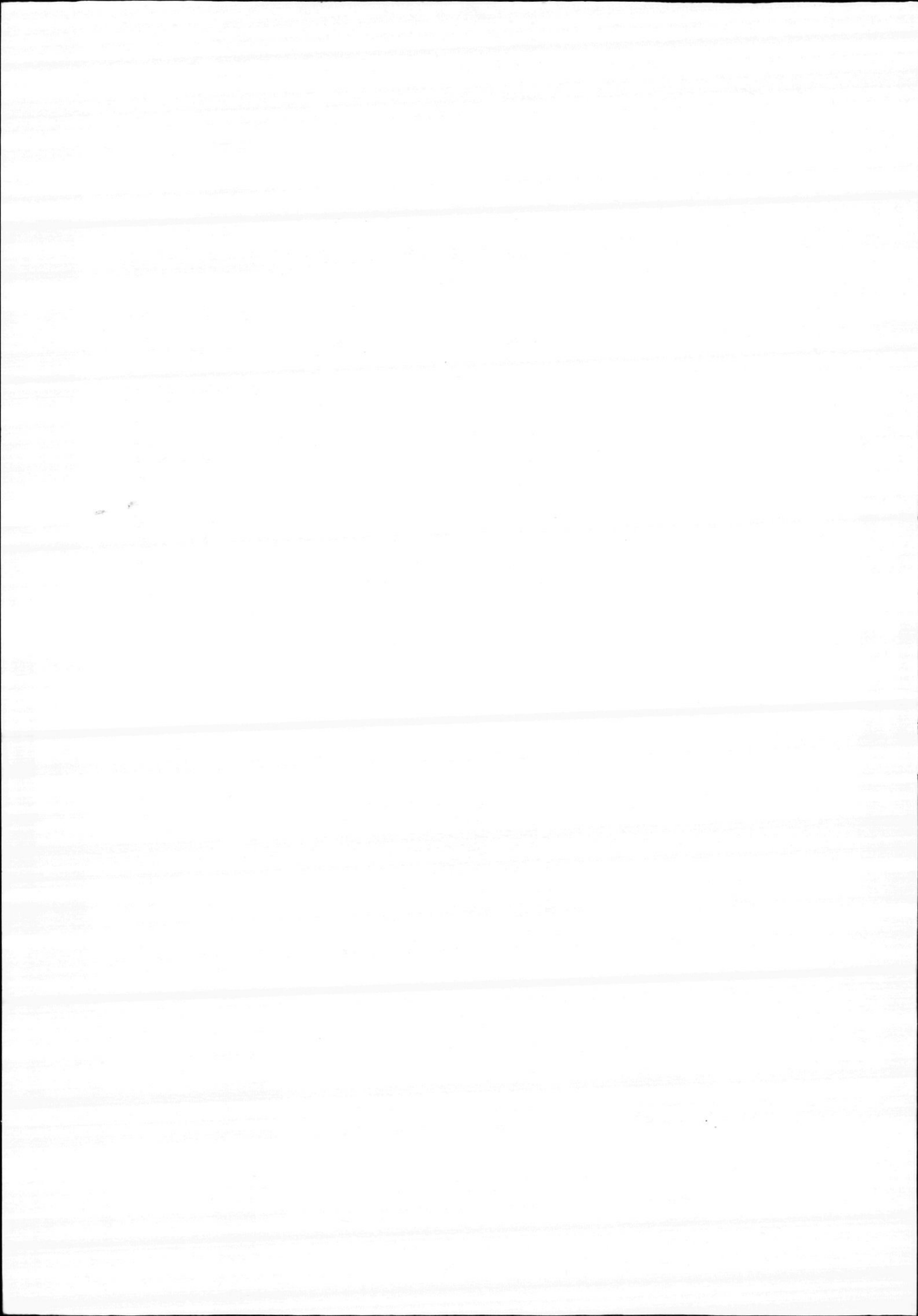




Jaarboek 1984

uitgave:
HEEMKRING TER CUERE

Sekr.: Sluisvlietlaan 100
8401 Bredene
Tel. (059)32.31.40



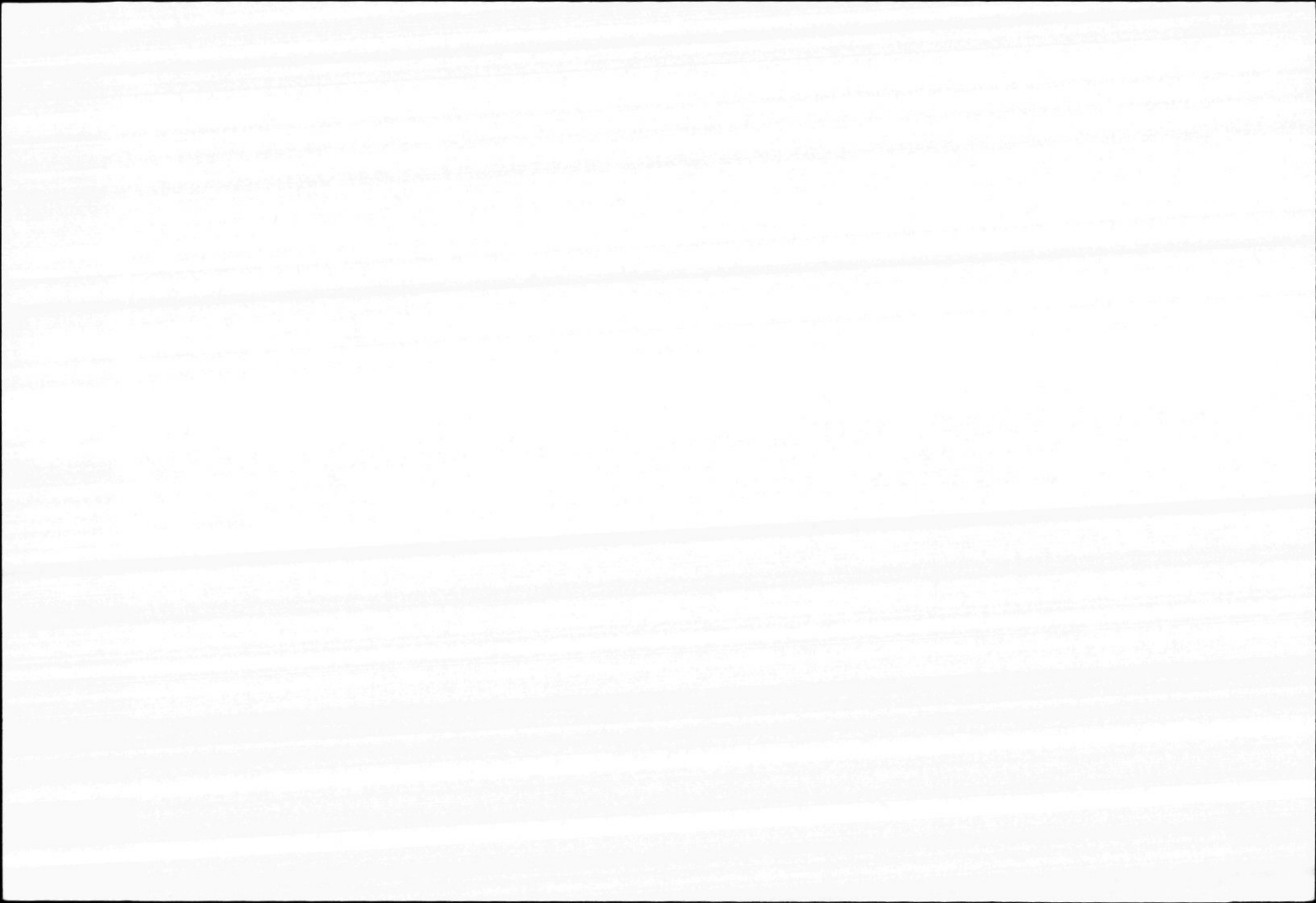
5 — Lichtervelde — Dorpsplaats.



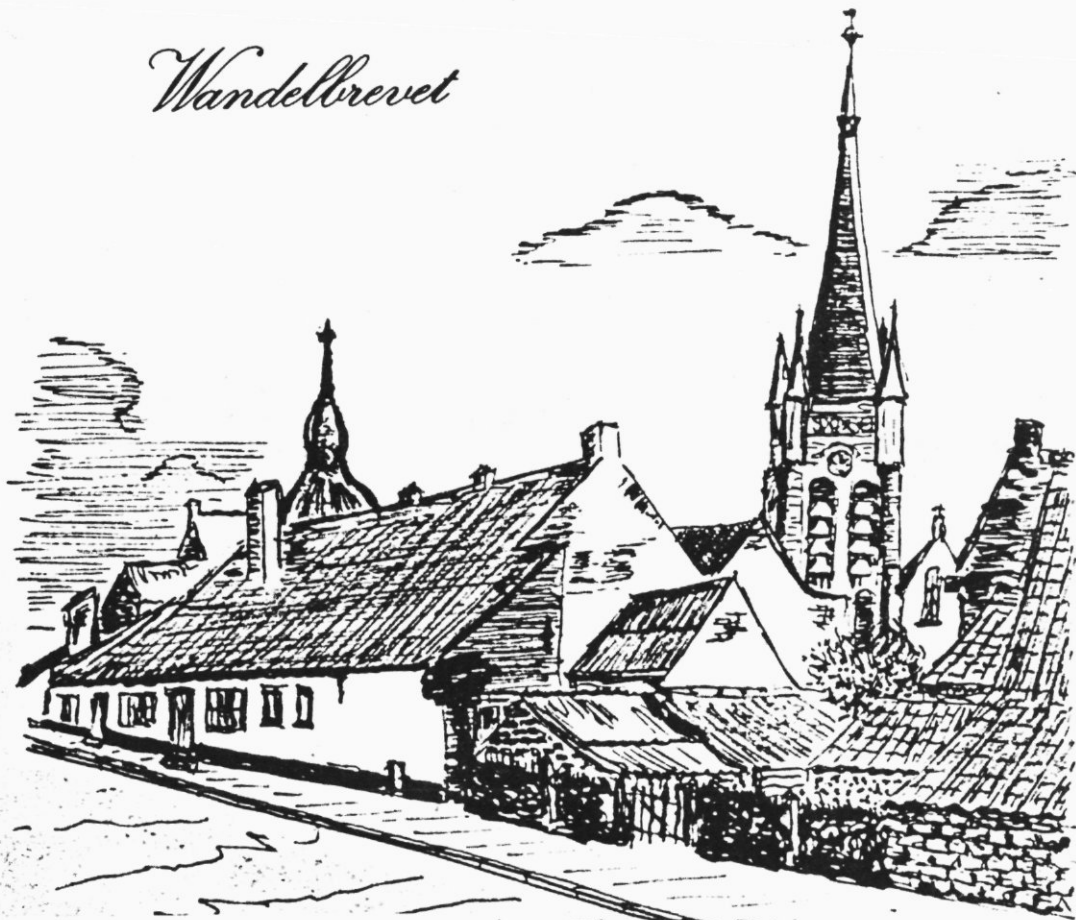
14067 — Uitg. E. Sinnaeve-Van Moerkerke

Wandelbrevet

Wandelclub Koekelare

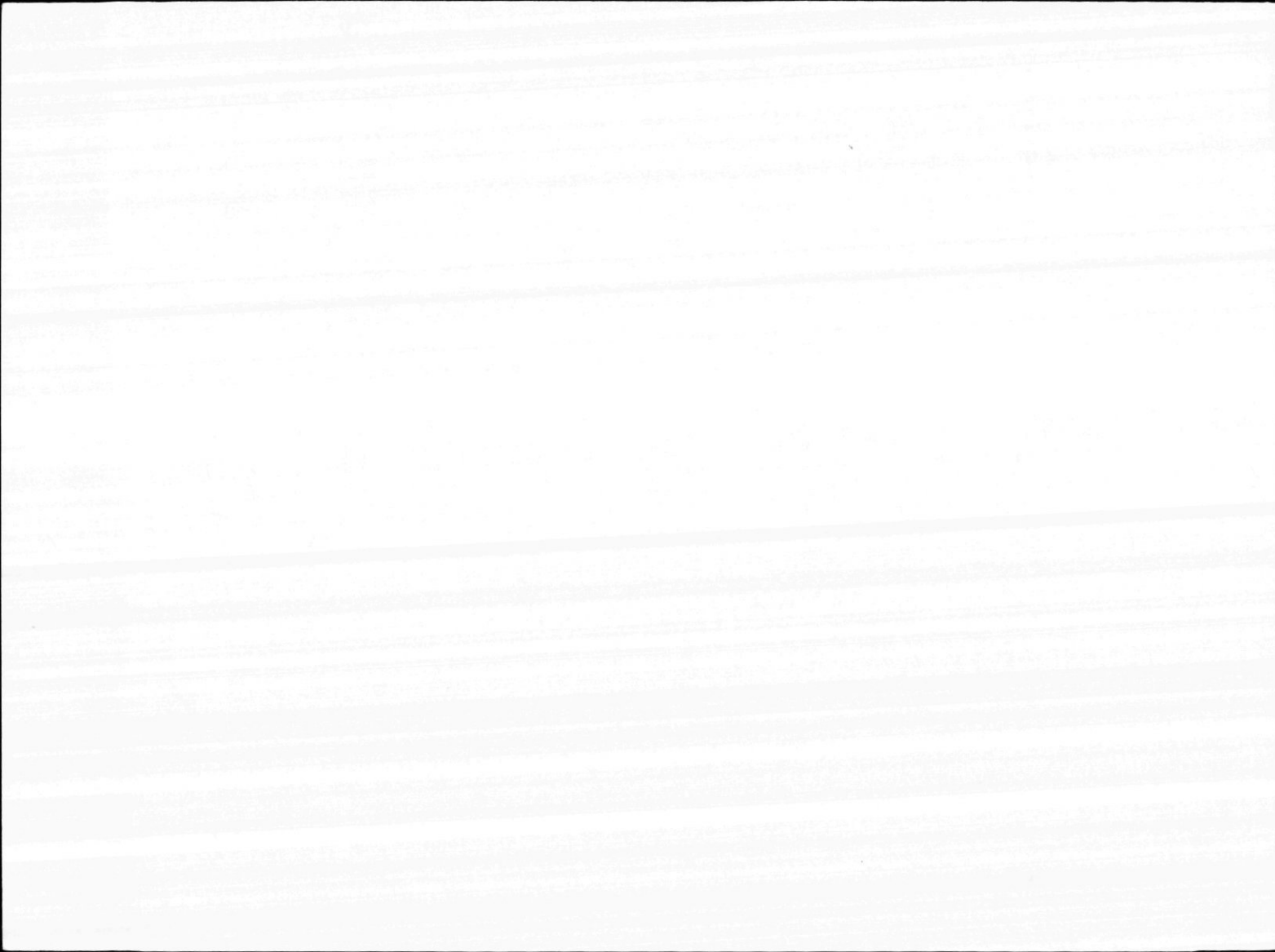


Wandelbrevet

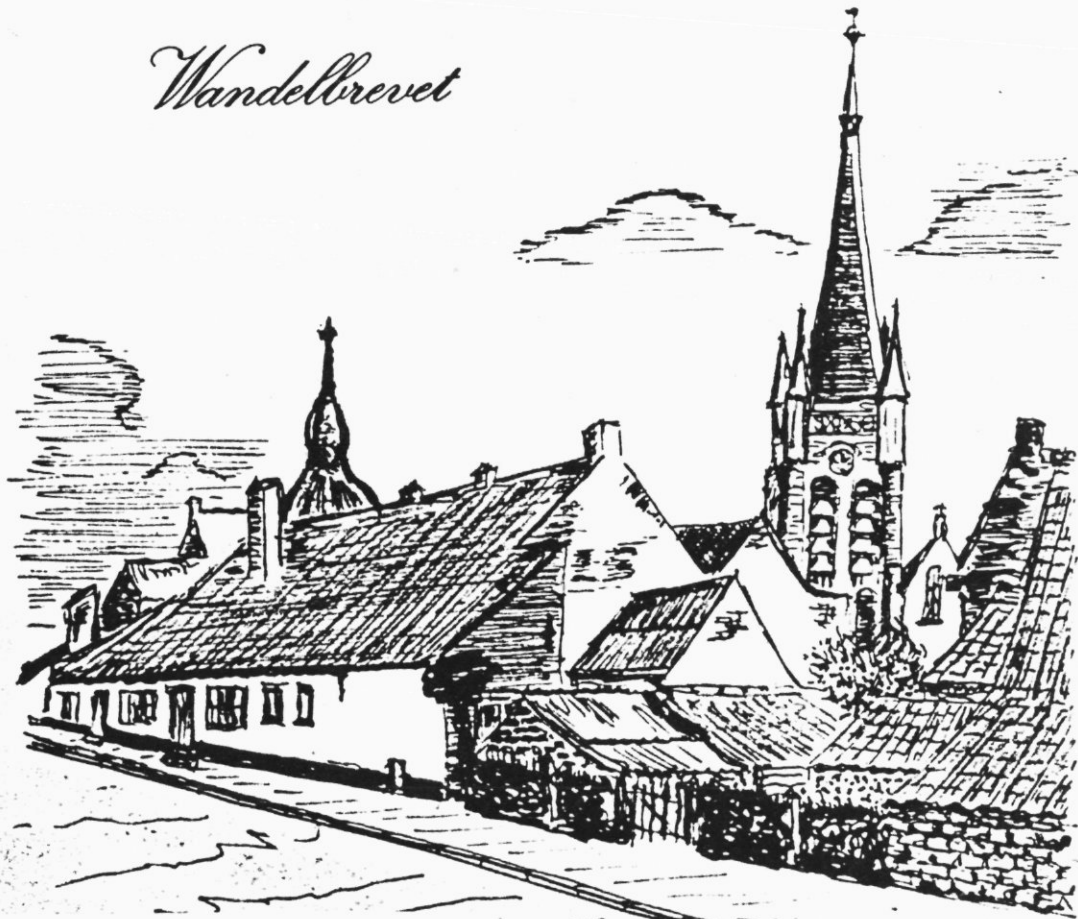


Wandelclub Koekelare

*sude Romentje
Xrans Per Gierdegom*



Wandelbrevet



Wandelclub Koekelare

*sudc Romantice
Xrano Per Gierdegam*





Jaarboek

1984



HEEMKRING
«TER CUERE»
v.z.w.

Sekretariaat :
Sluisvlietlaan 100

8401 BREDENE

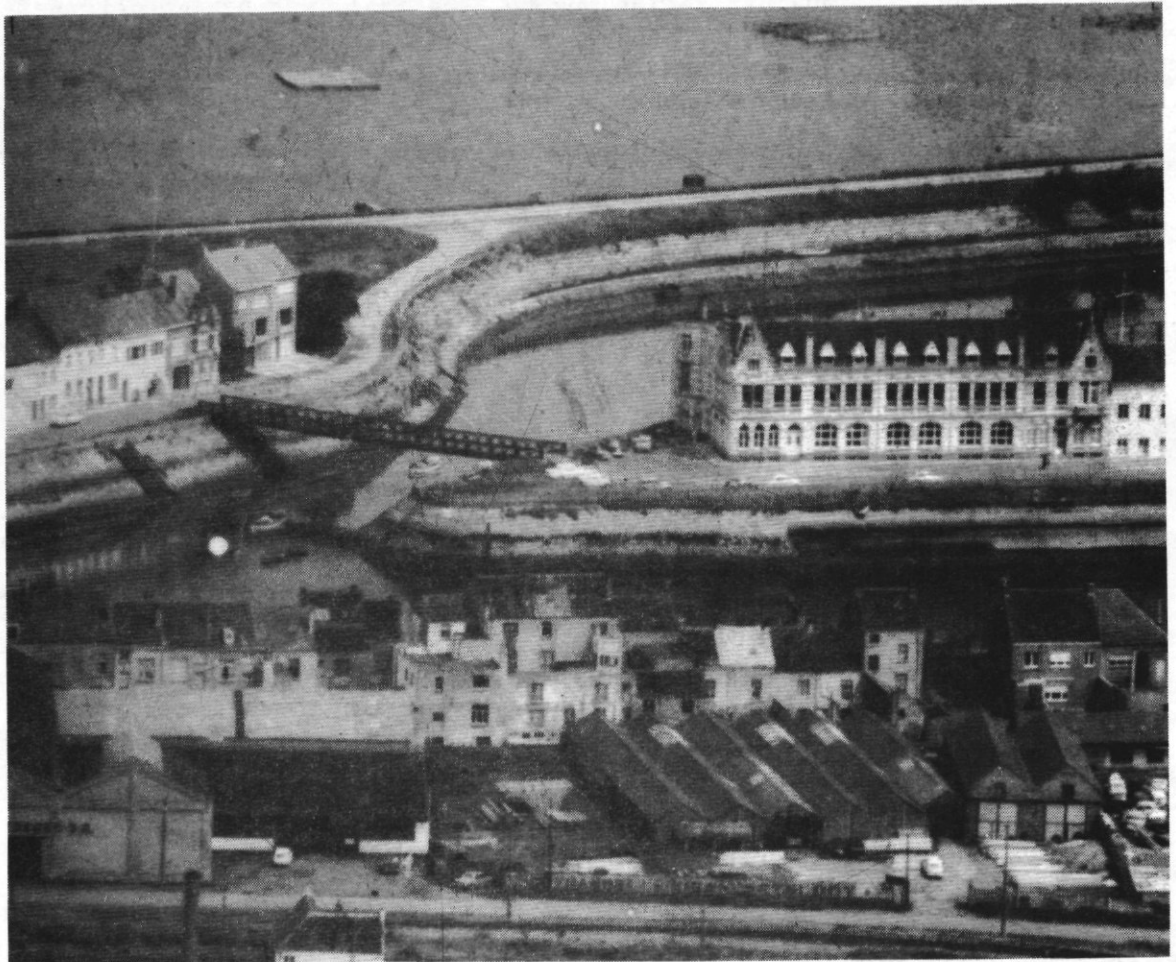
I N H O U D S T A F E L .

