsput in de later opgevulde put ter hoogte van de Oostendse Tennisclub.

Maar het vroom niet elke winter. In de zachte winters deed zich de nood naar ijs voelen. Vanaf het begin van de 19de eeuw begon men met het vervoer van ijs over zee. Er ontstond een levendige handel in ijs. Met als gevolg dat het aantal ijskelders steeg.

Ook Oostende had in de 19de eeuw verschillende ijskelders. De heer Frans VERBANCK publiceerde hierover enkele gegevens (2). De laatste ijskelder te Oostende, de zogenaamde ijskelder van HAMMAN op de Slachthuiskaai (nu Brandariskaai) van het Hazegras werd voor een paar jaar afgebroken om plaats te maken voor het nieuwe Postgebouw.

Reder HAMMAN liet die in het begin van deze eeuw bouwen, nadat hij zijn vorige ijskelder, op de Zuidlaan (nu Alfons Pieterslaan), had moeten opgeven omdat het gebouw werd afgebroken.

In de 19de eeuw was Noorwegen de ijsleverancier van West-Europa. In noorse schoeners werden hele scheepsvrachten aangevoerd. In ons museum staat nog een model van zo'n noorse schoener de "Oskar fran (van) Marstrand". In de zomer bracht hij kreeften en andere zeevruchten naar onze stad en in de winter ijs.

Rond de eeuwwisseling werd op Sas-Slijkens een eerste ijsfabriek opgericht. Toen deze installatie goed begon te draaien ging, voor Oostende, geleidelijk aan de florissante trafiek van vervoer van ijs over zee teloor.

Als gevolg hiervan verloor de ijskelder van HAMMAN zijn functie. Na de eerste wereldoorlog werd er geen ijs meer in bewaard. Het gebouw werd daarna betrokken door de smederij van dhr. Oscar SCHOCKAERT. Na de tweede wereldoorlog huisde daar een firma die vis inzoutte. De naam "HAMMAN" bleef echter in grote letters op de

zijgevel staan en de Oostendenaars hadden het steevast over "den ieskelder van Hamman".

Voor de meeste mensen is het vervoer van ijs over zee een minder gekend aspect uit de geschiedenis van de scheepvaart. En toch was dit, gedurende een bepaalde periode, een zeer belangrijke tak van de bedrijvigheid; Gedurende gans de 19de eeuw werden hele vloten ingezet om ijs te vervoeren naar alle mogelijke plaatsen op de wereld (3).

De oorsprong van het ijstransport over zee lag bij de amerikaan Frederic TUDOR. Toen in 1805, in de Caraïben, een gele-koorts epidemie uitbrak die duizenden slachtoffers maakte, was er voor de behandeling van de zieken een grote nood aan ijs. Frederic TUDOR liet 130 ton ijs kappen uit een vijver en verscheepte die vanuit Boston naar Martinique.

Financieel was de operatie een flop. Maar TUDOR liet niet af. Hij ging na waar de oorzaak van de mislukking lag. Die lag bij de isolatie van het gebruikte schip. Hij liet het schip beter isoleren. Daarna kocht hij een reeks vijvers op die hem het nodige ijs konden leveren en tegen 1812 waren zijn ijsleveringen aan Westindië renderend. Door het uitbreken van de Brits-Amerikaanse oorlog in 1812 was hij verplicht zijn handel te verleggen naar Jamaica waar hij in Kingston een ieskelder liet bouwen. De handel raakte meer en meer bekend en de vraag om ijs steeg, voornamelijk vanuit de grote steden van de zuidelijke Verenigde Staten : Charlestown, Savannah en New Orleans.

In mei 1833 verscheepte hij zijn eerste scheepslading ijs, 180 ton, naar Calcutta. Het schip de "TUSCANY" was het eerste schip dat ijs vervoerde naar het verre oosten. Het zeilde 20.000 mijlen, passeerde tweemaal de tropen en leverde tweederde van zijn cargo af. De rest was onderweg gesmolten. In Calcutta bouwde men prompt een ieskelder, later hierin gevolgd door Madras en Bombay, en een regelmatige ijslijn werd op deze streken ingelegd.