- 3 - 48 : Oeververbindingen te Bredene en omliggende
G.Desopper
- 49 - 102 : Wel en wee van de Ebes Centrale te Slijkens Bredene.
Jos Coenye
- 103 - 116 : De Bredense kerkwegels.
F.Gevaert.
- 117 - 134 : Mensen van bij ons.
C.Geselle
- 135 - 150 : Nieuwe vismijn 50 jaar.
R.Vancraeynest.
- 151 - 152 : Werking
- 153 : beheerraad.
- 154 - 160 : ledenlijst.

ALLE ARTIKELS WORDEN GEPUBLICEERD ONDER DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE
AUTEURS.

De oeververbindingen te Bredene en omliggende.

door G Desopper.



De Genesis, hoofdstuk 32, verhaalt ons : " Hij nam zijn twee vrouwen en zijn twee dienstmaagden en zijn elf kinderen en toog over het veer Jabbok ". Hoeveel maal " hij " daarvoor moest overzetten wordt niet vermeld.

De legende met Christoffel als overdraagman is ons allen wel bekend.

De Griekse mythologie verhaalt ons over de veerman Charron, die de geesten der afgestorvenen over de rivier looste.

Egypte en Mexico tonen ons beeldhouwde afbeeldingen van veren en veermannen.

In de oudheid is er vaak sprake van veren, zelden van bruggen.

De overzetten bestonden voor de bruggen.

In ons waterrijk Vlaanderen zullen er van oudsher problemen geweest zijn met oeververbindingen. De overzetten, eerst doorwaadbare platen , VOORDEN genaamd, daarna vlotten, waren ook hier vóór de bruggen.

In ons land, doorsneden met beken en kreken, sloten en grachten of riviertjes, moeten de eerste bewoners problemen gekend hebben. Onze voorouders, van de nood een deugd makend, behielpen zich zo goed als het kon met de hun door de natuur geboden mogelijkheden . Ze gebruikten de waterlopen en moerassen als verweermiddel tegen mogelijke aanranders en terzelfdertijd werden de zelfde wateren als verkeerswegen gebruikt.

Tot in het Oostenrijkse tijdvak waren de waterwegen in onze streken van veel groter belang dan de landwegen , speciaal wat het goederenvervoer betreft. Zo zien we dat Brugge en Gent en Ieper hun uiterste best gedaan hebben om door middel van kanalen hun verbindingen met de zeehavens te hebben of te behouden.

In de streek van St Omer gebeurt het vervoer van groenten en gewassen nu nog grotendeels per schuit (bachutten) van het land naar de hoeve of de stad.

Over al die waterloopjes en kanalen moesten er oeververbindingen komen . Daarover willen we het hebben voor wat onze streek betreft.

Een voorde is, zoals reeds gezegd, een doorwaadbare plaats. Een veer of overzet is de plaats waar boten met reizigers en voertuigen een water oversteken. Een veerpont of veerschuit is een, meestal, platte vierkante schuit die de verbinding tussen de twee oevers van een waterloop verzekert.

Meeste veerboten zijn platboomd . Ze worden naar de andere oever overgebracht in ondiepe waters door middel van een duwpaal. In stromend water, zoals de Leie of de Schelde (bvb Schellebelle of Baasrode) wordt er overgeroeid, men moet volgens de stroming kunnen bijsturen. Nu worden of zijn de meeste ponten uitgerust met een motor. Bij ons op de vaart werd men overgetrokken bij middel van een trekhamer langs een gespannen kabel. Na de overvaart werd de kabel neergelaten tot op de bodem van het kanaal en bij de volgende noodwendigheid weerom opgehaald en aangespannen.

Een veerman (veervrouw ?) is de persoon die de overzetsdienst behartigd. Voor de betrokken persoon houdt dat in : geen vrijaf, geen rustdag, bij regen en zonnenschijn paraat, 365 dagen per jaar.

Niet de eerste de beste kon veerman worden . De stedelijke of provinciale diensten of het ministerie van openbare werken voorzien nog steeds een reeks wetten en besluiten daarover.

Bij toekenning van de exploitatie van een veerdienst werd steeds een belangrijke regel over het hoofd gezien. Zo moet bvb. een schipper of een kantonnier kunnen zwemmen, een veerman echter niet....

De exploitatie ging gewoonlijk over van vader op zoon.

Als voorbeeld aan welke voorwaarden moest voldaan worden volgt hier integraal het lastencohier voor toewijzing der concessie van het veer van Slijkens. Tot en met artikel 34 is het de algemene tekst welke geldig is voor alle aanbestedingen. Vanaf artikel 35 tot en met 44 worden de speciale voorwaarden vermeld betreffende het veer van Slijkens. Daarna volgt het proces-verbaal van toewijzing.

BESTUUR VAN BRUGGEN EN WEGEN

EN

BESTUUR DER REGISTRATIE EN DER DOMEINEN.

LASTKOHIER

voor de toewijzing der concessie

VAN

VEËREN.

Art. 1. — De toewijzing wordt gedaan bij opbod in de tegenwoordigheid van den conducteur van Bruggen en Wegen en van den ontvanger der Domeinen.

Art. 2. — Wanneer de laatst gebodene som 200 frank of minder bedraagt, mag er met niet min dan 2 frank worden opgeboden; met 3 frank voor 201 tot 400 franken; met 5 frank voor 401 tot 1,000 franken en met 10 frank voor de inzetprijzen boven de 1,000 frank.

Art. 3. — Als opbieders worden niet aanvaard :

1° De vorige concessionarissen die bij hervalling veroordeeld zijn geweest voor overtredingen waarbij de veiligheid of het leven der passagiers in gevaar was en ook zij, wier kontrakt, bij toepassing van hiernakomend artikel 34, is moeten vernietigd worden;

2° de personen gekend als verkeerende gewoonlijk in staat van dronkenschap of zij wier onvermogen openbaar gekend is.

Art. 4. — Bij de toewijzing moeten de concessionarissen eenen borgblijver stellen; deze dient door den ontvanger der Domeinen te worden aanvaard. Borgblijver en schuldenaar verbinden zich elkeheelijk. De ontvanger mag later eene vermeerdering van borg eischen.

N^o 232^{bis}.

ART. 5. — De geschillen ontstaan tijdens de toewijzing, worden zonder beroep door den ontvanger en den conducteur van Bruggen en Wegen eenstemmig opgelost.

ART. 6. — 'T is slechts na goedkeuring des Ministers van Landbouw en Openbare Werken en des Ministers van Financiën dat de toewijzing onwederroepelijk is; deze goedkeuring wordt den belanghebbenden, met aanbevolen brief, van wege den ontvanger beteevend.

ART. 7. — De concessie wordt toegestaan voor den termijn van *twee jaren en acht maanden, vijf jaren, welke aanvang zal nemen op en acht maanden of acht jaren en acht maanden, welke aanvang zal nemen op eersten Augustus 1900 eën.*

ART. 8. — Het jaargeld moet, op voorhand, den eersten dag van elken trimester, van drie tot drie maanden, betaald worden ten kantore der domeinen van de ligging. Nochtans, is de eerste termijn betaalbaar binnen de acht dagen der bekendmaking van de goedkeuring van het proces-verbaal der toewijzing.

Met den eersten termijn moeten de adjudicatarissen insgelijks betalen, ten kantore van den ontvanger die de toewijzing heeft gedaan, vijftien ten honderd over het jaargeld, tot bestrijding van alle rechten en kosten.

ART. 9. — Zonder voorloopige toelating van den Minister van Landbouw en Openbare Werken en van den Minister van Financiën, mag de concessionaris zijn recht niet afstaan.

ART. 10. — Het kontrakt mag van wederzijds vernietigd worden door het zes maanden vóór het eindigen van elken driejarigen termijn op te zeggen, bij middel van eenen in het Postwezen aanbevolen brief.

Bovendien, behoudt de Staat zich het recht voor, ten alle tijde, om reden van algemeen belang, de concessie te herroepen, zonder vergoeding voor den concessionaris.

In deze gevallen, of indien bij het eindigen van 't laatste jaar der concessie de exploitatie van het veer niet op nieuw geconcedeerd ware, is de concessionaris gehouden den dienst volgens de voorwaarden van zijn kontrakt voort te doen, gedurende een tijdverloop dat de drie maanden niet mag te boven gaan. Weigert de concessionaris, zoo wordt de dienst te zijnen koste, van ambtswege, door het Bestuur voortgedaan.

ART. 11. — 'T is slechts na te hebben bewezen dat de drie eerste maanden jaargeld en de kosten der toewijzing betaald zijn, dat de concessionaris de exploitatie mag beginnen.

ART. 12. — Het beginnen der exploitatie wordt vastgesteld bij proces-verbaal opgemaakt door de zorgen des Bestuurs van Bruggen en Wegen.

Behoort het materiëel den Staat toe, dan moet dit proces-verbaal voorafgegaan wezen van eenen inventaris opgemaakt, met onderlinge toestemming, door eenen afgevaardigden beambte van Bruggen en Wegen en den intredenden concessionaris. De inventaris moet de beschrijving houden van al het tot den dienst der veeren bestemde materiëel, zoowel van het beweeglijke als het onbeweeglijke, erinbegrepen de palen die het tarief dragen.

Behoort het materiëel den concessionaris toe, dan moet, buiten de omstandige beschrijving ervan, de inventaris de waardeering van elkeen der deelen bevatten. Die inventaris en die begroting worden door deskundigen opgemaakt; een deskundige scheepsbouwmeester of timmerman wordt door den laatsten en een andere door den nieuwen concessionaris aangeduid. De Hoofdingenieur bestuurder van Bruggen en Wegen in het gebied, duidt eenen derden deskundige aan. De derde deskundige verzoekt, bij aanbevolen brief, den vroegeren en den nieuwen concessionaris om, binnen de acht dagen, den door ieder van hen benoemden deskundige te doen kennen; de aanbevolen brief moet den dag aanduiden waarop tot de werkzaamheden wordt overgegaan.

Bij afwezigheid der twee deskundigen of van één hunner, zal hun afwezen aanzien worden als goedkeuring van het proces-verbaal. De kosten van opneming zijn ten laste van den nieuwen concessionaris.

ART. 13. — Het materiëel van den vroegeren concessionaris zal aan den nieuwen concessionaris afgestaan worden; deze laatste moet het aan den schattingsprijs overnemen; de betaling geschiedt tegen gereed geld.

ART. 14. — Ten laste van Staat zijn de groote herstellingen welke gedaan moeten worden aan het door 't Bestuur geleverd materiëel. Echter, is de concessionaris verantwoordelijk voor al de beschadigingen veroorzaakt door hem of door de personen waarvoor hij verantwoordelijk is.

Al de andere herstellingen van dit materiëel zijn ten laste van den concessionaris. Onder deze worden gerekend, al degene die strekken tot het onderhoud en het bewaren van het materiëel des Staats, tot de veiligheid en het gemak der passagiers, zooals :

- 1° Het kalfateren en het teren der voegen van de vaartuigen;
- 2° Het teren, ten minste eenmaal 's jaars, van al de zichtbare zoo in- als uitwendige zijden van het houtwerk der ponten, schuiten en booten;
- 3° Het verven der metalenmasten welke den kabel-geleider dragen, van al het ijzerwerk der houtenvaartuigen, alsmede van de zichtbare zoo in- als uitwendige zijden der ijzerenvaartuigen; het verven en nummeren van het veertarief. Elk jaar moeten die werken hernieuwd worden;
- 4° Het onderhoud en desnoods de hernieuwing of de vervanging der valsche bodems, voorbruggen, roeiriemen, bootshaken, sloten, kettingen, palen en koorden; het smeren der windassen of van ander beweeglijke werktuigen, enz.

van art. 26
fl. l. in

Ten laste van den concessionaris blijven alle hoegenaamde herstellingswerken aan het hem toebehoorend materiëel.

Of het materiëel den Staat of den concessionaris toebehoore, indien, vijftien dagen vóór het eindigen van den termijn der concessie of indien tijdens het door de wet voorschreven onderzoek of datgene noodig geacht door het met toezien belaste personeel, vastgesteld wordt dat de exploiteerende te kort is gebleven aan de hem krachtens de voorwaarden van het kontrakt opgelegde verplichtingen, zoo moet hiervan melding worden gemaakt in een proces-verbaal waarvan den concessionaris, bij aanbevolen brief, zal worden kennis gegeven. Dit proces-verbaal zal dienen als gerechtelijke aanmaning om de onuitgevoerde werken binnen de acht dagen te doen verrichten; bij het verlopen van dien termijn worden deze werken, van ambtswege, door het Bestuur, ten koste des concessionaris uitgevoerd. Bij aanbevolen brief moet deze laatste verzocht worden de kosten ervan, binnen de acht dagen te betalen; na dezen tijd wordt tot de inning overgegaan, bijwege der gewone middelen.

ART. 15. — In de bijzondere voorwaarden worden die veeren aangeduid waarvoor de adjudicataris het materiëel moet leveren; echter zal hiervan slechts mogen gebruik gemaakt worden na hetzelfde aan het onderzoek der beambten van Bruggen en Wegen te hebben onderworpen; ook moet de concessionaris dit materiëel in goeden staat behouden, hetzelfde aan het bij artikel 14 voorziene toezicht onderwerpen en het aan zijnen opvolger overleveren zooals gezegd is in artikel 13.

ART. 16. — Gedurende het loopen van de concessie moeten de voorwerpen die zouden komen te ontbreken door den exploiteerende worden vervangen. Moesten de uit te voeren herstellingswerken of het verlies van een tuig, eene dienststaking tot gevolg hebben, zoo dient de concessionaris zich schriftelijk te wenden tot den Hoofdingenieur bestuurder van Bruggen en Wegen in het gebied; het Bestuur oordeelt of het noodig is den dienst te staken en den datum en den duur hiervan te bepalen.

ART. 17. — Noch verbreking van het kontrakt, noch vergoeding, noch vermindering van jaargeld wordt toegestaan, om welke reden ook en namelijk:

1° Onder voorwendsel van voorziene of onvoorziene gebeurtenissen, zooals buitengewone overzettingen van krijgsvolk, hooge waters, droogte, overstroomingen, ijsgang, schorren en andere welkanige door de guurheid van 't weder veroorzaakte voorvallen;

2° Voor dienststakingen wegens herstellingswerken aan het materiëel der aanlegplaatsen, aan de er naartoe leidende wegen of ter oorzake van aan het bevaarbare water uitgevoerde werken;

3° Ten gevolge der maatregelen en schikkingen welke de Staat gedurende den termijn der concessie zou nemen in het belang der orde en der openbare veiligheid, der regelmatigheid of der zekerheid van den dienst, zooals hierna in artikel 32 wordt gezegd;

4° In geval de Staat, op welke wijze hetzij, de concessie zou wijzigen, om reden van openbaar belang, of indien door hem andere veergeldontlastingen zouden worden ingesteld dan die in artikel 22 aangeduid;

5° Indien, overeenkomstig de wet van 8ⁿ Mei 1888, de Regeering het plaatsen van bijzondere booten zou toestaan.

Doch, indien het veer werd afgeschafte, of indien de Staat op den waterloop een nieuw openbaar veer of een welkdanig bestendig middel van verkeer liet inrichten op min dan 500 meters stroomop- of afwaarts gelegen van de grenzen der veerhaven, zou de concessie van rechtswege ingetrokken zijn, zonder andere vergoeding dan de teruggave van het jaargeld bij vervroeging betaald voor de tijdruimte welke den wezenlijken duur der concessie overtreft. Indien het materiëel den concessionaris toebehoort, en zoo deze zulks verzoekt, neemt de Staat, naar schatting van deskundigen, dit materiëel over.

ART. 18. — De uitgestrektheid van elke veerhaven wordt aangeduid door den Hoofdingenieur van Bruggen en Wegen of door den voor het opstellen des inventaris van het materiëel afgevaardigden beambte, bij middel van palen die de adjudicataris op zijne kosten moet zetten. Men zal maar op één tusschen deze palen gelegen punt, mogen aanlanden.

ART. 19. — De grenzen voor de exploitatie van elk veer moeten binnen de palen der veerhaven blijven.

ART. 20. — Het tarief van het veer, overeenkomstig met dat gevoegd bij het tegenwoordig lastkohier, moet geschilderd wezen op een bord van plaatijzer of van hout dat gehecht dient te zijn aan eenen paal die zich langs de beide oevers moet bevinden op de door het Bestuur van Bruggen en Wegen aangeduide plaats. Op dat bord dient insgelijks aangeduid te worden de waterlijn die tot eene bijtaks aanleiding geeft, alsook de lijn der hooge waters waarbij allen doorgang in schuit, paardenpont of bootje verboden is. Die waterlijn moet ook op elken oever vastgesteld worden bij middel van een zooveel mogelijk zienbaar merkteeken.

De kosten van stellen dezer palen, borden en merkteekens vallen ten laste van den concessionaris.

ART. 21. — Het Bestuur bepaalt :

1° Den vorm en de grootte der schuiten en vaartuigen die voor den dienst der veeren bestemd zijn, alsook het takelwerk ;

2° Hoeveel mag geladen worden, te weten :

- a. Menschen, de veerman inbegrepen ;
- b. Hoofden vee (volgens soort) ;
- c. In gewicht voor deze verschillende ladingen ;

3° Het getal aangestelden of schippers die voor den dienst der overzetting noodig zijn en het getal dier welke bij elke reis de schuit of het vaartuig moeten vergezellen.

ART. 22. — Van de betaling van het veergeld zijn vrij :

1° De in omreis zijnde Gouverneurs der provinciën en Commissarissen van arrondissement; de in dienst zijnde burgemeesters en schepenen; de ingenieurs en overige beambten des Bestuurs van Bruggen en Wegen; de ambtenaars en beambten van het Bestuur der Registratie en der Domeinen en de insgelijks in dienst zijnde agenten en aangestelden der Wateren en Bosschen;

2° Alle krijgstoever, de geschuttreinen, dat is te zeggen, de vuurmonden en de met kriegsbehoeften beladene kisten, alsmede de militairen en voerlieden die ze vergezellen;

3° De op ronde zijnde gendarmerie, de korpsen der burgerwacht en de militairen die bij troepen of afzonderlijk reizen, op voorwaarde dat, in dit laatste geval, een reispas of dienstbevel vertoond worde;

4° De generaals en officieren, enkel voor het rijtuig waarin ze reizen, en mits ook het vertoonen van een reispas of dienstbevel;

5° De met het dragen van pakken en brieven betrekkelijk den dienst gelaste boden der Gouverneurs en Commissarissen van arrondissement, de op ronde zijnde briefdragers der buitengemeenten en de telegramdragers;

6° a. Binnen den tolotrek, de inspecteurs en controleurs der rechtstreeksche belastingen en der accijnzen, de inspecteurs, controleurs, luitenanten, onderluitenanten, brigadiers, onderbrigadiers en gepreposeerden van het tolwezen en de beambten der accijnzen wanneer zij den dienst hebben;

b. En aan al de overige veeren, de controleurs en landmeters van het kadaster, de inspecteurs en controleurs der rechtstreeksche belastingen en accijnzen en de beambten der accijnzen, insgelijks wanneer zij den dienst hebben;

7° De ambtenaren en agenten van den telegraaf- en telefoondienst belast met het stellen, onderhouden, bewaken, enz., der elektrische inrichtingen der Regeering, alsmede het materiëel (draadrollen, isoleerpalen, enz.), onmisbaar voor het stellen en onderhouden van gezegde inrichtingen;

8° De rechters en vrederechters, wanneer zij zich om rede van hun ambt verplaatsen.

De Staat houdt zich het recht voor alle andere door hem noodig geachte vrijstellingen te doen.

ART. 23. — Tenzij er in de bijzondere voorwaarden anders over beschikt ware, moet iedere alleen zijnde persoon, na hoogstens vijf minuten wachters aan de haven, overgezet worden, zonder dat de veerman een hooger veergeld mag eischen dan dat door het tarief is aangeduid.

ART. 24. — De dienst der veeren tusschen zonnenaf- en opgang heeft enkel plaats voor zooveel aangeduid is in de bijzondere voorwaarden.

Mogen echter eischen op *alle uren* overgezet te worden : de in artikel 22 aangehaalde ambtenaren en beambten wier bediening hen tot nachtronden dwingt, alsook de bedienaars van eerediensten, de geneesheeren, heelmeeesters, vroedvrouwen, veeartsen, enz., wier ambt of beroep eischt dat zij zich 's nachts van den eenen oever naar den anderen begeven.

ART. 25. — Het overzetten wordt geweigerd :

1° Aan al wie in blijkenden staat van dronkenschap verkeert; 2° bij ijsgang; 3° bij buitengewonen hevigen wind, en 4° bij overstroming. Zelfs mag het gemeentebestuur, om reden van openbare veiligheid, het overzetten verbieden.

Het Bestuur behoudt zich het recht voor om, indien de breedte van het water of alle andere omstandigheid zulks eischt, den concessionaris te verplichten op diens kosten, aan de overzijde zijner woning, aan eenen paal of aan een naburig gebouw te hangen of te plaatsen, eene klok of ander toestel waarbij de veerman kan verwittigd worden. Het Bestuur mag zelfs vergen dat er hiertoe een man bestendig tegenwoordig zij.

ART. 26. — De havens en veerdammen moeten, te allen tijde, wel gebezemd wezen en de toegangen, ponten, schuiten en veerschenen dienen zuiver te worden bewaard, zoodat het Bestuur hierover geene reden tot klagen heeft.

Ponten en schuiten moeten behoorlijk met planken voorzien zijn om deze als zitplaatsen te doen dienen.

ART. 27. — Bij het in- en ontschepen moeten de ponten en schuiten vastliggen.

ART. 28. — Als helpers of aangestelden mogen alleenlijk gebezigd worden, ervaren schippers die door het Bestuur van Bruggen en Wegen aanvaard zijn; ondanks die aanvaarding is, naar luid van art. 54 der wet van 6 der Vorstmaand, jaar VII, de concessionaris verantwoordelijk voor alle overtredingen en ongevallen die aan de verzuimenis of onbedrevenheid dier aangestelden zijn toe te schrijven, alsook voor de boeten, teruggaven en schadeloosstellingen die ze beloopt hebben.

ART. 29. — In de nabijheid der inscheep- en aanlandingsplaatsen moet, ter algemeene beschikking, de concessionaris een door den plaatselijken ingenieur der Bruggen en Wegen genommerd en geteekend register houden, waarin de passagiers hunne aanmerkingen en klachten kunnen neërschrijven. Bij elke vordering, moet de veerman dit register alsook het kohier der lasten van de concessie vertoonen.

ART. 30. — De exploiteerende is gehouden de ingenieurs of conducteurs van Bruggen en Wegen te vergezellen wanneer zij onderzoeken doen in 't belang van

den dienst; hij moet aan die beambten al de hem gevraagde inlichtingen geven en met hen het proces-verbaal dier onderzoeken teekenen: echter mag hij vergen dat van zijne opmerkingen melding gemaakt worde.

ART. 31. — Naar luid der artikelen 56 en volgende der wet van 6 der Vorstmaand, jaar VII, heeft de concessionaris het recht om, te zijnen risico en perikel, gerechtelijk te vervolgen, alwie zich zou onttrekken aan de betaling van het op het tarief aangeduide veergeld, of alwie zich zou veroorloven den concessionaris, zijne aangestelden of zijne schippers te beledigen, te bedreigen of te mishandelen.

ART. 32. — De concessionaris moet, in alle omstandigheden, zich gedragen naar de maatregelen die in het belang der orde en openbare veiligheid, der regelmatigheid of zekerheid van den dienst, zijn genomen; zoo niet vervalt hij in de straffen waarmee de wetten en verordeningen bedreigen.

ART. 33. — Adjudicatarissen en borgblijvers moeten woonst kiezen in het gebied van het kantoor van den ontvanger der Domeinen; wordt hieraan niet voldaan, dan worden de kennisgevingen geldiglijk gedaan ter woning des burgemeesters van de gemeente waar het kantoor gevestigd is.

ART. 34. — Worden de aangehaalde bepalingen en de hiernakomende bijzondere voorwaarden door de concessionarissen niet uitgevoerd, dan is, van rechtswege, de concessie vernietigd.

BIJZONDERE VOORWAARDEN :

Art. 35. De toewijzing heeft tot voorwerp, de concessie van het openbaar veer voor voetgangers ingericht op de vaart van Gent naar Oostende, langs Brugge, tusschen de gemeenten Oostende en Breedene, op ongeveer 300 meters boven de Kaspellebrug gelegen in het getucht Hylken.

Art. 36. Het materieel noodig tot de exploitatie van het veer zal door een adjudicataris gelovend worden. Bij wijziging van artikel 13 hierboven zal dit materieel, op het eindigen der concessie aan den Concessionaris blijven behooren.

Art. 37. Het te gebruiken vaartuij zal bestaan uit een bootje ten minste 5 meter lang, 1.^m 65 breed te midden, en 0. m. 60 hoog, met de noodige boelbehoort en riemen, haak, Schup, Slot en oantbanding, ketting

Art. 38. Voor elk overzet mag het getal personen, de veerlieden inbegrepen, geen tien beboven gaan, en de vracht niet meer dan 1000 kilogrammen bedragen.

Art. 39. De handeling van de veerboot zal door eenen veerman, maar zoo noodig door twee veerlieden geschiedt.

Art. 40. De overzetter zal zich bijzonderlijk ten dienste houden van de personen welke zich moeten begeven naar de naastgelegene Station van den ijzerweg te zij bij de aankomst, te zij bij het vertrek.

Art. 41. De Schuit zal kloek vastgelegd en gesloten worden bij middel van een Slot, buiten deuren van den dienst.

Art. 42. Wijziging van artikel 10, eerste alinea.

Het Kontraakt mag van weerszijdt vernietigd word door het zes maanden vóór den 1^{en} Augustus 1904 of 1905 op te zeggen, bij middel van eenen in het Postwazen a. bevolen brief.

Art. 43. Het tarief van het veer is bij Koninklijk besluit van 14 Maart 1901 bepaald.

Art. 44. De artikelen 6 en 9 hierboven zijn gewijzigd in dezen zin dat de Minister van Financiën en Openbare werken alleen bevoegd is.

Groes. verbaal

Ten jare negentien honderd één, den Maandag, derde Juni, om elf uren 's voormiddags zater, ten bureele der Domeinen te Oostende, Mariakloofstraat n: 8, ten verzoekte van den heer Minister van Financien en Openbare Werken, ter Geneerating van den heer hoofd-Ingénieur van Bruggen en Weyen te Oostende, en van Zijnheer den Directeur der Registratie en der Domeinen te Brugge, overgegaan worden in tegenwoordigheid van Zijnheer D'auverst, Conducateur van Bruggen en Weyen te Oostende, en van den heer Jules Dons, Ontvanger der Domeinen te Oostende, tot de openbare toewijzing der Concessie van het hierbovenzeggende veed.

Na aan de vergaderende liefhebbers lezing te hebben gegeven van de hierbovenstaande voorwaarden is gemelde Concessie toegevoegd aan **Jules D'auverst**, winkelier te Oostende. Slijkant, onder den Solidaire borgrecht van **Emiel Dujardin**, bediende te Oostende, met de jaarlijksche pacht som van **duizend** . . . 2.

En na gedane lezing, hebben de pachten zijne borg, met ons Conducateur van Bruggen en Weyen en Ontvanger der Domeinen het tegenwoordig proces verbaal geteekend, ten jare, maande en dachten, als boven volgende handteekens:

Opgedykeurd. Brussel, den 1^{sten} Juli 1901. De Minister
ter zgh. J. de Smet de Naeyer

Geloocht te Oostende den derden Juli 1901. Coet
74 Col. 82 vakt 6. Ontvanger zeshig centiemein. De
Ontvanger zgh. J. E. Lelpoort

voor gelijkvormig afschrift
De Ontvanger der Domeinen

110112

Dit alles gezegd zijnde, kunnen we niet nalaten er even op te wijzen wat er al met " veer " in verband gebracht wordt.

We kennen de familienamen zoals bvb. Veerman of Veireman, ook Vander-
veren, zonder natuurlijk onze Renaat Veremans te vergeten.

Straatnamen als Veerstraat of Pontstraat , zelfs Pontonstraat zijn ons welbekend.

Als herbergnaam : in 't Veer, veerhuis, in den veerman.

Het Zuid-Nederlandse Veere zou zijn naam afgeleid zien van veer, bij Terneuzen is er een wijk " het veer ".

Ook lapnamen tierden welig op in het overzetbedrijf. Zo kende ik te Baasrode " den Toeter " Hij was verplicht te toeteren (op een hoorn blazen) alvorens over te steken met zijn veerboot, teneinde de voorbijvarende schepen te verwittigen. Dat wordt nu nog gedaan.

In de poezie hebben we het onvergankelijke " Passeur d'Eau " van Emile Verhaeren. Hij zelf ligt begraven naast het veerhuis te St. Amands, op de oever van zijn veel bezongen Schelde.

*Le Passeur d'eau , les mains aux rames
A contre flot, depuis longtemp
Luttaît, un roseau vert entre les dents*

*Le Passeur d'eau , comme quelqu'un d'airain
Planté, dans la tempête blême
Avec l'unique rame, entre ses mains
Battaît les flots, mordait les flots quand même.*

En dan werd door de film de aandacht getrokken op het veer en de veerman : Mira of de teleurgang van de Waterhoek.

Het veer geraakte in onze moderne tijd op het achterplan, tenminste toch in onze streek . Het moderne vervoer verlangt snelle verplaatsingsmogelijkheden . Daarom zijn er in plaats van veren, op vele plaatsen bruggen gekomen. Die zullen we ook bekijken in ons hier na volgend verslag, te samen met de overzetten.

B. OVERZETTEN.

Het beheer van Bruggen en wegen, afhangende van het Ministerie van financiën en wegen en geleid door Minister De Smet de Nayer, liet in 1901 een rondschrijven verschijnen betreffende de tarieven op de veren. Hier volgt de tekst :

MINISTERIE VAN FINANCIËN EN OPENBARE WERKEN.

Beheer van Bruggen en Wegen.

Openbare veren ingericht op de vaarten van Brugge naar Oostende, van Veurne naar Nieuwpoort, van Loo, van Plasschendaele naar Nieuwpoort, op den Yzer, en op de havengeul van Nieuwpoort. — Tarief der te heffen rechten.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gezien de koninklijke besluiten van 7 Mei 1857, 6 September 1884, 17 Februari en 30 Juni 1894, 11 October 1898 en 7 September 1899, de te heffen rechten vaststellende op de daarin aangehaalde veren der vaarten van Bruggen naar Oostende, van Plasschendaele naar Nieuwpoort, van Veurne naar Nieuwpoort, van Loo, van den Yzer en der havengeul van Nieuwpoort;

Overwegende dat deze tarieven leemten aanbieden die dienen ingevuld te worden;

Gezien de wet van 6ⁿ Frimaire, jaar VII, artikel 10 der wet van 14ⁿ Floreal, jaar X, en artikel I van het besluit van 8ⁿ Floreal, jaar XII;

Op voorstel van onzen Minister van Financiën en Openbare Werken;

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN BESLUITEN :

ARTIKEL EËN. — De veren, waarvan de rechten veranderd worden, zijn hierna vernoemd :

Vaart van Brugge naar Oostende.

Halfmijlhuis, verbindende Zandvoorde aan Breedene;

Pompemolen, verbindende Ettelghem aan Clemskerke;

Paddegat, verbindende Ettelghem aan Stalhille;

Nieuweghe, verbindende Varsenaere aan Houttave;

Speyen, verbindende Sint-Andries aan Meetkerke.

Vaart van Veurne naar Nieuwpoort.

Klein Wulpen, verbindende Wulpen aan Coxyde;

Oversteken, verbindende Wulpen aan Coxyde en aan Oostduinkerke.

Vaart van Loo.

Millebrug, verbindende Wulveringhem en Oeren aan Eggewaertscapelle;

Hoogzandeke, verbindende Wulveringhem en Bulscamp aan Steenkerke.

Vaart van Plasschendaele naar Nieuwpoort.

Oudenburg, verbindende Oudenburg aan Westkerke.

Snaeskerke, verbindende de gehuchten Verlorenkost en Haegbrug.

Yzer.

Eversam, verbindende Beveren en Rousbrugge;

Eversam, verbindende Hoogstaede aan Stavele en aan Westvleteren;

Fintelle, verbindende Pollinchove en Loo aan Oostvleteren;

Palinghuis, verbindende Pollinchove aan Oostvleteren en aan Noordschoote;

Olifant, verbindende Nieucapelle aan Woumen en aan Merckem;

De Raap, verbindende Sint-Jacobschapelle en Nieucapelle aan Woumen;

Boerenhof, verbindende Sint-Jacobschapelle aan Woumen;

Plathuis, verbindende Caeskerke aan Beerst;

Waermoesstraat, verbindende Caeskerke aan Beerst;

Hofstede Dupré, verbindende Ramscapelle aan Schoore.

Havengeul van Nieuwpoort.

Nieuwpoort-ter-Zee, verbindende Oostduinkerke aan Lombartzijde.

ART. 2. — De te heffen rechten zijn als volgt vastgesteld :

Voor het overzetten van een persoon. fr. 0.05
uitgenomen aan de veren op de vaart van
Plasschendaele naar Nieuwpoort waar het
recht gebracht is op. 0.02

Voor het overzetten van een ledige krui-
wagen, van een wiel van een voertuig,
van een ploeg, eg of ander landbouwge-
reedschap van het zelfde slag, van een
rijwiel, van een kinderrijtuig 0.05

Voor het overzetten eener vracht van 50
tot 100 kilogram 0.05
uitgenomen aan het veer op de havengeul
van Nieuwpoort, waar het overzetten
eener vracht van meer dan 25 kilogram,
voor elke reeks van 25 kilogram bepaald
is op 0.05

Wekelijksche abonnementen, recht ge-
vende op vier overzetten daags, de over-
zet geschiedende bij groep van twee of
meer personen, zullen afgeleverd worden
ten prijze van 0.25
uitgenomen aan de veren op de vaart van
Plasschendaele naar Nieuwpoort, waar de
prijs gesteld is op. 0.10

Het tegenwoordig tarief zal in kracht treden :

Aan de veren ingericht op de vaart van Brugge
naar Oostende, en op den Yzer, op 1^{sten} Januari
1901 ;

Aan het veer ingericht op de havengeul van
Nieuwpoort, te beginnen van 1^{sten} Mei 1902 ;

Aan de veren op de vaart van Nieuwpoort
naar Veurne, op 1^{sten} Mei 1903 ;

Aan de veren op de vaart van Plasschendaele
naar Nieuwpoort, op 1^{sten} December 1902 voor
den overzet van Snaeskerke, en op 1^{sten} Mei 1903
voor dien van Oudenburg ;

Aan de veren der vaart van Loo, op 1^{sten} Mei
1903.

Onze Minister van financiën en open-
bare werken is met de uitvoering van het
tegenwoordig besluit gelast.

Gegeven te Brussel, den 12ⁿ Januari 1901.

Het besluit verscheen natuurlijk in de beide landstalen, het nederlands vertaald zijnde.

Bij koninklijk besluit van 3 augustus 1920 werden deze rechten verdubbeld.

Bij koninklijk besluit van 4 augustus 1920 werd de prijs van de wekelijkse abonnementen gebracht van 0,50 F op 0,75 F.

HET VEER VAN SLIJKENS , ALIAS DE OVERZET VAN FIENTJE KETELS.

Dank zij Leopold II en zijn ministers hebben wij, uit officiële bron, alle overzetsdiensten uit ons gewest op een rijtje. We zijn er hem dankbaar voor.

Maar wat ons opvalt is dat de " sasse " overzet van " Fientje Ketels " er niet in vernoemd wordt ! en toch is het zo. Wetende dat voor de jaren 1900 het kwartier gevormd door de nukkerstraat en omgeving, zeer dunnetjes bevolkt was en dat aan de overkant van de vaart het evenzo was, was er helemaal geen nood aan een overzet geweest. Maar daar de bevolking toenam, de Sassenaars van Mosselhoek, Coupure en Varretje moesten verhuizen wegens de grote oostendse havenwerken, en dat er langs de Oudenburgse steenweg industrie zich kwam te vestigen of zou komen, zoals bvb " Lumiere et Force motrice " en de " Chantier de créosotage " werd de behoefte aan een overzetsdienst geschapen.

Deze dienst werd ingericht bij koninklijk besluit van 14 maart 1901 waarbij " op de vaart van Gent naar Oostende , langs Brugge " tussen de gemeenten Oostende en Bredene, overwegende dat er " nut bestaat een regelmatig dienst in te richten voor het overzetten der voetgangers.

Dit besluit omvat volgende twee artikels :

ART.1. Het veer wordt ingericht op ongeveer 300 m boven de kapellebrug, gelegen in het gehucht Slijkens.

ART.2. De taksen bedragen :

voor het overzetten van één persoon	0,05 F.
voor een ledigen kruiwagen, rijwiel enz.	0,05 F.
voor een vracht van 50 tot 100 kg.	0,05 F.
voor een wekelijkse abonnement.	0,25 F.

Zoals gewoonlijk werd de minister van financiën en openbare werken belast met de uitvoering van dit besluit.

Op 4 juni 1901 liet de ingenieur, belast met de aanbesteding tot het toekennen van het veer van Slijkens, volgende brief aan zijn chef worden :

Ostende, 4 Juin 1901.

Monsieur le Directeur,

Comme suite à votre lettre du 18 mai dernier, j'ai l'honneur de vous faire savoir, que le passage d'eau de Breedene a été loué hier matin au sieur Isidore Devriendt, à Ostende, pour la somme annuelle de 2 frs.

Het veer werd afgeschaft, tesamen met dat van het halfmijlhuis bij K.B. van 23 juli 1921.



aanlegplaats van het veer.

De overzet heeft dus gedurende twintig jaar gefunctioneerd. De aanlegsteiger lag, tesamen met de oprolhaspel voor de geleidekabel, voor de deur van 't café de Bruxelles, later Café Fientje Ketels, Prises Elisabethlaan 76 . Niettegenstaande de uitbating toevertrouwd was aan Isidoor Devriendt, werd de veerdienst uitgebaat door zijn schoonzuster "Fientje Ketels " weduwe van Isidoor's halfbroer. Bij het overlijden van haar 2e echtgenoot, Gusten van Litzenburgh, bleef Fientje het café verder openhouden en baatte ze eveneens de veerdienst uit.

Het vrouwtje verdiende er zo ook een centje bij, maar hoe ? Gedurende het overzetten moest ze haar café achterlaten en betrouwen op het rechtvaardigheidsgevoel van haar klanten wat betreft het aangeven van de ondertussen gedronken hoeveelheden vocht.

Haar meeste klanten voor de overzet waren arbeiders van de " chantier" ofte " Bielleplein ". Daar werd, op en omtrent het werk, soms nogal wat geestrijke drank verwerkt, zodanig dat de waggelende mannen voor Fientje een hele krachttoer betekenden om hen heelhuids en uitwendig droog aan de overzijde te kunnen afleveren.

Eens is 't vrouwtje gedurende een echt onweer, alleen op het schuitje, de kabel kwijt gespeeld, en daarna, half in paniek, ook nog de roeiriemen. Op haar blote knieën in 't bootje, heeft ze die keer de hemel aangeroepen voor redding. Die is er dan ook zo gekomen.

Na de oorlog 1914 - 1918 begon het te slakkeren met de overzetsdienst. De meeste mensen begonnen zich een fiets aan te schaffen, 't werk loonde de moeite niet meer en in 1921 werd de dienst opgeschort . De trap, aanlegsteiger en oprolhaspel bleven ongebruikt tot men rond de jaren 1960 de vaartdijk versterkte en alles opgeruimd werd.

HALF MIJL HUIS.

Koning Leopold I gaf op 7 mei 1857 bevel (in 't Frans) het veer Halfmijlhuys op te richten. Uit de tekst van het dekreet kunnen we opmaken dat de andere veren op het kanaal Brugge - Oostende rond deze tijd reeds bestonden (Le tarif actuellement en vigueur aux passages d'eau existant sur le même canal)

Ministère des Travaux Publics.

Canal de Bruges à Ostende. — Etablissement d'un passage d'eau pour piétons à l'endroit dit : Halfmylhuys.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Considérant qu'en vue de faciliter les communications, d'une rive à l'autre du canal de Bruges à Ostende, des habitants de la commune de Zandvoorde et des communes environnantes, il y a utilité à établir sur ledit canal, à l'endroit appelé *Halfmylhuys*, une barquette pour le transport des piétons ;

Vu la loi du 6 frimaire an VII et l'article 10 de celle du 14 floréal an X ;

Sur la proposition de Notre Ministre des travaux publics et Notre Ministre des finances entendu,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Un nouveau passage d'eau, à l'usage des piétons, sera établi sur le canal de Bruges à Ostende, à l'endroit dit *Halfmylhuys*.

Art. 2. Le tarif actuellement en vigueur aux passages d'eau existant sur le même canal, sera applicable au passage d'eau mentionné à l'article précédent.

Art. 3. La barque destinée à desservir ce nouveau passage d'eau sera fournie par l'État.

Art. 4. Nos Ministres des finances et des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 7 mai 1857.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des travaux publics,

A. DUMON.

We laten hier de vertaling van de tekst van bedoeld dekreet volgen.

Kanaal van Brugge naar Oostende. Oprichting van een overzetsdienst voor voetgangers op de plaats genaamd Half Myl Huys.

Leopold, Koning der Belgen.

aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, heil.

In acht nemende de verbindingen te verbeteren tussen de oevers van het kanaal van Brugge naar Oostende, voor de inwoners der gemeente Zandvoorde en de omliggende gemeenten, zou het nuttig zijn op gezegd kanaal, op de plaats genaamd Half Myl Huys, een bootje in te zetten voor het vervoer van voetgangers.

Gezien de wet van 6 frimaire, jaar VII en artikel 10 van de wet van 14 floréal, jaar X ;

Het voorstel gehoord hebbende van onze Minister van Openbare Werken en onze Minister van Financien,

Hebben wij beslist en besluiten wij :

Art 1. Een nieuwe overzetsdienst, ten gerieve van voetgangers, zal ingericht worden op het kanaal van Brugge naar Oostende, op het punt genaamd Half Myl Huys.

- Art 2. Het huidige tarief in voege op de bestaande overzetten op hetzelfde kanaal, zal toegepast worden op de overzet vermeld in voorgaand artikel.
- Art 3. Het bootje bestemd om deze nieuwe overzetsdienst te bedienen wordt door de staat geleverd.
- Art 4. Onze minister van Financien en van Openbare werken worden belast ieder voor wat hen betreft, met de uitvoering van dit arrest

Gegeven te Laken 7 mei 1857

Leopold.

Voor de Koning.
De Minister van Openbare werken
get. A.Dumon.

En daarmee begint de loopbaan van de overzetsdienst van het Half Myl Huys. In 1911 kregen we er nog een vermelding van, als wanneer Bruggen en Wegen bevel geeft om de vaart Brugge - Oostende, gedeelte begrepen tussen de sluizen van Slijkens en het veer van Halfmylhuys, uit te baggeren tot op het peil -6,00m.

De laatste uitbaters van het veer waren het gezin Richard Van Hove. Vader en moeder Van Hove woonden in het " Half Weeghuis ", herberg en winkel, gelegen op de hoek van de stationstraat en Oudenburgse steenweg, te Zandvoorde. Het huisje is nu afgebroken. Moeder Julie bleef er wonen tot in 1961, als wanneer het moest verdwijnen om de stortplaats van het fabriek U.C.B. uit te breiden.

Hoe het komt dat er officieel altijd gewaagd wordt van " half myl huys " terwijl de herberg " Half Weeghuis " heette was niet te achterhalen.

Er werd overgezet met een bootje, overgetrokken langs een kabel. Soms bij heel kalm weder werd er wel eens geroeid, doch eerder zeldzaam. Zoon Fernand, evenals zijn broer Oscar, die enkele jaren jonger is, herinnert zich nog de aanlegsteiger en de trap er naartoe leidende. Vanop deze aanlegsteiger namen ze, voor het zwemmen in de toen nog propere vaart, hun duik in het heldere water.

Voor de Van Hove's had Julie's tante reeds uitbaatster geweest van de overzetsdienst.