In 1834 werd een eerste lading ijs naar Rio de Janeiro gezonden en tegen 1850 was de handel uitgebreid tot Burma, China, Batavia, Yokohama en zelfs Perzië. Er werden hele vloten schepen ingezet om deze verre ijshandel te bedienen.

Er was ook een amerikaanse poging om ijs uit te voeren naar Engeland, maar die poging mislukte. Engeland en de rest van het oude continent kregen hun ijsaanvoer uit Noorwegen en daar bleef het bij.

Vanaf 1755 werden er pogingen gedaan om kunstijs te maken. Het duurde echter meer dan een eeuw eer de eerste ijsmachines op een renderende manier werkten. Vanaf 1879 werden de eerste scheepsladingen diepgevroren vlees van Australië en de USA naar Europa verscheept. Vanaf 1882 voerde ook Nieuw Zeeland diepgevroren vlees uit naar Europa. De inzet van de ijsmachines in die verre landen en aan boord van de schepen betekenden het einde van een epoque. Niet lang daarna stopte de ijshandel van de USA naar de tropen.

De inlandse handel in ijs duurde in de USA nog tot in de eerste jaren van de 20ste eeuw. In Europa bleven de noorse schoeners ijs aanvoeren tot in 1914. Het was omtrent die periode dat men in de

ijskelder van HAMMAN de activiteiten stopte. De ijskelder van Scarborough op de kust van Yorkshire werd in 1972 afgebroken terwijl die van HAMMAN het uithield tot 1993.

Hiermee verdween in Oostende de laatste herinnering aan een handel over zee die iets meer dan een eeuw duurde.

Bronnen.

- (1) G. BILLIET. De Ijsput en omgeving. De Plate, okt 1976, blz. 4 en 5
- (2) F. VERBANCK. De Ijskelders van Oostende. De Plate, okt 1974, blz. 10 en 11.
- (3) Nautical Magazine. Vol. 213, jan to june 1975, page 221-224.

HEDENDAAGSE BEELDENE KUNSTENAARS IN OOSTENDE (8)

door Norbert HOSTYN

112. Christine HOFMAN

Kunstschilderes uit het amateurscircuit. Deelname aan de 5e Biennale voor Amateurschilders "Teveo", 1985 met

- Wapenplein Oostende
- Het strand
- Kapellestraat Oostende

Schildert omzeggens exclusief het hedendaagse Oostende.

Woonde Christinastraat, 55.

113. Gerard HOLMENS

° Oostende, 1934. + Mougins (Fr) 4 januari 1995

Beeldhouwer; studies aan de Sted. Kunstacademie van Oostende (1951-53), de Academie van Antwerpen (1955-56), die van Gent (1957-58) en aan "La Grande Chaumière" in Parijs, bij Ossip ZADKIN; ca. 1955 vertrok HOLMENS van een gestyleerde figuratie: vegetale composities en imaginaire dieren; zijn zoeken leidde in 1965 tot mobiele steensculpturen; na een reis in Ierland ontstond de beeldencyclus "De Stilte"; woont sedert 1981 te Vieuzos in Frankrijk (Ht. Pyr.); daar ontstond een totaal nieuwe reeks werken, een soort neoromantische of neo-symbolistische figuratie, rond de thematiek van tafel, stoel, voertuig, en beladen met de symboliek van leven en dood; zin en zinloosheid, erotiek, fatum, verschrikking...; auteur van het Léon Spilliaertmonument (1964; plantsoen Canadaplein, Oostende).

Musea : Antwerpen, Middelheim. Verz. Belgische Staat; Blankenberge, Gemeentel. Verz. ; Bredene, Gemeentel. Verz.; Detroit, Institute of Arts; Hasselt, Prov. Mus. Begijnhof; Jeddah, Gemeentel. Verz.; Knokke, Gemeentel. Verz.; Kortrijk, M.S.K.; Leuven, Verz. K.U.L.; Luxembourg, Musée de l'Etat; Oostende, M.S.K.; Oostende,