Ook volgens Fernand, wist zijn moeder zich te herinneren dat, gedurende de oorlog 1914-1918, de Duitsers ter hoogte van hun café een brug over het kanaal geslagen hadden, gedurende een korte tijd. Of het een pontonbrug was of niet, wist hij niet .

Het veer van het Halfmylhuys werd, tezamen met dat van Slijkens, bij K.B. afgeschaft op 23 juli 1921 . " Overwegende dat, herhaalde openbare aanbestedingen, geen aanbod gedaan geweest is tot het uitbaten van voornoemde veren, worden beide afgeschaft. "

Met de uitvoering van dit besluit werden belast de Minister van Financien Theunis en de minister van Openbare Werken Anseele.

'T POMPTJE EN HET PADDEGAT.

Het veer " POMPE " genoemd, heden 't pomptje " is een veerdienst over de vaart Oostende - Brugge, gelegen op de plaats waar, voor het

graven van de bedding van die vaart in het Ieperleed (begin 17e eeuw) de hoge brug lag.

Men noemde eertijds een veerschuit een ponton of pontonschuit, verbasterd tot ponteschuit en daarna tot pompeschuit. Komt de naam 't Pomptje dan voort van ponton ? Of was dit de plaats waar Oostende bij grote en langdurige droogte zich van water kwam voorzien ? Was het een ponte of een pompe ?

We weten bvb dat de sasse brouwerij Van Huele haar water, nodig tot het vervaardigen van haar bier, met de waterschuit van Albert Lanoye liet halen aan het pomptje, het water op het sas niet geschikt zijnde voor brouwerijdoeleinden.

Onze J. Bowens verhaalt ons ook : *Men had sedert de maend december (1778) van het voorleden jaer geenen regen gehad, zoo dat het zoetwater in de Stad te allen kanten ontbrekende, men genoodzaekt was het Water door het Waterschip in de brugschen Vaerd te laten halen, totdat het op de 22 april is beginnen te regenen.*

Maar we weten ook dat er in de omgeving een molen heeft gestaan. Wordt vermeld : in 1581 " bedienende de pompe ande pompemuelen ", in 1704 " pompemuelene ", in 1844 " moulin dit pompemolen ". Het betreft hier nochtans niet een pompmolen ter bemaling van de polders, maar wel een "coorenmuelen " die genoemd werd pompemolen, naar de nabije pont. Dit blijkt uit een kaart van het Gentse Rijksarchief, GK 610, kaart van het vak van de oostendse vaart gelegen op oudeburg, 18e eeuw.

't Pomptje wordt meerdere malen vermeld in vele oude akten of op kaarten. Zo weet J. Bowens ons nog mede te delen dat op 19 mei 1749 Karel van Lorreinen, uit Brugge vertrokken zijnde met de barge naar Oostende toe, vaarde tot aan " het pompe-molenke " en daar aan land gestapt zijnde hij " met haere Reys-koetse " via Oudenburg en Leffinge zijn weg naar Oostende vervolgde.

Als toponiem is 't pomptje zeker zeer oud.

Daareven werd de " Hoge Brug" genoemd. Een eerste vermelding van deze brug vinden we in 1478. Ze werd aangeduid als " cloostres brugghe " De oudenburgse abdij had aldaar in de onmiddellijke omgeving het St-Aarnouds-goed liggen.

In 1555 wordt hij aangeduid als " de hooghe brugghe van ouden tyde ghenaeemt wronghelyghedam brugghe ", deze vreemde benaming vinden we nogmaals in 1286 " westalf woeringsbrueghen ".

Over het Ieperleed dus, alvorens ze gekanaliseerd werd, lag er op de plaats genoemd " t Pomptje " sinds jaar en dag een brug op de weg van Oudenburg naar Klemskerke !

Bij het verbreden en verdiepen van het Ieperleed in 1618 zal het goedkoper en gemakkelijker geweest zijn, in plaats van een nieuwe brug te slaan, een overzetsdienst in te leggen. We mogen dus ook veronderstellen dat vanaf dien datum er een overzet dienst deed.

De plaats waar de veerpont aanlegde is " de jeghenode om de Pompe " thans 't pomptje, ook genaamd 't Pompegat.

Gat komt ook voor in het Paddegat, een veer verderop, te Ettelgem. Waarschijnlijk dient " gat " opgevat te worden in de zin van hoek of buurt. Ook in Oostende kende men een pompegat.

Op de kaart van Covens en Mortier uit de beginjaren van de achttiende eeuw zien we duidelijk de Oudenburgse Pompestraat, komende van Ettelgem, Oudenburg links laten liggende, tot aan de vaart lopen, zoals trouwens nu nog. Over de vaart vervolgde het baantje zijn weg naar Klemskerke toe, eveneens zoals nu nog. Op de linkerkant van de vaart staat er op de kaart een molen getekend en om over de vaart te geraken was er een bootje nodig. Beiden waren dus nog aanwezig in het begin der jaren 1700.

In 1865 staat er op de stafkaart het Pompje vermeld als Nacelle = overzet. Het Paddegat staat erop als Ponceau = bruggetje.

Beiden staan op de militaire kaart van 1883 als overzet vermeld.

Van de overzet van het Pompje is er heden ten dage niets meer overgebleven, maar op de plaats waar de overzetsdienst van het Paddegat verzekerd werd, vindt men de afdalingstrap langs de vaartoever nog, alsook de "bollaard" waar het schuitje aan vastgemeerd werd. Zo ook aan de overkant van de vaart. Moest er een bootje liggen, de dienst kan weer herbeginnen.

HAVENGEUL.

De huidige Oostendse havengeul ligt volledig op oud bredens grondgebied. En sinds die havengeul bestaat, heeft er daar een overzet bestaan.

We weten dat in 1584 de smalle duinen ten oosten van Oostende (grondgebied Bredene, wijk Ter Cuere?) afgevoerd werden en er daar een geul gegraven werd, die moest toelaten de stad Oostende beter verdedigbaar te maken. De pasgevormde geul werd de nieuwe grens tussen Oostende en Bredene.

Deze doorsteek werd genoemd, benevens geule, ook Coupure of le trou of Vloeyinghe, soms Oostgeule, dit in tegenstelling met de oude haveningang ten westen van de stad. "Deulx fortz a Ostende l'un a la Coupure du dicq vers Blanckenberghe".

Na de doorsteek van de duinen en het breder worden van de geul door de uitschurende werking van ebbe en vloed, waren alle bestaande wegen aldaar weggespoeld. Er werd een overzet ingelegd. Deze diende in den beginne evenwel meestal voor de aanvoer van klei, ter versterking van de wallen van Oostende.

Op een engels plan van 1593 zien we aan de westeroever van de geul een steigertje voor de overzet en een bootje, klaar liggend om mensen over te zetten. Het steigertje werd gebouwd op de plaats waar voordien twee bruggen lagen, het moeras overspannend dat oostelijk van de stad gelegen was, voor de vesten, ongeveer ter hoogte van de huidige langestraat.

Na het belag van Oostende (1601-1604) werd er werk gemaakt van de heropbouw van de stad. De nieuwe haveningang kreeg langs beide zijden een lang staketsel. Het oostelijk deel lag in de schorren van het verdwenen Ter Cuere.

Zo lezen we in een stadsrekening van 1609, amper vijf jaar na het einde van het beleg: "ontfanck van het Recht e, de Passaige-ghelt van den ponton bij die van der Wedt gecocht omne Passagiers te subleveren up tVeer an de Oostzyde deser Stede".

Aan de zuidoost, onderaan het westerstaketsel lag er een kreek die later de visserskreek zou worden (en waarvan de laatste resten pas verdwenen met de bouw van de nieuwe sluis in 1973 voor het kaaistation)

Vlak naast die kreek, in de geul zelf werd er een aanlegsteiger gebouwd voor de ponteschuit. Die kreek werd het pontongat genoemd, omvormt door de bevolking tot Pompegat.

Op een gravure uit 1675, zicht op Oostende en op de sassens van Slijkens, zien we op deze plaats een bootje getekend dat volk overzet, benevens een aanlegsteigertje. (Jaarboek 1983 blz. 93).

Een kaart, opgemaakt in 1776 door " sieur Cobbaert, gesworen lantmeter ", toont ons op de linkeroever van de Gouweloze, genaamd de " Keynjaert Creke ", een versterking en een herberg. Vanaf dit punt, op het einde van de " Zout-Kaeye ", was er een " CLEYN OVERSET " naar de Mosselhoek. De GROTE overzet deed nog altijd dienst tussen Oostende (Langestraat) en Lissemorre. Dat bleef jaren onveranderd.

Bij het ontleden van de gravure " Premier Vue d' Ostende " uit 1782, van Le May en Masquellier, door confrater R.Verbanck, lezen we : " Langs de oever bemerken we een klein kotje. Dit was het wachthuisje voor de mensen die wensten de KLEINE overzet te nemen naar de Mosselhoek. Dit wachthuisje staat hier op het huidige Hazegras. Tot een heel eind in het water ligt er een dijkje die het op- en afstappen van de overzet moest vergemakkelijken ".

Het zicht werd genomen vanaf het fort St Philippe. Aan de overkant van de havengeul, 1 langs de dijk van de Mosselhoek, zijn de trappen langswaar men afdaalde of opklom om de overzetschuit te bereiken of te verlaten. Dichtbij staat het huis gekend als de herberg " den soeten Inval ", alwaar gewacht kon worden totdat de overzet aanlegde.

Ook gewaagt Bowens over een brug die een tijd lang de havengeul overspande, dit ten jare 1696- 1697. Zo verhaalt hij dat ten gevolge van de grote aanvoer van personen en materiaal voor de legermachten in de haven en dat men deze zo spoedig mogelijk naar Brugge wilde overbrengen " liet men over de haven eene Scheep-brugge leggen ", welke rustte op 17 binnenlanders, dewelke aan elkaar vastgemaakt werden en met balken en planken bedekt werden, zodat men er met paarden en wagens over kon rijden. Waar de brug precies lag wordt door hem niet gepreciseerd.

1823 : Op een landtong tussen de vestingsgracht en de haven, waar de oude " Visscherskaey " afdraaide naar de "Geule " toe, hadden we de aanlegplaats van de pakketboten. Daar was eveneens het " loodskantoor ", het " Bureau des Passe-Ports " en de herberg " the Hope ". Vlakbij was de aanlegsteiger van de grote overzet of ponton.

Herdenken we ook de ramp met de overzet van 14 september 1800 (27 fructidor, jaar 8) Komende van 't Sas kermis boden zich meer dan 200 personen aan, omstreeks 7 uur 's avonds, om met de overzet huiswaarts, naar Oostende dus, te keren. De ponton werd overbelast en kantelde, 84 mensen verdronken.

Dit ongeval had grote weerklank in het ganse land. Benevens de vele liedekens die dit voorval " bezongen ", werd er ook een toneelspel over geschreven, die jaren nadien nog opgevoerd werd. Inderdaad vertelt Alb. Dawydt (De herbergen uit de jaren twintig. Deel I) dat er in de gemeente Houtem in het jaar 1842 (42 jaar na de ramp) door de Maatschappij der Konst en Eendragtminnaars, onder de kenspreuk " meer iever dan wetenschappen ", in haar schouwburg in den herberg " den dobbelen Arend " ten behoeve van de armen, zal vertoont worden : " Het zinken der Oostendsche Pont-schuit ", toneelspel in drie bedrijven, gevolgd door Blasius den

Twistzoeker, blijspel in één bedrijf.

De overzetboten bleven maar varen en toch kwamen er plannen om de havengeul met een brug te overspannen. De regering had inderdaad beloofd, bij haar aanstelling, een brug te bouwen over de havengeul. De brug zou zich bevinden recht over de langestraat en de vuurtoren.

In een brochure over Bredene, uit 1910 : " Het binnenkort aanbren- gen van een overzetbrug over de havengeul zal de ontwikkeling en de uit- breiding van de tramdienst meebrengen en zal Bredene op 5 minuten afstand van de Oostendse zeedijk brengen. De vloer van de overzetbrug zal op 50 m hoogte worden geplaatst, een lift zal de bezoekers ernaar leiden, alwaar ze van een prachtig panorama genieten ".

't Is bij beloften gebleven.

Volgens J. Bowens was er ook een overzetdienst van een speciaal soort rond de jaren 1700. Zo verhaalt hij dat " op den 12 novembre van 't jaer 1712 zag men een zeer droeven voorval ! De Schuyte komende van het Sas Slijkens met de passagiers van de Bargie had het ongeluk om te slaen door de zware lading, bij dewelcke Gelegenheyd verscheidene Personen verdron- cken zijn " .

Evenzo verhaalt de Engelsman John Gage in zijn journaal, dat hij in Juni 1815 's avonds met de barge van Brugge naar Oostende kwam. Hij moest een landgenoot van hem, gesneuveld te Waterloo, repatrieren. Een klein bootje zou hem vanaf Sas Slijkens naar de stad varen.

Dat zou er kunnen op wijzen dat de reizigers van de barge te Sas Slijkens uitstapten en met een roeibootje naar Oostende gebracht werden, teneinde hen vlugger ter bestemming te krijgen. De barge vaste vertrek- en aankomsturen hebbende (enfin, ja) kon men door deze dienst de rei- zigers op tijd ter bestemming brengen. Zo kan men deze dienst als een overzet beschouwen.

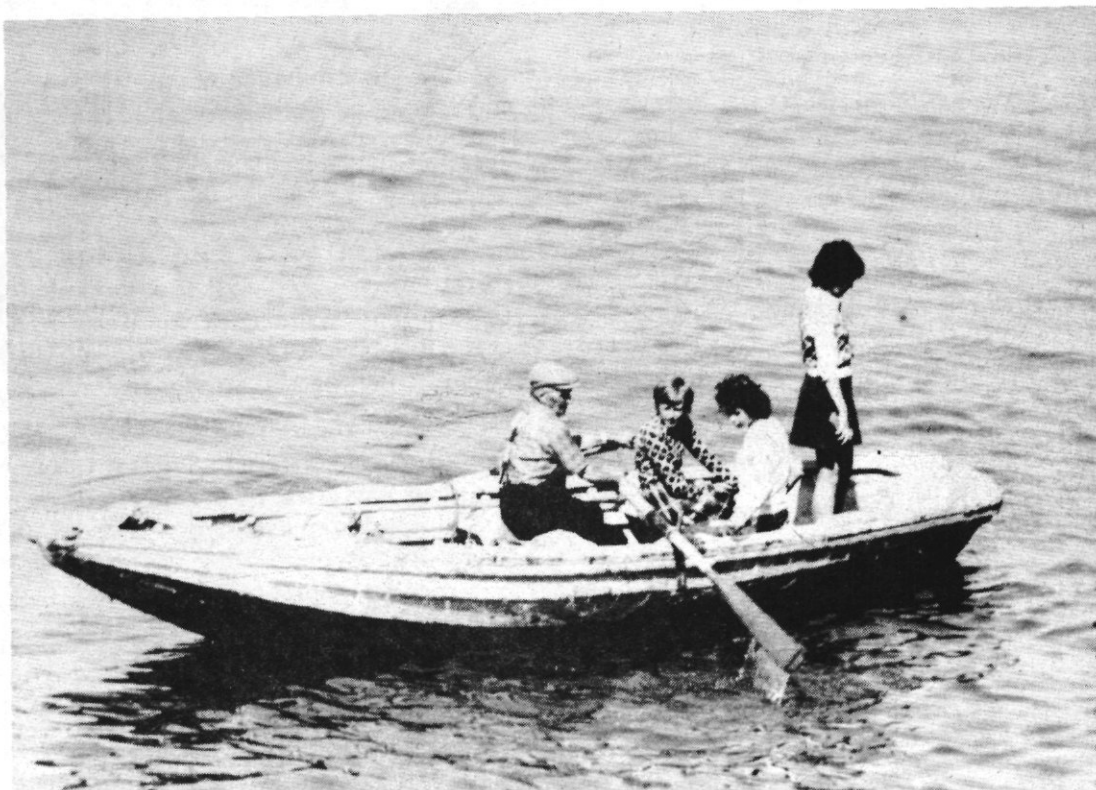


Ostende — Bateau Marguerite - Service passage d'eau N. 559 J.-B. P. Ostende

En Bowens vertelt ons nog meer. Zo moest in Januari 1776 de overzetsdienst stil gelegd worden, daar de havengeul toegevroren was, en " van den 30 januari tot op den 4 februari door menige mensche van het pontongat tot aan het kleyn Overzet over en weer is gegaen geweest ". De uitbater van de overzetsdienst was zijn inkomen kwijt en moest er dus iets op vinden : " den Pontonnier P.Devos had het Ys belegd met leederen en daer op Planken om gemakkelijk daer over te konnen gaen , waer voor een-ider aen hem moest betaelen acht deniers voor gaen en keeren ".

Het veer, zoals wij het ons nog herinneren, werd ingericht na afbraak van de " écluse française en de écluse militaire " bij de grote werken aan de haven van oostende, bij koninklijk besluit van 18 juli 1901. De lopende vergunning verviel op 30 september 1932 . De dienst werd verzekerd door een afgedankte vissersschuit en was bedoeld om de mensen van de oude vuurtorenwijk rapper in de stad te brengen. Velen van hen werkten in die tijd in de vismijn. Zo werd hen die lange " ommetour " langs de voorhaven bepaard. 's Zomers maakten ook de toeristen gretig gebruik van deze dienst. Het lastenboek van deze overzetsdienst heeft de stad Gent als model gediend voor het veer van Port Arthur in 1923.

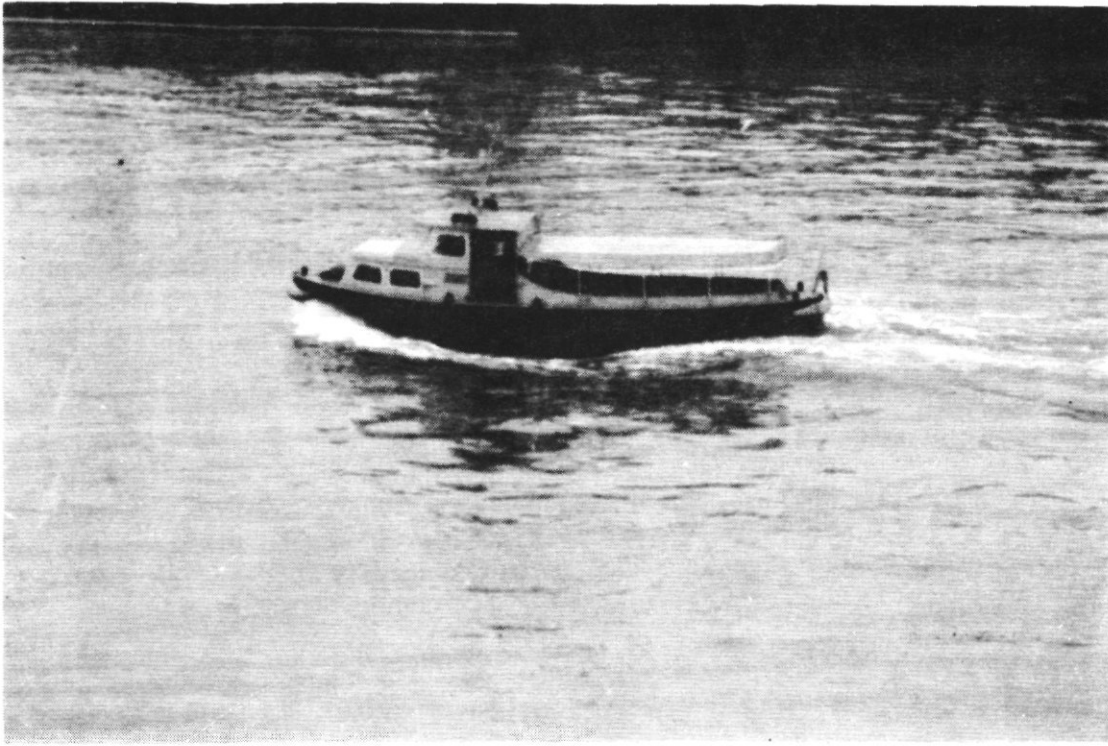
Na de oorlog 1940 -1945 werd de dienst hervat, wederom met een afgedankte boot. Doch bij gebrek aan klanten stierf deze dienst een trage en zoete dood.



Zeelieden op rust verzorgden een tijdlang de overvaart met hun yollen voor personen. Twee à drie konden per keer overgezet worden.

Sinds meer dan twintig jaar is er in de Oostendse havengeul geen oeververbinding meer, zou men denken.

Nochtans zijn er in de Oostendse havengeul nog altijd twee diensten die in deze tijd hun eigen overzetsdienst hebben, nl. onze Zeemacht en de Regie voor Maritieme transport.



Voor de zeemacht wordt de dienst verzekerd door de havenbarkas " Spin" speciaal gebouwd voor het vervoer van personen. De maximum capaciteit bedraagt 100 personen. De bemanning bestaat uit 4 personen . De spin werkt volgens een vaste dienstregeling . Het aantal overgezette personen bedraagt ongeveer 70.000 per jaar. (anno 1981).

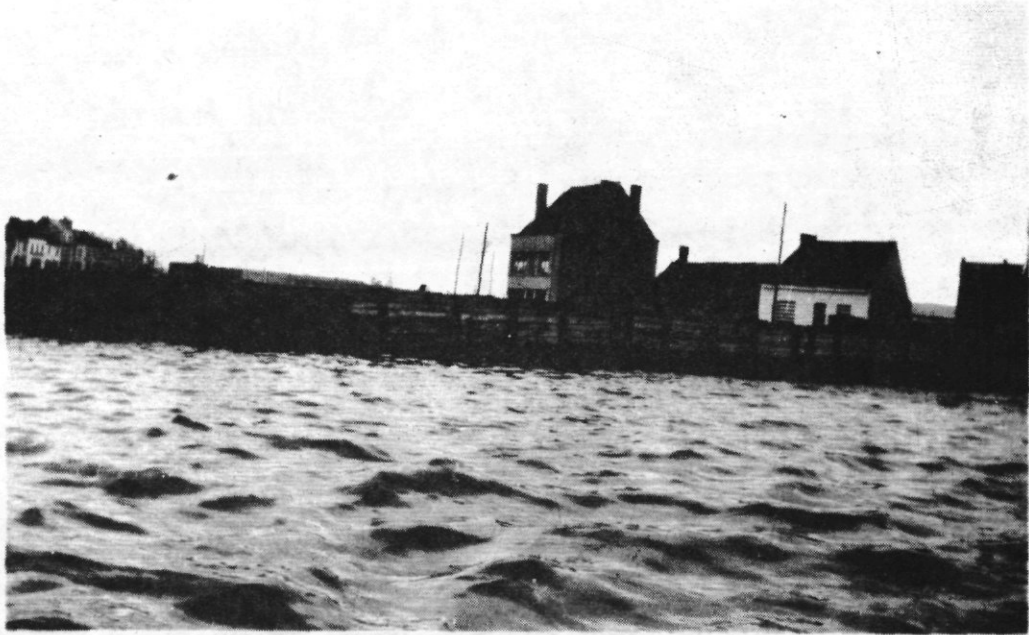
Het bootje heeft een lengte over alles van 14,48 m. ; de breedte bedraagt 4,25m. De maximum diepgang is 1,80 m. Ledig weegt de barkas 22.22.750 kg , vol geladen 33.250 Kg. De Spin wordt voortgestuwd door middel van een dieselmotor M.W.M., acht cylinder in lijn, viertakt. De snelheid ongeladen, is 8,5 knopen. Het schip werd gebouwd op de werf Akerboom te Lisse in Nederland in 1958. Het is in de vaart sedert 09.01.1959.

Voor het Zeewezen en nu de Regie voor maritieme transport doen drie vedetten dienst als overzet, nl. vedette 1, 2 en 3. Ze werden voor deze dienst speciaal gebouwd op de werf Jos.Boel en Zonen uit Temse in 1947- 1948.



BRUGGEN.

IBIS BRUGJE.



Het oude Ibis-bruggetje enkele uren voor het wegspoelde bij het tweede hoogtij van de stormvloed van 1 februari 1953.

Waar de Noord-ede uitmondt in de " kreek " of Oostendse achterhaven, ligt er nu een bailey-brug als oeververbinding tussen de Bredene weg(Oostende) en de Prinses Elisabethlaan (Bredene) Deze brug, opgetrokken met pre-fab elementen uit een legerstock van de oorlog 1940 -45 werd gelegd door de genie van het Belgische leger nadat de oude vaste houten brug, gelegd door de Duitse bezetter in 1914-18, was weggespoeld gedurende het noodweer van 1 februari 1953. Heden ten dage wordt deze opgeroeste Bailey brug vervangen door een vaste betonnen constructie.

Zoals hoger vermeld had men hier moeten wachten op de oorlog 14-18 om hier weerom een oeververbinding tot stand te brengen . Inderdaad, sinds de grote Oostendse havenwerken van rond de eeuwwisseling, die ook hier volledig het uitzicht van de wijk veranderden, was er hier geen brug of oeververbinding meer voorhanden. De duitse bezetter loste dit euvel op met een noodbrug. Ze bleef er bijna veertig jaar liggen. Van de nood een deugd maken, noemen ze dat.

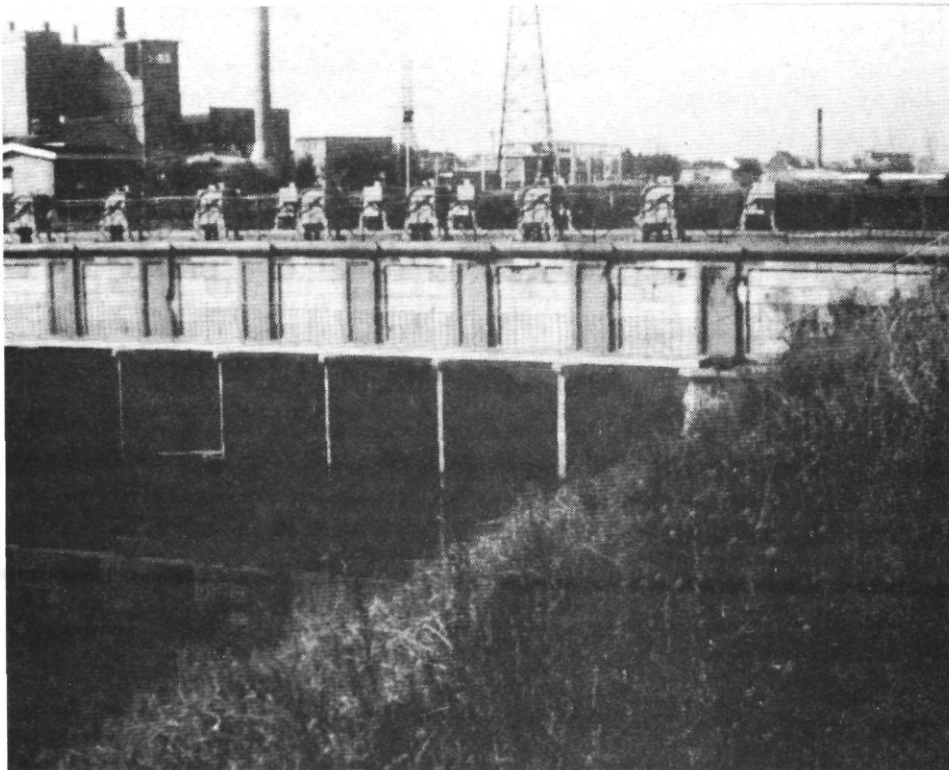
In deze oude sasse wijk, de Coupure (de Bredene weg wordt nu nog door oude sassenaars als de Coupure aangeduid) , lag hier eertijds een der uitmondningen van de Noord-Ede, zelf het restant van de omleiding der vaart

Plassendale - Slijkens gedurende het bouwen van het Sas van Slijkens in de jaren 1754 - 1758 , in de Oostendse havengeul. Die uitmonding was overspannen door een afwateringssluis, genaamd Vingerlynck-sluis. Dit kunstwerk werd afgebroken bij de aanvang der werken ter uitbreiding van de Oostendse haven.

De sluis werd vervangen door het nu nog bestaande " Sas van Maertens "

De Vingerlynck sluis zelf werd destijds gebouwd rond 1783, op voorstel van ingenieur De Brou.

HET SAS VAN MAERTENS.



Reeds van oudsher mondt de Noord-Ede in de Oostendse havengeul uit. In ons Jaarboek 1978 " rond de forten van Oostende " lezen we dat de Noordede, anno 1634, langs de vestingswallen van het kroonwerk vloeide en op dit punt in de havengeul van Oostende uitmonde. Het water van de Noordede werd op peil gehouden door een klein sluisken.

Dit kroonwerk, onderdeel van het Fort St.Philippe, diende ter bescherming van de Sassen van Slijkens, die rond dit tijdstip gelegen waren ter hoogte van het huidige verkeersknooppunt " de bolle ".

Op 13 augustus 1752 stortte het sas, gebouwd op weke ondergrond, gedeeltelijk in. Een nieuw sas werd meer landinwaarts gebouwd. Ter einde de scheepvaart naar Brugge te kunnen verzekeren, werd er een kanaal gegraven rond de werf van het nieuwe sas, beginnende bij het punt waar de Noord-Ede nu in de kreek uitmondt, een boog beschrijvend rond de werf en uitmondend in de vaart ter hoogte ongeveer van de huidige spaarzaamheidsstraat. Een sluis werd gebouwd op de monding . Ze werd later de Vingerlynck-sluis.

Als wanneer dan, rond de eeuwwisseling, beslist werd de grote havenwerken te starten, veranderde het oude sas volledig van uitzicht. De wijken Mosselhoek en 't Varretje werden van de kaart geveegd. De coupure werd verminkt. In de wijk de Coupure hadden we, zoals reeds gezegd, ter hoogte van het huidig Ibis-brugje de Vingerlynck sluis die afgebroken werd.

In de wijk Mosselhoek mondde ook een tweede Noord-Ede arm in de havengeul uit. Het water kon opgehouden worden op die arm door de Noord-Ede sluis, gebouwd in 1671. Ze werd, evenals de Vingerlynck sluis afgebroken in de periode 1900 - 1905, gedurende de grote havenwerken.

't Sas van Maertens nam van beide de functie over.

'T Sas van Maertens is nu een vaste oeververbinding, voorzien van een dubbele afwateringssluis (tweemaal zeven ophaalschuiven). De schuiven worden nu electrisch bediend. Tot voor een vier- vijftal jaren was dit nog handbediend. Bij hoge waterstand op de Noord-Ede worden de overtollige wateren tweemaal daags afgetapt, dit zowel over dag als 's nachts.

Onder andere was een der bedieners van de sluizen van het Sas van Maertens de in de nabijheid wonende Marcel Jonckheere. Hij deed deze bijverdienste gedurende ongeveer drie jaar Dagelijks werd hij door de Watering van Blankenberge verwittigd " water te trekken " of niet. In zijn tijd werd alles nog met de hand bediend en bij hoge waterstand moest de karwei, zoals gezegd, tweemaal daags uitgevoerd worden. Zoals Marcel getuigt, een vermoeiende bezigheid.

Voor ebbe worden de schuiven naar de zee kant toe het eerst opgehaald en pas daarna de kant Noord-Ede. Bij het wassen van het zeewater eerst de kant Noord-Ede laten zakken en daarna kant zee. Zo hebt ge iedere keer maar éénmaal de "duw" van het water op de schuif te overwinnen.

Terzelfdertijd moest Marcel ook de schuiven bedienen op de Nukkerbrug en dit alhoewel de sassen van de nukkerbrug aan de gemeente Bredene toebehoren en het Sas van Maertens, zoals gezegd afhangt van de Watering van Blankenberge.

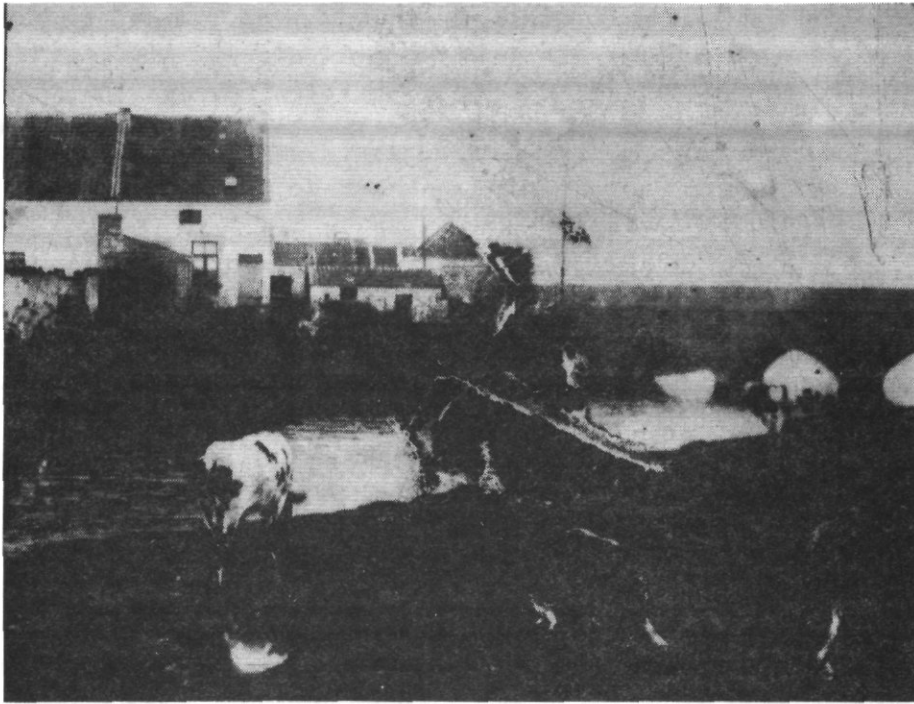
De brug van het Sas van Maertens maakt de verbinding tussen de Vikonjedijk (Oostende) en de Spaarzaamheidstraat (Bredene). Ze werd gebouwd rond de eeuwwisseling zoals gezegd, ter vervanging van het Coupure en Noord-Ede sas, door aannemer Maertens van het Sas. Vandaar de naam: 't Sas van Maertens.

NUKKERBRUG.

Ons allen bekend is de nukkerbrug. Ze verbindt de beide oevers van de Noord-Ede en slaat zo de brug tussen het Sas en het Dorp, via de Buurtspoorwegstraat en de Frits Vinckelaan. Het is nu, net als vroeger een vaste brug.

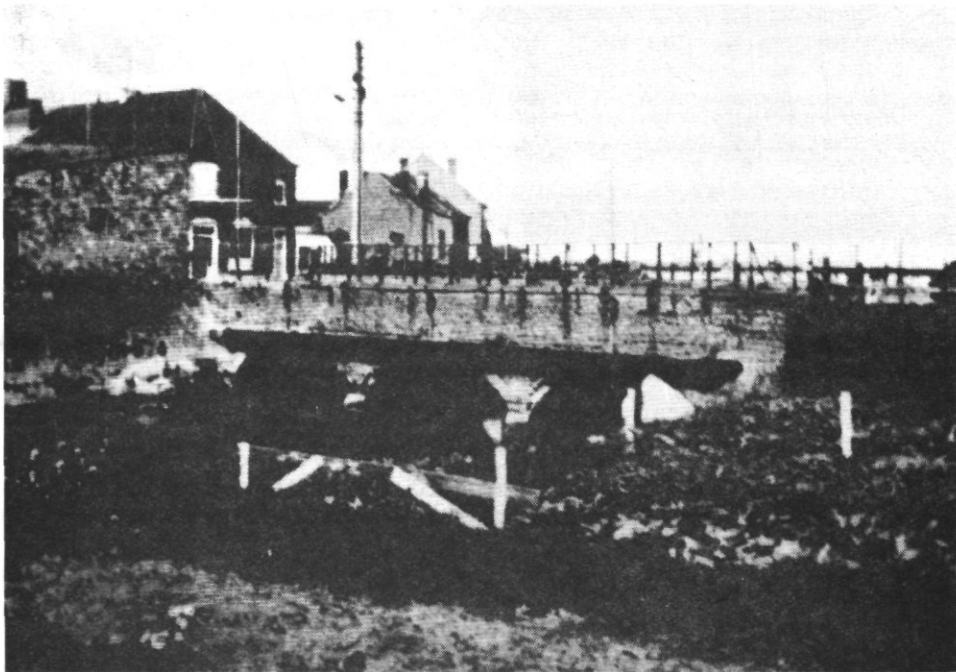
De nukkerbrug vinden we reeds terug in 1771 op oude kaarten, de naam " nukkerbrug " wordt echter slechts vermeld sinds 1822.

De huidige brug dateert van 1959, doch werd in 1964 verbreed ten einde het verkeer beter te kunnen verwerken. Dit gebeurde tesamen met het vernieuwen van de buurtspoorwegstraat en de oude dorpstraat, nu Frits Vinckelaan. De werken daartoe namen een aanvang op 01.10.1963.



De nieuwe brug, die het oude duikerbrugje, net breed genoeg voor één wagen, vervangt, heeft een lange voorgeschiedenis. Reeds voor W.O.2. waren er ontwerpen voor vernieuwing van de bouwvallige nukkerbrug en dat vanaf 1935. Een eerste maal werd het ontwerp goedgekeurd door de gemeenteraad op 08.07.1938, een tweede maal op 20.11.1940 . Een nieuwe beraadslaging in het college op 30.11.1943, waarop beslist werd een aanvraag te doen voor de principiële toekenning der toelage aan het commissariaat-generaal voor 's lands wederopbouw.

De raming, opgemaakt door ingenieur G.Bocxstael, uit Assebroek op



08.07.1938 bedroeg 516.231,61 F . Daarop werd 60 % staatstoelage voorzien en 10 % provincie toelage . Het gemeentelijk aandeel zou 154.869,49 F bedragen. Daar kwam echter van al die plannen niets in huis.

De plannen voor de huidige nieuwe nukkerbrug, evenals lastenboek en bestek, werden opgemaakt door ingenieur C.Lesy uit Brugge. Het ontwerp werd goedgekeurd in de gemeenteraad van 01.02.1955 voor de som van 2.692.807 F.

De aanbesteding greep plaats op 13.03.1958 en het werk werd toegewezen aan aannemer N.V.Algemene Bouwonderneming C.Monbailliu en Zoon uti Brugge, voor de som van 2.817.414,40 F.

Het project werd goedgekeurd door de bestendige deputatie op 27.06.1958.

De werken werden aangevat op 01.08.1958 en werden beëindigd op 04.06.1959 . De eindafrekening bedroeg 2.931.150, 78 F.

De nieuwe brug bevat ook zeven ophaalschuiwen, die het mogelijk maken het Noord-Ede water hier op te houden en die beletten dat het water der riolen, hetwelk in de Noord-Ede geloost wordt tussen het Sas van Maertens en de Nukkerbrug, de Noord-Ede stroomopwaarts zou vervuilen.

Na de oorlog 1940-1945 werden ook plannen gemaakt voor de bouw van een tweede brug over de Noord-Ede, dit ter ontlasting van de bestaande verouderde nukkerbrug. De brug moest een 200tal meter stroomopwaarts komen van de bestaande nukkerbrug en een nieuwe straat moest er de verbinding maken tussen de Brugse steenweg en de oude dorpstraat. Het plan en lastenboek ervoor werden eveneens door ingenieur C.Lesy getekend in 1955.

Het bestek werd aangeduid als " Inschrijving voor het bouwen van een nieuwe brug over de Noord-Ede onder de omleiding van de buurtweg van groot verkeer n° 28 in de gemeente Bredene." De huidige Pescatorstraat ligt in dit tracé vervat.

Er werden twee varianten voorzien, wat betreft het brugdek. Eén in gewapend beton, de andere in preflexbalken . Beide uitvoeringen werden geraamd op respectievelijk 3.027.459 F en 3.291.234 F.

Het bleef bij plannen, de brug is er niet gekomen.

Nog even de naam " Nukker " brug. Tot in de negentiende eeuw werd de brug "Duyckersbrugge " genoemd, dit uit reden van zijn bouwtrant. En dan duikt de naam Nukkerbrug op . Wordt er daarmee op een waterduivel gedacht, zoals er in vele Vlaamse sagen er een optreed, (bv de slotnikker te Lichtervelde of de nikker van Zichem en vele andere) of komt het woord van " nukken " (op je nuk zitten) zo als R.Eeckhout veronderstelt, de schippers van de kleine vaartuigjes aldaar passerende, moesten zich op hun nuk zetten om onder de brug door te kunnen.

In Nieuwkapelle wordt ook een Neckerbrugge vermeld. Inderdaad werd in 1817 de nieuwe pastoor Isfried Demolder aldaar bij zijn installatie afgehaald aan de " Neckerbrugge ", alwaar hij aankwam met een " schuyte " Dit zou er meer op wijzen dat het om een nekker, nikker, dus waterduivel gaat.

Wat betreft het oude en afgebroken en verdwenen nukkerbrugje nog even vermelden dat het traject van de eerste lijn der buurtspoorwegen er over liep. Ten dien einde werd, in 1888, het brugje verstevigd door middel van ijzeren balken en was het mogelijk de zware gevaarten veilig over het gamele brugje te laten rijden.

DE BLAUWE SLUIS.

Volgen we de Noord Ede van het Sas uit stroomopwaarts dan bereiken we weldra de wijk " De Blauwe Sluis ", met zijn twee bruggen. Het zijn beiden vaste oeververbindingen , in Bredene zijn er trouwens geen andere. Beide bruggen dragen dezelfde naam : brug der Blauwe Sluis

In " Zoeklicht op Bredene " lezen we dat in 1626, na de bedijking van de Grote Polder van Bredene, aan de Blauwe Sluis een brug met sluis gebouwd werd, genoemd " Sluyze van de Wateringhe van Blankenberghe ".

Rond hetzelfde tijdstip werd de Noord-Ede, dewelke niet verder kwam dan de Clemensheule, met de Zijdeling verbonden en zo met het Oostendse krekennet. Sindsdien looste de Noord-Ede haar wateren langs de haven van Oostende, voorheen was dit langs de Blankenbergse haven.(Zie ook ons Jaarboek 1983, blz 22).

En, tussen haakjes, de Noord-Ede is, alhoewel uiterst klein, te samen met Maas, Schelde en IJzer, het vierde stroomgebied van België. Ze nam die functie over van het verdwenen toegeslibde Zwin.

De scheepvaart gebruikte in vroegere tijden (1626) de Noord-Ede en de Zijdeling om zich naar Plassendale te begeven, alwaar de platboomde vaartuigjes (bijlanders) over de dijk getrokken werden tot in de hoger gelegen Ieperleed.

In die tijd, bij gebrek aan goede landwegen en ook uit veiligheids-overwegingen , hadden de waterwegen een veel drukker verkeer dan de landwegen, speciaal wat betreft het goederenverkeer.

Op de alom gekende kaart van Pourbus (1560) geeft de "Boneens wegh" verbinding met de Zijdelingsdijk en ligt er een brug over de Zijdeling. Zou dit een vroegere Blauwe Sluis brug kunnen zijn ?

Op de kaart Covens en Mortier, begin 18e eeuw, zien we op de plaats van de huidige Blauwe Sluis, een vermelding, "Sluyse " op de Noord-Ede. Deze sluis zal enkel tot doel gehad hebben het overtollige water der omliggende landerijen te lossen of op te houden, de vaart Plassendale -Slijkens was ten dien tijde reeds ettelijke jaren in gebruik, zodat er langs de Blauwe Sluis geen scheepvaartverkeer meer zal geweest zijn.

De oudste van de huidige twee Blauwe Sluis bruggen heeft nu nog altijd in zijn pilaren brede sleuven, waarin zware balken kunnen ingeschoven worden, teneinde de Noord-Ede wateren te kunnen afdammen. De twee toegangen tot die afsluitingssleuven bevinden zich in het voetpad en zijn afgedekt met wegneembare balken.

De nieuwe Blauwe Sluis brug werd gebouwd in 1951, bij de wegwerking van de gevaarlijke S-bocht in het wegtracé van de baan Oostende-Brugge.

De oudste brug vormde het verkeerskruispunt van de Brugse steenweg met de sluizenstraat en de Oudenburgse steenweg , nu Plassendale steenweg.

Nog even vermelden dat er in het ons omringende gewest meermaals sprake was, of is, van een "Blauwe Sluis " dewelke we niet mogen verwarren met onze Bredense Blauwe Sluis.

Vlietinck meldt ons een stadsrekening voor werken aan een Oostendse Blauwe Sluis : " in de panne over de Blauwe Sluis jeghens de Zeedyck, soms ook genoemd Blauwe Speye " . Ze sloot de havenvliet af die de oude Oostendse haven met de nieuwe Oostendse watergang verbond. In de nabijheid

van die Blauwe Sluis stond de " Vierboute " (vuurtoren) . Daar ongeveer staat nu de Oostendse kursaal. Deze sluis zou gebouwd worden zijn in 1446.

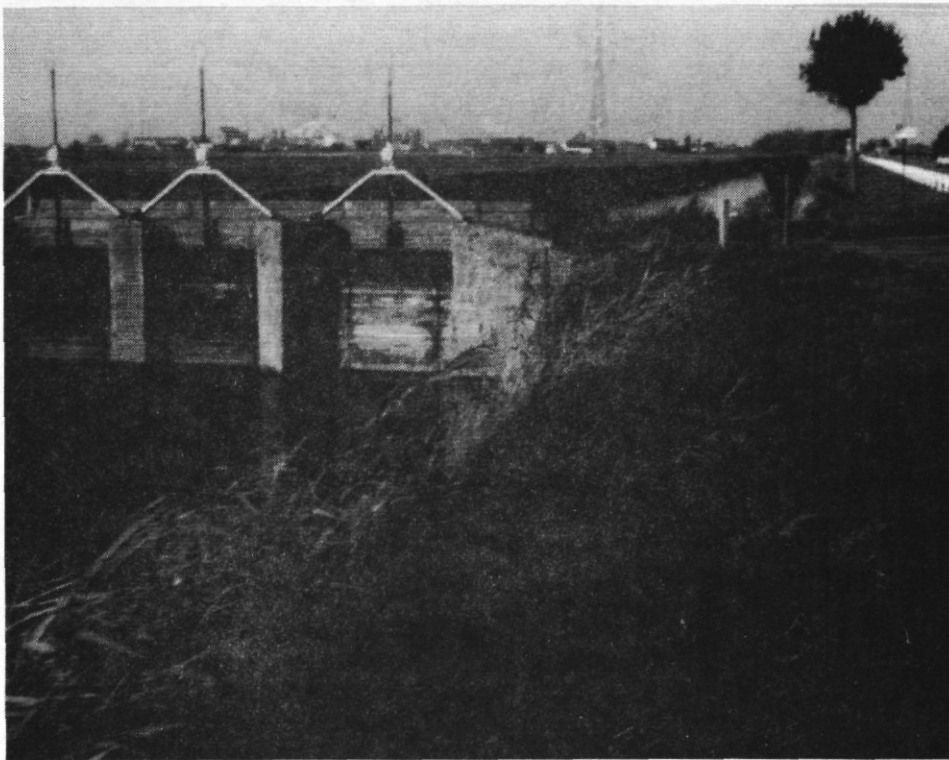
Over een tweede blauwe sluis vertelt ons Daniel Farazijn in een uitgave van Pro Civitate " Belgische steden in relief " . Het Franse reliëfplan betreffende Oostende werd in 1699 vervaardigd voor koning Louis XIV. In 1778 werd het gerestaureerd. " Voor alle poorten liggen vaste en ophaalbruggen over de hoofdgracht; het (zee)water in die hoofdgracht wordt op peil gehouden door de "Blauwe Sluyse " die ten westen van de " Bassyn " is ingebouwd in de vesten en om de 10 à 12 dagen wordt geopend. "

Het "Bassyn" was ten dien tijde (18e eeuw) een klein open tijdok, gelegen bij het Pontonbastion en bij het Bastio van de Sluyse, aan de zuidkant van het versterkte Oostende. Daar ongeveer bevinden zich nu de sluizen van het Mercatordok. Plannen van deze Blauwe Sluis vinden we in het boek van Ed.J. Baels : " Oostende onder het Franse bewind " . De plannen dateren van 10 brumaire jaar 6 (31 oktober 1797) en van 21 vendemaire jaar 7 (12 oktober 1798)

In lapscheure vinden we een, nu geklasseerde, Blauwe Sluis, gebouwd in 1746.

En in het Steense schorre, in het krekengebied, bevindt zich een hoeve, genaamd de Blauwe Sluyze . Er naast bevindt zich een klein verlaat gebouwd in blauwe arduinsteen.

CLEMENSHEULE.



Misschien eerst een kleine beschouwing over de betekenis van het woord Clemensheule.

Met Clemens wordt natuurlijk de geloofsverspreider- missionaris paus Clemens, alias Willibrordus, bedoeld. Klemskerke werd naar hem genoemd.

Maar die " heule " ?

Moest dat soms geen " geule " zijn ? Geul of geule is volgens Van Dale een smal en meestal diep water, smal kanaal waardoor een stroom zich een baan vormt . Dit kan hier moeilijk het geval zijn daar de eigenlijke Noord-Ede destijds niet verder kwam dan Klemskerke (zie bv de Pourbus kaart van 1562) en slechts in de 17e eeuw, door toedoen van de Watering van Blankenberge, verbonden werd met de zijdeling en zo rechtstreeks met de zee langs een bestaande natuurlijke kreek. Deze wateren kregen dan geleidelijk de naam Noord-Ede.

Blijft dan het woord " heule ". Volgens de Winkler Prins is dit de oude benaming van een hoge stenen brug over een water gelegd ; volgens het woordenboek van de Nederlandse taal, een overwelfde of overbrugde sluis. Van oudsher is het altijd " heul " geweest. Zie bvb in de akte van 1443 " Monicksheulbrugghe " en " Snouxhuelebrugghe in de parochie Sinte Catharine " . Of ook nog in 1443 : " een nieuwe Heulbrugge gemaakt in de zydelinghe an den voorseiden grooten Waterghanc, met twee nieuwe Speien met lukenden en windenden deuren, een aen de oostzyde dier Heulbrug en een ander tien roeden verder " .

't Is dus wel degelijk " Heule " .

Hierbij, als aanhangsel, een woordje over het werkwoord "heulen " . Het slaat, bij een van zijn betekenissen, op een oud volksgebruik, waar- bij een meisje door een jongeman gekust werd bij het rijden over een brug of heul. Op het eiland Walcheren bleef dit volksgebruik in zwang tot op het einde van de 19e eeuw. Mag ik voorstellen dit gebruik weerom in ere te herstellen....

Wat de oorsprong van de brug zelf betreft . Op de kaart van Covens en Mortier, begin 18e eeuw, is er nog niets te zien van een Clemensheul. Op de kaart van Maillart, jaar 8 (zijnde 1800) enkel een brug over de " Noortheyde " op de weg Stalhille - Klemskerke, maar nog geen Clemensheule.

Daarentegen op de stafkaart van 1865 wel degelijk onze Clemensheule. Op de huidige brug is het jaartal 1853 in de sluitsteen van een der bogen gebeiteld. In de andere steen de letters W.B. zijnde de naam van de bouwheer : Watering van Blankenberge. We mogen dan ook aannemen dat dit het bouwjaar is van deze brug.

De brug zelf is gelegen enkele honderden meters voorbij de Blauwe Sluis, langs het stuk Noord-Ede dat rechtlijnig neven de Brugse baan ligt. Het is een dubbele boogbrug en bevat vier handbediende ophaalschuiven. Die schuiven dienen om aldaar het Noord-Ede water af te laten of op te houden. 's Winters bij veel wateroverlast wordt er water afgetapt; bij droge zomers wordt het water opgehouden teneinde het waterpeil hoog te houden om de landbouwers toe te laten hun vee van drinkwater te voorzien.

BRUG OVER DE ZIJDELING OF YESTE-BRUG.

Over de Zijdeling, ongeveer halverwege de Blauwe Sluis en Plassendale, ligt er een boogbrugje dat de Plassendale steenweg (Oostende) verbindt met de Kwade weg (Bredene) Het bruggetje schijnt nu geen officiële naam meer te hebben.

Het werd onlangs, in 1981, hersteld en verbreed.

Op de kaart van Pourbus (1560) vinden we langs de Zijdeling, tussen Plassendale en de Blauwe sluis, een molen getekend, genaamd " Yestemolen " Bij die molen is een brug vermeld : " Yeste-brug (reeds als " eyste muelen " vermeld in 1551). De brug sloeg de verbinding over de Zijdeling voor de " Cuypweg " komende van Zandvoorde en lopende naar Stalhille. In Zandvoorde bestaat die Kuipweg nog op die plaats. Hij loopt van de Zandvoordestraat tot aan het kanaal Brugge-Oostende. Wat daar lag verdween bij het graven van de vaart Plassendale - Slijkens in 1622.

Het onlangs herstelde brugje ligt op de plaats van onze Yestebrug.

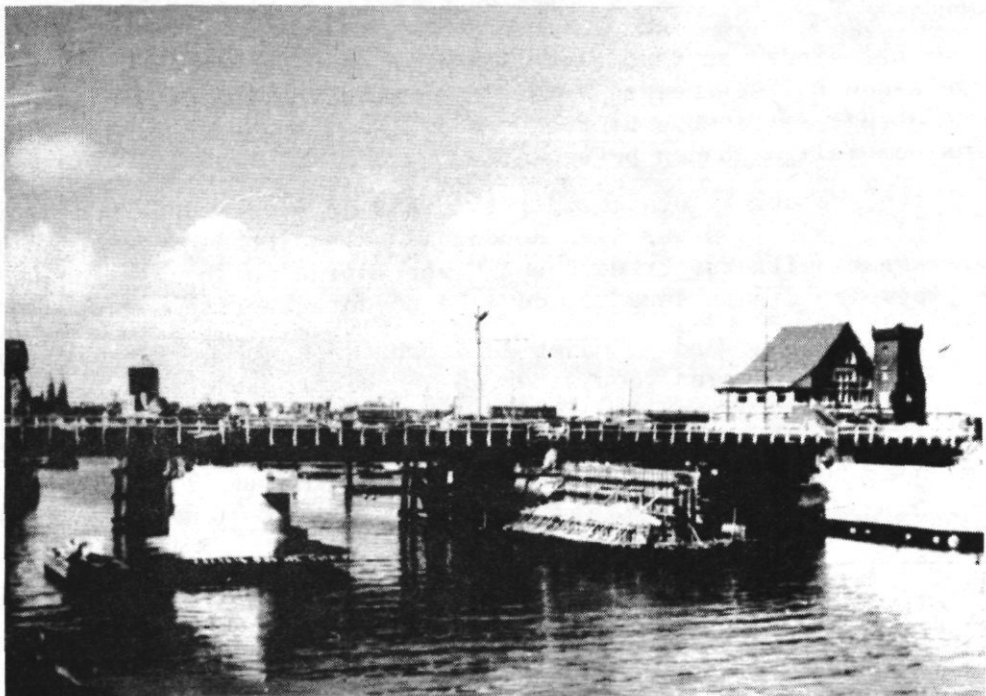
De Yeste, reeds vermeld in een kroniek van 1270 als " den hiesten wordt in 1307 gesitueerd langs de Zijdeling : " bi ene jeghenode die men heet Yesten oest over die Zilinghe hinder prochie te Bredine zuudwest van de kercken ". (" iuxta zilinghe ex parte noert den hiesten ")

Iets meer naar de blauwe sluis toe lag er, tot voor enkele tientallen jaren, nog een brugje over de zijdeling . Het lag ongeveer ter hoogte van de doeninge van Defever. Langs daar kon men destijds twee postjes bereiken . Het ene herbergde tot 1932 de schrijnwerkerij Vandenberghe en in het andere is nu het bredens radio-zendstation Carolientje gevestigd.

Een brugje tegenaan de Blauwe sluis, over de Zijdeling (Zijdeling is een waternaam en heeft niets te maken met " zijdelings" maar is een afleiding van het middelnederlandse woord " zilen" = lozen. Cfr Delanghe in Biekorf 74) geeft de bewoners van het Trojanenfort-hof, de familie Karel Kerckhof, de mogelijkheid de baan te bereiken en is dus enkel voor hen van belang.

Langs de sluizenstraat, een honderdtal meter voorbij de blauwe Sluis naar het dorp toe, ligt er een brugje over de Duveketezwin. Het is enkel dienstig voor een paar landbouwers om hun landerijen te bereiken.

VOORHAVENBRUG.



Over de kreek of Oostendse achterhaven liggen er natuurlijk zware gasten. Zo hebben we de voorhavenbrug, dewelke nu op Oostends grondgebied ligt.

Ongeveer op die plaats werden er in 1675 de eerste sassen van 't Sas gemaakt. Inderdaad werd er in 1622 de verbinding gegraven tussen Plassendale en de Oostendse havengeul. In 1664 werd deze vaart verbreed, terzelfdertijd werden er te Plassendale sassen gebouwd om de schepen toe te laten, van uit zee, langs Plassendale en de vaart, Brugge te bereiken. Echter waren de sassen veel te ver van de zee gebouwd en kon de toeganggeul enkel bij hoge waterstand gebruikt worden.

Er werd toen besloten een ander sas, te Slijkens deze keer, te bouwen. Dat sas kwam er na veel verwickelingen.

Op 17 juni 1669 werd het sas van Slijkens aanbesteed en op 28 juni 1669 werd er met delven begonnen. Op 25 januari 1676 werden de dammen weggenomen en het kunstwerk werd in dienst genomen op 14 februari 1676 door hertog Villa Hermosa. De almanak-gravure van Gaspar Bouttats, uit 1675, toont ons deze sluizen. Nochtans bemerken we nergens een brug dewelke de sassen overspant. Waarschijnlijk was er enkel voetgangersverkeer mogelijk over de sasdeuren (Zie Jaarboek 1983 blz. 85)

Helaas op 13 augustus 1752 stortte het sas ineen. Door grondverschuivingen gegaven de funderingen. Nieuwe sassen werden gebouwd 300 m. landinwaarts, waar ze zich nu nog bevinden. De ingestorte sassen werden opgeruimd.

Ten tijde van de grote werken aan de Oostendse haven werd de vooranger van de huidige brug gebouwd, samen met de diepwaterkaai, het Sas Demey, het vlot-, hout- en zwaardok en de stroomafwaartse stuwbrug aan de werven Beliard.

De voorhavenbrug was, ten jare 1905, een draaibrug zodat, na voltooiing der werken, de zeeschepen nog steeds de sluizen van Slijkens konden bereiken en alzo in de vaart van Oostende naar Brugge konden binnen varen.

Op het einde van de oorlog 1914-1918 werd de beweegbare brug door de aftrekkende Duitse troepen vernield en na de oorlog vervangen door een vaste noodbrug. Het gevolg hiervan was dat de zeeschepen de sluizen van Slijkens onmogelijk konden bereiken.

Deze " noodbrug" deed dienst tot rond de jaren 1960. Op het einde van de oorlog 1940-1945 was deze noodbrug ook gesaboteerd geworden door de aftrekkende Duitsers. Er werd een " voorlopige noodbrug " gebouwd juist ernaast, dewelke dienst deed tot de oude noodbrug hersteld was.

Naast de brug werd er onder de voorhaven een tunnel aangelegd. Deze tunnel bevat de leidingen voor water, gas en electriciteit voor de vuurtorenwijk. Ze is voorzien van twee toegangsschouwen van 3,5m diameter en 18m diepte. De tunnel zelf heeft een binnendiameter van 2,5 m en ligt 15,80 m onder hoogwaterpeil. Hij heeft een lengte van 79,25 m.

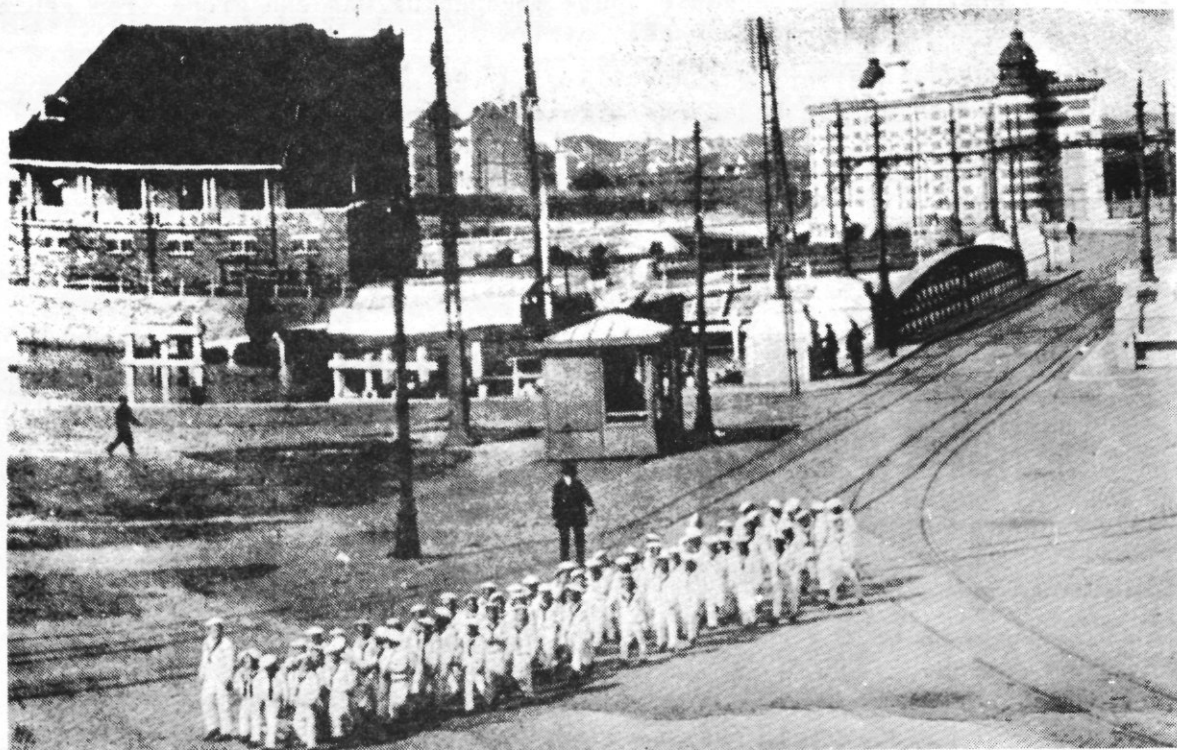
SPUIKOM- OF DUINENBRUG.

Iets meer naar de Opex toe dan de voorhavenbrug, ligt de spuikombrug, dewelke de uitmonding van de spuikom overspant.

Terzelfdertijd als de voorhavenbrug werd ook de duinenbrug onlangs vernieuwd en verbreed. Ze werd voorzien van zes doorlaatopeningen met op-

haalschuiven, waarvan er twee echter zijn afgedamd zodat het aflaten of inlaten van het zeewater nu door vier verlaten geregeld wordt.

We weten allen dat spuien sinds het ontstaan van de Oostendse haven het probleem is geweest. De remedie tegen de aanslibbing was jaren na een spoelpolders en spuikommen. Eerst maakte men gebruik van spoelpolders om de havengeul uit te schuren, maar na jarenlang gebruik van deze spoelpolders was de massa aan achterwateren van de spoelpolder door aanslibbing zodanig verminderd dat de havengeul verzandde, dit bvb. rond 1626. Ook rond 1720, als wanneer de haveningang versperd werd door een zandplaat. Er werd dan ook weerom een nieuwe spoelpolder klaargemaakt, van 1100 gemeten, zich uitstreckende over de gemeenten Snaaskerke, Stene en Leffinge maar dra slibden ook deze kommen aan.



Het bezoek van Napoleon aan Oostende, op 10 juli 1803, was aanleiding om de bijna dichtgeslibde polders van Snaaskerke te sluiten. Er werd besloten tot het bouwen van een speciale spuiKOM met spuisluis. Deze kom en sluis werden gebouwd in de monding van de gouweloze kreek, naar de plannen van ingenieur Raffeneaux de l'Isle en kwam gereed in 1810. Ze werd " l'écluse française " genoemd.

Onder Willem I werd, in 1821, een nieuwe poging gedaan om de verzanding tegen te gaan. Door de militaire genie werd een nieuwe sluis en spuiKOM gebouwd, naast de reeds bestaande " franse spuiKOM " Deze tweede sluis werd " écluse militaire " genoemd.

Een derde spuiKOM werd gebouwd op de oostkant van de havengeul, onder Leopold I, in 1859. Dit werd de Leopoldsluis.

Deze drie spuikommen verdwenen met de grote havenwerken van Oostende, rond 1900. De huidige spuiKOM moest hun werk overnemen.

De huidige spuiKOM heeft meer dan 80 ha. oppervlakte. De nieuwe grote spuisluis werd gebouwd, samen met de spuiKOMbrug, met zes openingen van elk 5 m. breedte en de drempels werden op peil -4m gebracht. In elk

van de zes openingen werden draaibare sluisdeuren aangebracht die bediend werden vanuit een monumentaal sashuis op de brug gebouwd.

De sluis was klaar in 1905, doch kon niet werken daar de nodige machines voor de beweging der verlaten nog niet geplaatst waren. De eerste proefspuilingen begonnen einde 1912. In de loop van 1913 deed zich een gevaarlijke instorting voor net achter de spuisluis, in de spuikom. Het spuien werd onmiddellijk stopgezet, mede omdat men ondervonden had dat de geweldige losgelaten watermassa schade berokkenden aan de diepwaterkaai. Wegens het uitbreken van de oorlog in 1914 was er van nieuwe proeven geen sprake meer. Sindsdien heeft het kunstmatig uitschuren van de haven van Oostende een einde genomen. Er wordt enkel nog gebaggerd.

Bij het maken van de spuisluis werd, zoals hoger reeds vermeld, benevens de brug ook een monumentaal sashuis gebouwd. Het heeft echter heel weinig dienst gedaan. De ganse spuikombedoening was een grote flop gebleken. Het gebouw werd afgebroken.

Gedurende de oorlog 1940-1945, in 1941 werd de monding van de spuikom door de duitse bezetters afgesloten met een aarden dam, teneinde bij eventuele vernietiging van de sluizen van de spuikom, die dienst deed als landingsplaats voor watervliegtuigen, het water in de kom op peil te houden.. De dam werd, na de oorlog, in het jaar 1956, verwijderd.

SAS BRUG EN DE SASSEN VAN SLIJKENS.

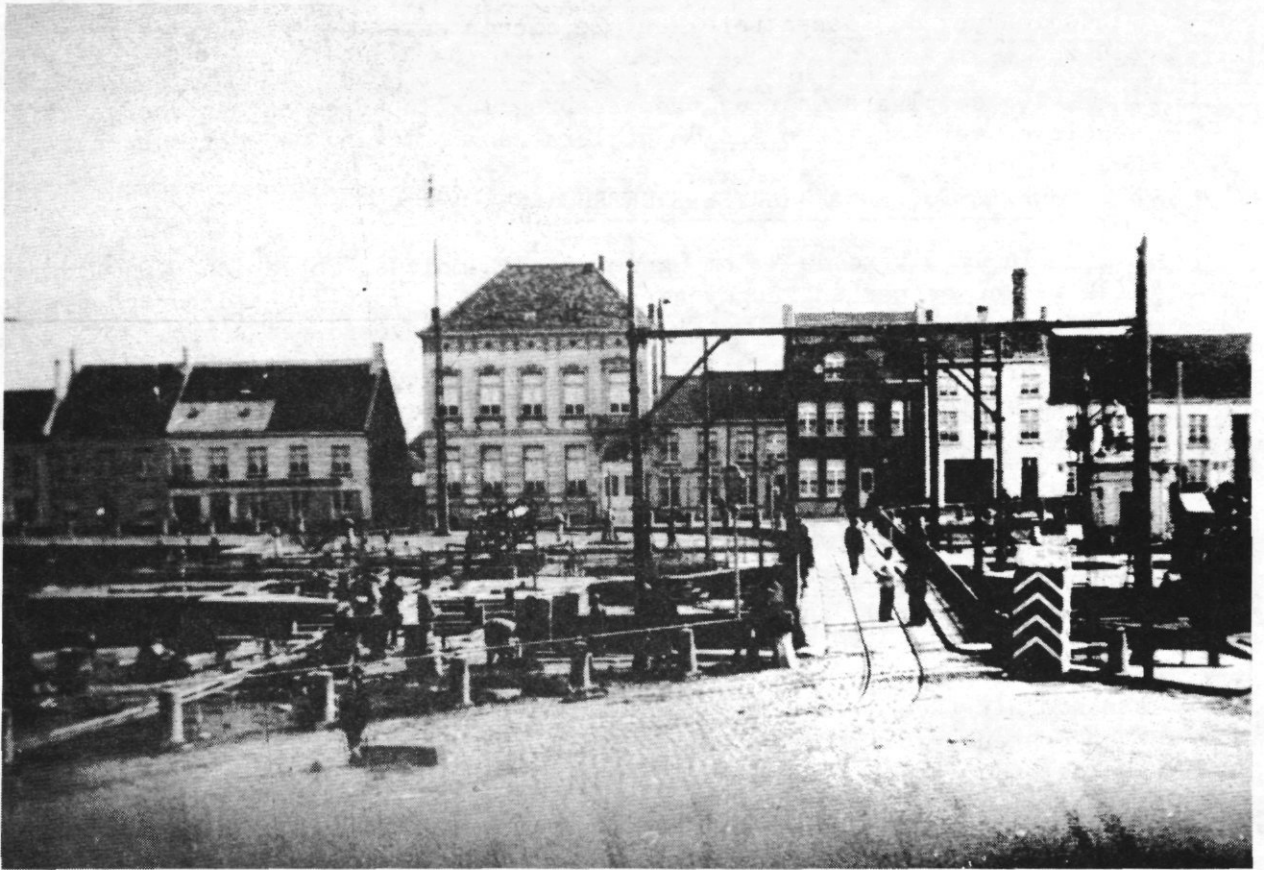
Als wanneer in 1662 het kanaal Plassendale - Slijkens gegraven werd, ontstonden er aldoor onmiddellijk, voor wat betreft de bewoners van Slijkens, bijkomende problemen van oeververbinding. Daar de sassen op die vaart te Plassendale gebouwd waren, wat een reuze flop was, stroomde het water vrij de nieuw gegraven vaart in vanuit zee via de Oostendse havengeul, bij hoog water een waterbarriere vormend en bij ebbe een slijkbarriere, ongeveer zoals het nu nog is in de kreek tussen de Sasbrug en de voorhavenbrug. Hoe onze voorouders het overschrijden van die hindernis oplossen is niet te achterhalen.

Reeds in 1676 werden er nieuwe sassen gebouwd, dit ter hoogte van de huidige voorhavenbrug. Zoals we weten stortte dit sas in op 13 augustus 1752 om 3 uur 's morgens. De wateren der zee vrije loop hebbende, stroomden tot tegen Brugge. Alle scheepvaart naar Brugge werd onmogelijk. Daarom maakte men haast om een nieuw sas te bouwen, een goede 300 m. landinwaarts.

3500 delvers die bezig waren de Gentse vaart uit te diepen, werden op 16 augustus 1752 in allerijl naar Slijkens gestuurd om een voorlopige dam op te werpen.

Op 22 maart 1754 werd er begonnen met het opwerpen van dammen, het uitdelven van de werkput en het graven van een verbindingskanaal aan de noordzijde van de vaart. Dit kanaal werd afgesloten door een voorlopig sas. Dit alles volgens de plannen van de heren Fruytière en Taquet. Op 6 juli werd de eerste pijler geslagen van het nieuw te bouwen sas en op 20 augustus de eerste steen gelegd. De werkput werd droog gehouden bij middel van een soort watermolen met twee pompen. Het uitgepompte water, eens bovengekomen, liep in een reservoir en stelde van daaruit de schoppen van de molen in beweging en die dreven de pompen zo aan. De uitvinder van deze machine was ene Chalon, uit Mons in Henegouwen.

Het nieuwe sas was klaar op 18 november 1758, alwaar de dammen verwijderd werden en de sluizen geopend.



Er was een groot en een klein sas, tesamen met 4 duikers voor het lozen van overtollig water . Het overschrijden van de vaart was echter nog niet mogelijk daar er enkel een vaste brug lag over het afwaterings-sas en een beweegbare brug over het klein sas. Over de grote sluis, de zeesluis, lag er nog geen brug, die kwam er enkel in 1818. (zie jaarboek 1983, blz. 46).

Deze brug was waarschijnlijk een wipbrug. Achteraf werd deze brug vervangen door een draaibrug. Inderdaad weten we, langs F.Gevaert om, dat na de aanleg van een eerste kusttramlijn in 1885 (de lijn Oostende-Veurne) reeds in 1886 de lijn Oostende - Blankenberge in gebruik werd genomen.De stoomtram liep al over Sas Slijkens naar Bredene dorp. Op het sas volgde het tramspoor de linkeroever van de kreek tot aan de sasbrug, alwaar ze over de draaibrug van die sassen reed om de rechteroever van de vaart Brugge - Oostende te volgen tot aan de nukkerstraat (cfr. De tram is daar -Jaarboek 1974.)

Het was ook op deze draaibrug dat het historisch ontmoeten der beide Bredense muziekkorpsen, de St.Cecilia en Willen is Kunnen plaats vond. Het resultaat was een ware veldslag, waarbij zelf het koper slag-instrument werd.

De brug, waarschijnlijk van wipbrug draaibrug geworden om de zware gewichten van de trams te kunnen dragen, lag enerzijds voor het gemeentehuis en anderzijds voor het huis van Camiel Luca in de Prins Albertlaan. Hij was amper breed genoeg om de logge tramgevaarten door te laten . De voetpaden op de brug waren niet veilig bij het passeren van de tram.

In het jaar 1933 werd de oude draaibrug vervangen door een vaste brug, een vijftigtal meter meer landinwaarts, dit ter gelegenheid van

het verbreden van de rijksweg Brussel- Oostende. Geen enkel schip kan sindsdien nog de sassen bereiken. Ze dienen enkel nog als afwaterings- sluisen.

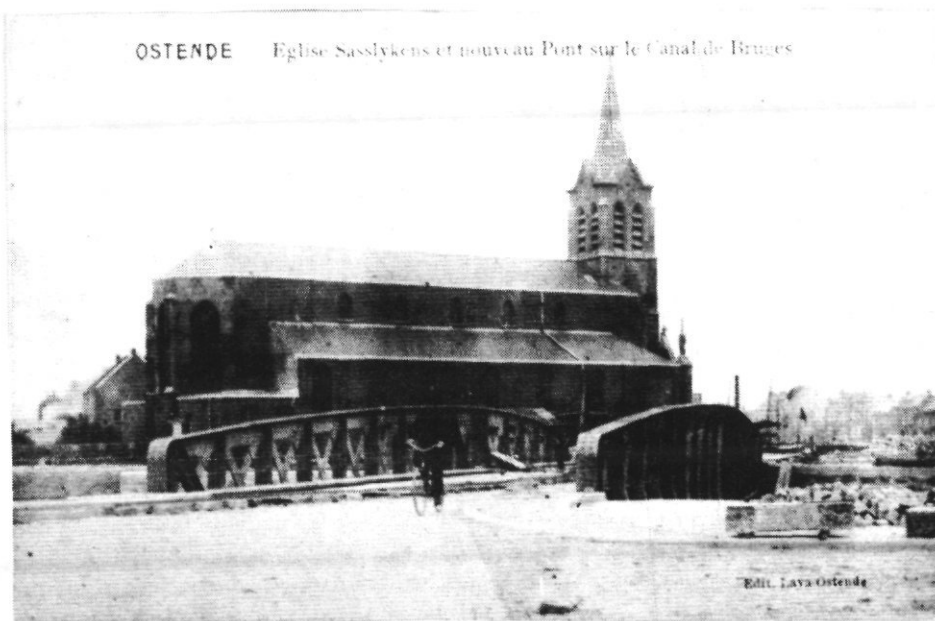
Op de plaats waar de oude sasbrug lag loopt er nu een voetgangers- wegeltje over brugjes overs de pijlers aan de ingang van het sas.

STROOMOPWAARTSE EN-AFWAARTSE STUWBRUGGEN.

In 1750 werd de " Compagnie der Zaagmolens " opgericht. Onmidde- lijk werden er werken aangevangen ten einde de mogelijkheid te scheppen de molens te bevoorraden met boomstammen, aangevoerd per schip.

Er werd een verbindingskanaal gegraven tussen de Oostendse vaart en de Gouweloze kreek. Men noemde het kanaal de " Légillon, (Légillon was directeur van de zeevaart van Vlaanderen -1736-) en het werd met de vaart verbonden door middel van een sluis, de " Verloren kost ".

J.B.Marchal deelt ons mee in zijn " Historische beschrijving van de wijk Sas Slijkens en van de sluisen van Slijkens " : " Aan het begin van het stroomopwaartse gedeelte van het molenkanaal te Slijkens, juist op het punt waar de aansluiting plaats had met de vaart Brugge- Oostende 't zij dus rechtover de plaats waar zich nu (1940) de fabriek " Ostend Stores " bevindt, was ten tijde van de zaagmolens een oude ophaalbrug, be- staande uit twee delen, en over dewelke het verkeer verzekerd werd van de baan Oostende- Slijkens- Plassendale (Deze brug is zichtbaar op een prent van de oude kapel van Bredene).



Tijdens de uitvoering van de werken aan de, nu verdwenen afleidings- vaart tussen de Oostendse dokken en de vaart Brugge- Oostende op die plaats werd de tweedelige brug afgebroken en vervangen door een draaibrug die de naam kreeg van Kapellebrug. Ze ontleende haar naam aan de nabij gelegen sasse kapel.

De oude kapellebrug werd gebouwd in 1820.

In 1909 werden door Bruggen en Wegen werken aanbesteed voor het maken van een stroomopwaartse stuwbrug ofte Pont Barrage, aan de kerk van Molendorp en eveneens van een bassijn-sas. Om die werken te kunnen uitvoeren moest de kapellebrug in de molenhoek afgebroken worden. Bedoelde werken waren klaar in 1911.

Deze stroomopwaartse stuwbrug werd in 1944, door de aftrekkende Duitsers, beschadigd doch betrekkelijk rap hersteld.

De stroomafwaartse stuwbrug, gelegen bij de werven van Béliard en Crighton, werd gebouwd te samen met de voorhavenbrug en het Sas Demey, in de periode van de grote havenwerken van rond de eeuwwisseling.

Deze brug was er bijzonder nodig om het spoorwegverkeer tussen het vormingsstation en de kaaien van de nieuw gebouwde dokken mogelijk te maken.

In 1905 werden deze werken plechtig ingehuldigd door koning Leopold II.

PLASSENDALE EN DE BRUG OVER DE VAART BRUGGE - OOSTENDE.

Plassendale ligt, en lag altijd op oudenburgs grondgebied. Toch loont het de moeite het hier even onder de loupe te nemen.

We weten allen, dat in 1622, het rak gegraven werd dat de Oostendse havengeul met Plassendale, en zo met het Ieperleed, verbindt. Terzelfdertijd werden er te Plassendale sluizen gebouwd, teneinde het zeescheepvaartverkeer tussen Brugge en de Zee mogelijk te maken en de overdracht aldaar af te schaffen. De sluizen, door hun te verre verwijdering van de zee, bleken ondoelmatig. Ze werden afgebroken na het bouwen van nieuwe sluizen te Slijkens, in 1676.

Laten we aannemen dat er mogelijkheid was de andere oever te bereiken langs de sassen, maar dit duurde maar een goede vijftig jaar. Na de afbraak kwam er een overzet.

Maar geen mens, hoe oud hij ook mag wezen, herinnert zich dat er te Plassendale een regelmatige overzetsdienst zou geweest zijn. Toch vinden we op vele oude kaarten daarvan vermeldingen.

Op de kaart van het Leie departement door Maillart en zuster, uit het jaar 8 (1800) is er geen brug te bespeuren. Ook een overzet wordt er niet vermeld.

In 1865 vinden we op de kaart bij Plassendale twee "Nacelles" (overzetten) getekend. Een noordwaarts en een andere meer ten zuiden van "Plasschendale". Maar nog steeds geen brug over de vaart Oostende-Brugge aldaar.

Op de militaire kaart van 1883 staat er dan wel een brug getekend. Zo zou de brug moeten gebouwd zijn tussen 1865 en 1883.

Op het einde van deze oorlog (40-45) werd de brug door de aftrekkende Duitse troepen vernield. Teneinde, zowel de scheepvaart als het wegverkeer toe te laten gedurende de herstelperiode van de vernielde brug, schafte Bruggen en Wegen zich een oude binnenlander aan, waarvan neus en achtersteven afgebrand werden en in de plaats twee opritten werden voorzien. Deze boot paste met zijn lengte precies tussen beide kanaaloevers in, zodat het wegvervoer "per boot" diende te geschieden, in die tijd.

Moest er een schip doorgelaten worden, dan trok men heel eenvoudig de bootbrug uit de kant tot langs de kanaaloever door middel van kaapstanders. Eens het vaartuig voorbij werd de oeververbinding hersteld door de bootbrug op zijn plaats weer te leggen. Het gaf aan chauffeurs van zware wagens wel een raar gevoel in die deinende boot de andere oever te bereiken. Deze situatie duurde tot iets voor de jaren 50.

Ook bij het wegtrekken van de duitse bezetters in 1918 werden de bruggen van Plassendale vernield. Een tijdelijke overzetsdienst werd toen onderhouden door de vader van de gekende sassenaar Jerome Depoorter, dit tot de bruggen hersteld waren.

Zowel de brug over het kanaal Oostende- brugge als deze over de vaart Plassendale- Nieuwpoort worden aangeduid met de benaming "Plassendale brug".

PLASSENDALE EN DE BRUG OVER DE VAART PLASSENDALE - NIEUWPOORT.

Zoals verderop geschreven wordt bestonden er, sinds onheugelijke tijden, te Plassendale twee overdrachten, waarvan er één ingebouwd was in de dijk van de zijdeling, waarop dan een wegverbinding lag tussen Bredene en Oudenburg.

Na het beleg van Oostende (1601-1604) was een der voornaamste doelstellingen van de aartshertogen de fel geteisterde streek rond Oostende en de haven en stad van Oostende herop te bouwen. Een der middelen daartoe was het hergraven van de Ieperleed, tussen Brugge en Plassendale (1622) Een sluis over de kreek van Stene stelde het gegraven kanaal in verbinding met de haven van Oostende. Dit zou dus de eerste sluis van Plassendale kunnen geweest zijn. Inderdaad vermeld Maurits Gysselinck in zijn " Toponomie van Oudenburg " bij sas van Plassendal : " ende es tbeeloop daer tnieuwe sars jn licht te Plasschendaele, 1617 " . En betreffende Plasschendaele : " Plasschendaele, jegenode in de omgeving van het Overdrag, 1611

Het sas heeft dus rond dit tijdstip de overdracht vervangen.

Verder vermelden Maillart et Soeur op hun kaart van " an 8 de la république française, 1800 " betreffende Plassendale : " Ecluse construite à neuf en 1785 . De nu nog bestaande sluis werd dus in 1785 hersteld of herbouwd.

Bij het bouwen van de sassen van Plassendale in 1622 (een zeesluis op de vaart Brugge- Plassendale en een sluis voor de vaart Plassendale- Nieuwpoort) waren er geen bruggen voorzien bij de kunstwerken. Het lijkt dan ook waarschijnlijk dat de bruggen in 1785 geslagen werden.

AANHANGSEL.

Verderop over de vaart Oostende - Brugge liggen nog Stalhillebrug en Nieuwegebrug. Alhoewel ze ons feitelijk niet aanbelangen toch een kleine historiek.

Laten we hierbij opmerken dat er in 1901 te Nieuwege nog steeds geen brug lag. Inderdaad lezen we in het Brugse Ommeland 1969/9 : "dat de brugse brug van het Ijzeren Hekken " van aan de coupure in augustus 1917 werd weggehaald op last van de bezetter, die de aanwezigheid van een extra brug over de vaart Brugge- Oostende wenselijk achtte en daarom deze " Brug van het Ijzeren Hekken " naar Nieuwege, Varsenare liet overbrengen. Zo bekwamen de Nieuwegenaars, die al sinds de vorige eeuw op een brug aandrongen, op een wat ongewone manier hun eerste brug.

Zeer lang hebben ze er echter niet kunnen van genieten, want bij de duitse aftocht werd de brug op 17 oktober 1918 vernield. Het zou tot 1932 duren vooraleer een nieuwe brug op Nieuwege feestelijk kon worden geopend. Tussentijds deed de vroegere overzet weerom dienst.

Stalhillebrug daarentegen werd geworpen tijdens het hollands be-wind in 1822.

DE OVERDRACHT TE PLASSEDALE.

In vroegere tijden zorgden de waterlopen niet alleen voor afwatering, ze werden ook bevaren door allerhande scheepjes die met alle slag koopwaren de naburige dorpen of marktplaatsen aandeden. Gedurende vele eeuwen waren de waterwegen der polders van groter belang dan de landwegen. De Oostendse haring bv. vond zijn weg naar het binnenland en zelfs naar het buitenland per boot !

De oude kanalen waren niet uitgerust met sluizen om het niveauverschil tussen de verschillende vaarvlakken te overbruggen, wel hadden ze waterpoorten. Dit was een bouwwerk waardoor de waterweg werd afgesloten door een valpoort of door schotbalken.

De valpoort was opgehangen aan een spil en kon zo opgehaald worden om de doorgang voor de boten vrij te maken. Het schip kwam voor de poort liggen, de valpoort werd opgehaald en het schip schoot met de waterstroom naar beneden. Stroomopwaarts werd het schip door de poort gesleept met behulp van paarden.

Op de leie bestonden dergelijke waterpoorten in 1050.

Op de ijzer gebruikte men overdrachten, ook overtoom genaamd. Deze van Nieuwendamme was bekend sedert 1167 . Hier lag een dam dwars over het water, met aan iedere kant een hellend vlak. Op iedere oever was een groot gestel opgericht waardoor het schip, door middel van wielen of tredmolen, langs het hellend vlak overgewonden werd in de andere vaarweg.

Als de wereldhaven Brugge, na de verzanding van het Zwin, alles uitprobeerde om zijn zeehandel te redden, gebeurde zijn scheepvaart naar zee gedeeltelijk langs Oostende en dus ook over Bredene. Ten dien einde hadden de Bruggelingen het Ieperleed, komende van Brugge, alover Plassendale naar Nieuwpoort, laten verdiepen en verbreden, in 1618 . Deze waterloop moest onvermijdelijk de dijk van de Zijdeling doorsnijden.

Inderdaad hebben we de Zijdeling langs de oostelijke oever van het Ieperleed van aan het " oudenburgse castellum " tot aan Plassendale, alwaar de dijk, het Ieperleed verlatende, zich in de richting van de Bredense duinen voortzet, dwars door het land.

De dijk van de Zijdeling is reeds geattesteerd in 1201.

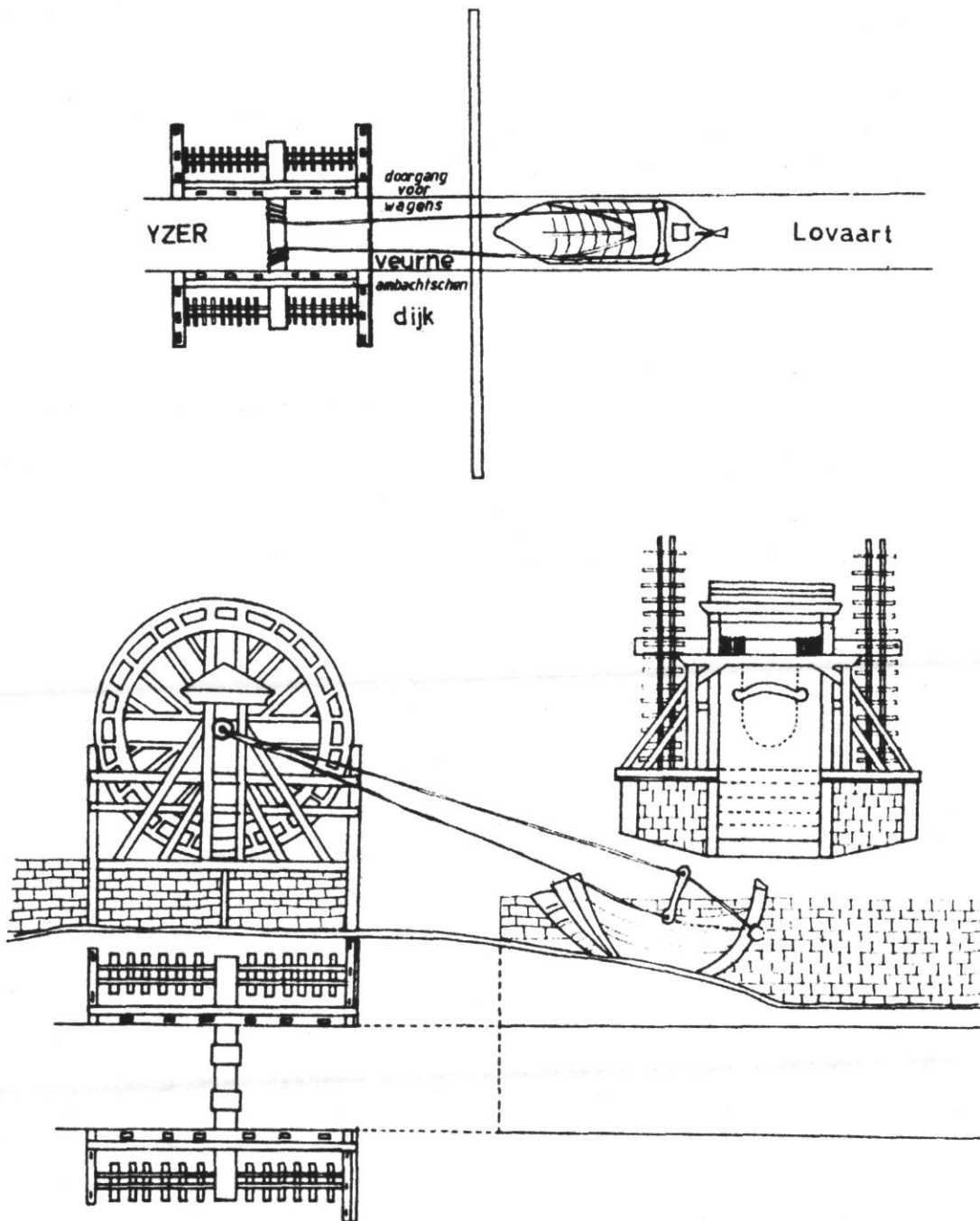
De dijk hoorde aan de watering van Blankenberge en vormde haar Westelijke grens en beschermde haar landerijen tegen het inundatiegevaar der wateren komende uit 's Heer Woutermans Ambacht. Het gat te Plassendale waar het ieperleed door de Zijdelingsdijk liep stelde onze voorouders voor zware problemen. Dit gat overdijken betekende de scheepvaart stremmen en dat terwijl de bevordering van de scheepvaart een van de hoofdbekommernissen was bij het kanaliseren van het Ieperleed. Het gat open laten betekende het land van de watering prijs geven aan de vloedende wateren uit 's Heer Woutermans Ambacht.

grondplan

der

WINDE

te Windele (Pollinchove) in 1826 afgebroken.



Teekening van het werktuig genaemde Sleek der Fintella diende om de Schepen over te Winden uit de Loo vaert in de ijservaert. Is afgebroken in de maand Julius 1886 en uitgetekend der plaats door Joannes tadvicus Josephus Hallebranche wonende te Loo.

Men loste dit probleem op door in dit gat een overdracht te bouwen met twee hellende vlakken waarover de schepen van het ene water in het andere getrokken werden. In geval van nood kon men de overdracht zodanig ophogen dat de kruin van de Zijdeling bereikt werd.

Een merkwaardige beschrijving van de Zijdeling en van deze overdracht gaf een document uit 1561. Het werd bewaard in het in 1940 vernielde archief van Oostende. Ook H. Pirenne schreef er een interessante studie over: "Les overdraches et les Portes d'eau en Flandre au XIIIe siècle".

Teneinde de scheepvaart nog te vergemakkelijken werd in 1622 het kanaal Plassendale-Slijkens gegraven. De sluizen werden te Plassendale gebouwd, wat achteraf een grove vergissing bleek te zijn. De afstand van Plassendale tot de zee was veel te groot. Het spel van ebbe en vloed bellette de schepen door te varen bij laag water en de verzanding speelde ook een rol. Enkel bij hoog tij konden de schepen het sas bereiken. Het gevolg daarvan was dat de scheepvaart nog altijd diende te gebeuren met kleine platboomde vaartuijjes, welke zich via de oostendse havengeul en de Noord-Ede tot aan de blauwe sluizen van daar uit tot aan het Ieperleed te Plassendale verplaatsten.

Daar werden de bootjes, eveneens door middel van een hellend vlak of overdracht en met behulp van windassen in het Ieperleed overgebracht. Beide waterlopen hadden ook niet hetzelfde waterpeil.

Die overtoom moet zich daar reeds vroeger bevonden hebben want we lezen uit een klacht van de Blankenbergse sluismeesters van 31 maart 1600 dat de Staten van Vlaanderen besloten hebben dat alle schippers die zich van "het overdrach" van Plassendale bedienen, het gebruikelijke recht moeten betalen: "alsdan was toegheseyt de Sluysmeesters van Blanckenberghe recompense van de asse ende reepe van den overdrach by den forte van Plasschendale".

In een vertoog uit de jaren 1671 lezen we dat "alle schepen wilstende vaeren van de caye van Oostende naer Brugghe hebben gehadt twee weggen ofte passagen, te weten déne ende corste commende uyt d'haven van Oostende door de creke van Breedene seseyt Noortheye neffens den dyck van Breedene tot Plasschendale, alwaer daer was een overdracht, over hetwelck de schepen wilstende naer Brugghe wierden overghewonden in de oeden Ieperleed, d'anderen weghe ofte passaige was van Oostende vorseyt door de Gaveloose creecke, omne te vaeren naer het houtland ende oock als sy wilden voorby Snaeskercke ende Oudenborgh, vallende also tot Plasschendale aan den vorseyden overdracht ende also voorts naer Brugghe als voorgaende. (Er was ook een overdracht te Snaeskercke: 'te Snaeskercke alwaer een klein fort van 15 à 30 man was opgerigt, nadat die van Oostende de overdrach in brand gestoken hadden (1585).

Zo denk ik te mogen besluiten dat er zich destijds bij Plassendale twee overdrachten bestonden. Een die de scheepjes uit de Zijdeling in het Ieperleed brachten en een tweede die door de scheepvaart in het Ieperleed zelf werd gebruikt.

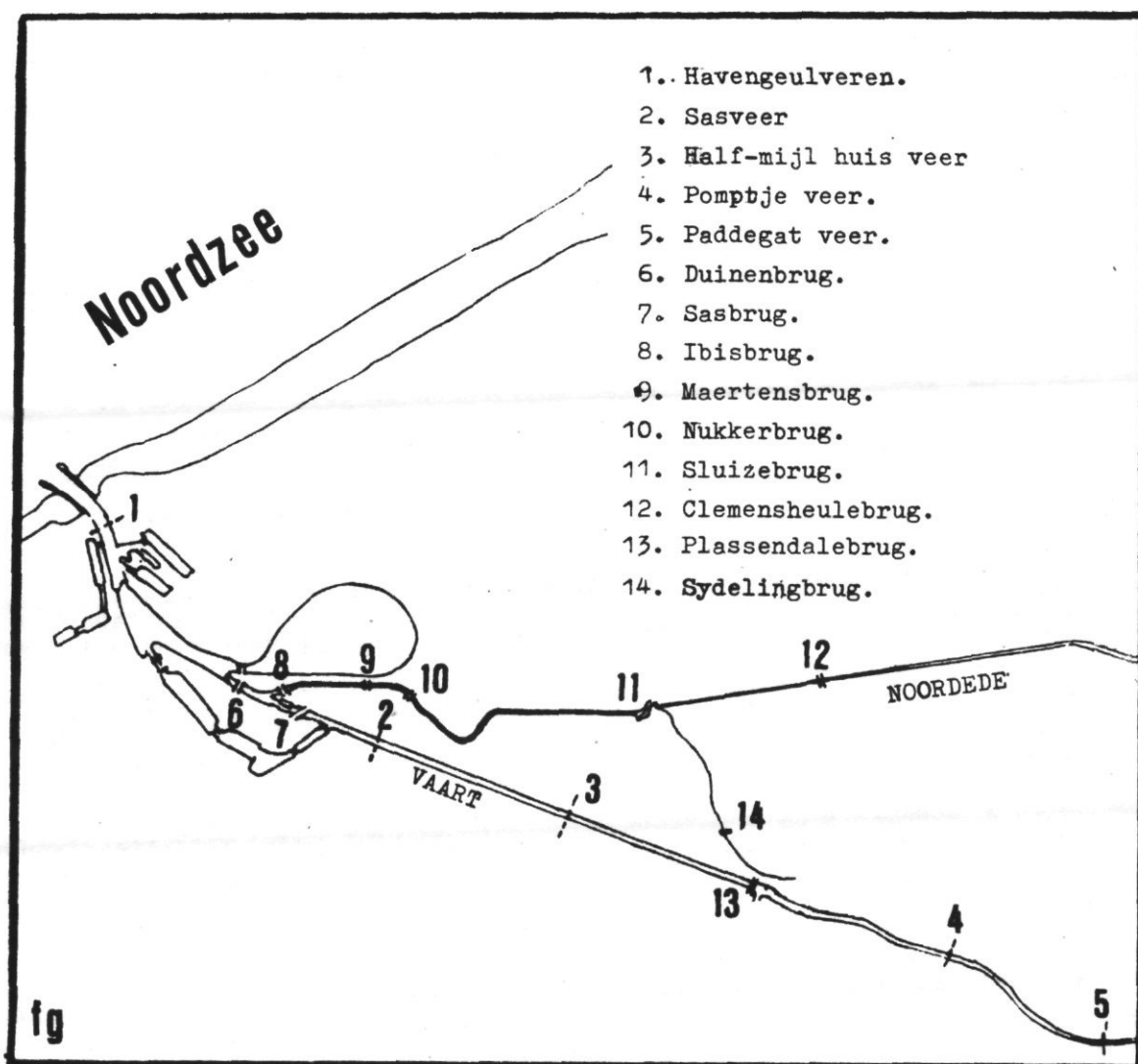
De eerste verdween als wanneer het sas te Slijkens werd gebouwd, het tweede wanneer het huidige sas van Plassendale er was in 1623.

Misschien door deze scheepvaart langs de Noord-Ede en de Zijdeling bleef er aan de Blauwe Sluis tot op haden het geloof in de legende bestaan als zou de benaming "Blauwe sluis" afkomstig zijn van "Blauwers Sluis" hebbende de betekenis van smokkelaarssluis.

Wie weet werd er gedurende de reis van Slijkens naar Plassendale iets onwettigs verhandeld. Dat kan, maar er is daarvoor geen enkel bewijs te vinden. Ik denk de verklaring " smokkelaarssluis " van de hand te mogen wijzen. Er was meer dan één Blauwe sluis in Vlaanderen. Zo hadden we destijds in Oostende tot tweemaal toe een Blauwe Sluis. De eerste was gelegen langs de oude Oostendse haveningang, ongeveer ter hoogte van de hedendaagse kursaal. Ze werd ook westsluis genaamd, dit in tegenstelling tot de oostsluis (Oostspeye) Beiden dienden ze om het water van de " Nieuwen Oostendischen watergangck " op te houden of af te laten. De tweede Blauwe Sluis te Oostnde wordt vermeld op het einde van de 17e eeuw.. Ze bevond zich ongeveer ter hoogte van het huidige Mercator sas te Oostende.

De naam van deze Oostendse Blauwe sluisen, evenals van de Bredense Blauwe sluis komt van de blauwe arduinsteen waarmede de kunstwerken werden opgetrokken.

In het land van Waas, bij Moerkerke, bevindt zich een rode sluis, opgetrokken in rode bakstenen.



Wel en wee van de Ebes centrale te Slijkens - Bredene.

door Jos. Coenye.



De elektrische Centrale te Bredene Slijkens zal in 1986 - als ze dan nog bestaat - de respectabele ouderdom van 80 jaar bereikt hebben. Daar de installaties nu (1984) grotendeels verouderd zijn en de " traditionele tand des tijds " opgemerkt wordt aan de gebouwen, zo is die Centrale, mede door de gewijzigde economische omstandigheden, niet langer rendabel meer en heeft zij als PRODUCTIE-eenheid dan ook afgedaan.

Het te voorspellen gevolg is, dat ze vroeg of laat onder de slopershamer zal terecht komen, of minstens voor andere doeleinden geheel of gedeeltelijk zal omgebouwd worden.

Gezien het hier om een technisch " boegbeeld " gaat, dat bijna drie generaties lang vergroeid was met een welbepaald industrieel gedeelte van Bredene : het SAS SLIJKENS - zodanig dat men er reeds voor de eerste wereldoorlog de toponymische naam "Centrale-Slijkens " aan gaf ! - zo zou het spijtig zijn dat wij het weinige dat we er nu nog van weten, niet optekenden voor de geïnteresseerden. Wij waarschuwen nochtans : het wordt geen echt leuk verhaal ... en er is geen happy-end aan !

En om alle misverstanden te vermijden weze het vooraf klaar en duidelijk gezegd dat het niet in de bedoeling lag een volledige en goed uitgeplozen historiek weer te geven van de achtbare " Electriciefabriek " Dat zou naar rato van slechts één enkele bladzijde per jaar, voor deze 80 jaar al bijna direct een derde van ons huidig jaarboek innemen ! En wat is een enkele bladzijde om de voorvallen en wetenswaardigheden van een vol jaar in het daglicht te stellen, en dit bij een bedrijf dat lange tijd ononderbroken 24 uur op 24 uur, en 365 dagen per jaar werkte ?.

Daar de Centrale reeds enkele jaren op non-actief gesteld was en alleen nog als ultieme reserve diende - maar toch haar strategische belangrijkheid niet kwijtkon bij het militair gezag - dat ze als dusdanig nog niet wou vrijgeven (1), zo werden er dan maar verschillende diensten gehuisvest. Deze diensten, uit andere EBES disciplines, wisten door plaatsgebrek met de administratieve documenten moeilijk blijf, en de vele duizenden technische plans, opgemaakt tijdens de volledige productie-loopbaan van de centrale werden, op enkele clichés en een paar fotoalbums na ook veroordeeld ... en dus moesten wij ons behelpen met persoonlijke herinneringen en deze van oud-collega's en vrienden. Tijdens onze loopbaan hadden wij echter jarenlang de gelegenheid om de vele plannen, dikwijls voorzien van geschreven documenten te raadplegen. Deze documentatie is nu wel verleden tijd, maar een klein persoonlijk archiefje hielp ons toch over de grootste moeilijkheden heen.

Daarom hielden we ons veelal aan markante feiten en voorvallen die destijds het leven " kruidden " en enkele interessante gegevens over het ontstaan, de gestadige uitbouw, de werking ... en de teloorgang van de Centrale, zonder al te diep in te gaan op technische details, die voor de meesten van onze leden toch maar droge kost zouden zijn. Waar het niet anders kon, gaven we een kort woordje uitleg. In een elektrische centrale zijn er nu eenmaal naast gebouwen en administratieve diensten, ook nog stoomketels en machines en leidingen en buitendiensten en... nog heel wat andere zaken. Het is daar wel een complex geval, zodat techniek toch niet helemaal weg te cijferen is uit deze bladzijden. Maar er komen geen wiskundige formules aan te pas ! - 't Is echt beloofd !.

Eerst een weinig voorgeschiedenis.

Vanaf de jaren 1900 begon de achterdocht jegens de electriciteit af te nemen en werd een stijgende vraag waargenomen. In het buitenland (vooral in Zwitserland met Brown Boveri Cie) begon men nieuwe centrales te ontwerpen. Bij ons aan de kust was reeds in 1903 een aanvang gemaakt

(1) De belangrijkheid van de elektrische centrale - als strategisch object - wordt verder nog in het licht gesteld.

met het moderniseren van een gedeelte van de buurtspoorweg, die toen met de stoomtram, bijgenaamd "de marchandize" door het Sas-Slijkens, de Nukkerstraat en het Dorp, verder naar Klemskerke reed. Het spoor was aangelegd door de N.M.V.B. (2) en verpacht (reeds op 08.08.1886) voor uitbating aan een Luikse maatschappij: "Société des Tramways de Liège-Seraing". Daar nu de grootste aandeelhouder van deze maatschappij, dhr. Ed. Empain, te zijner tijd baron en bankier te Brussel, eveneens zowat alles te zeggen had in de A.C.E.C. (3) waar men naast allerlei machines ook nog elektrische trams bouwde, zo is het niet te verwonderen dat de Buurtspoorwegen alras met de nodige energie aangespoord werden om hun geweer "van schouder te veranderen" en zo niet de stoomtractie op te doeken, dan tenminste de elektrische voeding op hun eigen net onder ogen te nemen.

Economische en zeker financiële redenen zullen wel niet vreemd geweest zijn aan deze omschakeling. Men mag namelijk niet uit het oog verliezen dat de A.C.E.C. met de groep Ed. Empain toentertijd elektrische trams leverde over gans de wereld - in China, Argentinië, Rusland, Spanje, Mexico, Toronto, Calcutta, Cairo.. en dat men in België dan ook niet bij de pakken kon blijven zitten. Daarbij bleek de elektrische tractie veel rendabeler dan de stoomtractie, en in de ogen van de mensen, veel properder... en moderner! (4) Wat nu ook niet wil zeggen dat de stoomtram zo maar van de ene dag op de andere afgedaan had - absoluut niet, maar het zou ons te ver leiden hierop in te gaan. De trams vormen namelijk een historie op zichzelf (5).

De "dépot van den tram" bevond zich in Oostende (waar hij nu -1984-nog is). Even voor 1900 werd door de Engelse kolonel North een private tramlijn aangelegd tussen Mariakerke en Middelkerke langs de zeedijk. Hij bouwde ook zijn eigen elektrische centrale in de Northlaan (huidige Vercamerschool te Oostende) Reeds in 1903 was ook te Oostende-stad een klein elektrisch bedrijf gevestigd in de toenmalige gasfabriek, destijds gelegen Kan. Colenstraat en gerechtshof. Door wie van de twee de stroomlevering aan de trams gebeurde, konden wij niet achterhalen.

- (2) N.M.V.B. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Wettelijk gesticht op 28 mei 1884. Niet te verwarren met de N.M.B.S. : Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.
- (3) A.C.E.C. Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi.
- (4) Tussen de plannenmassa in de centrale te Slijkens hebben wij jarenlang een reclame folder gekend met betrekking tot de afmetingen van een tram voor de De Smet-De Naeyerbrug. In deze folder werd de stoomtram-locomotief afgebroken tot "tegen de grond": lomp, zwaar, stinkende rookwalmen (toen ook al!) kon zelf geen passagiers vervoeren, vergde veel onderhoud, men moest voorraden aanleggen en 1 uur voor het vertrek opstoken en nog veel meer liefs. De elektrische tram daarentegen was een wonder van gemak en eenvoud want: "on donne un vigoureux coup de sonette, on desserre le frein, on admet le courant... et voilà: on part! - Vrij vertaald: men trapt flink op de bel, men lost de rem, geeft stroom... en juuj, we zijn weg!. Van de bovenleiding en de stroomvoorziening werd in die folder natuurlijk niet gesproken!.
- (5) Wie van de tram-geschiedenis wat meer wil weten, raadplege F. Gevaert Ons Jaarboek Ter Cuere 1974.

Maar het moet zijn dat er daar wel problemen waren. De electriciteitsfabriek North(tot 1899 Mariakerke) en de Soc.An . Eclairage du Centre én de maatschappij Ostende Gaz & Electricité... én de Stad Oostende (6) blijken regelmatig in discussie gelegen te hebben. Hierdoor ging de baron Empain, financieel goed beslagen, en het gekibbel moe, zeer rap (7) zijn eigen weg varen en besloot hij een eigen centrale te bouwen.

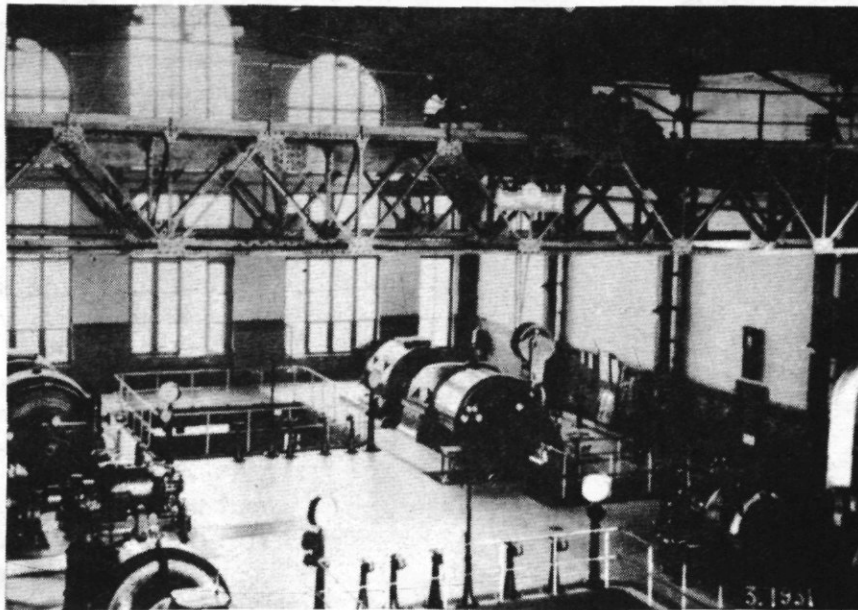
De maatschappij werd subito-presto uit de grond gestampt onder de naam " SOCIETE ANONYME CHEMIN DE FER ELECTRIQUE OSTENDE- BLANKENBERGHE ET EXTENSIONS "- 33, rue du Congrès, Bruxelles. Niks minder dan dat... De stichtingsakte werd op 26 juni 1905 verleden voor notaris Van Halteren te Brussel en verscheen in de bijlagen van de " Moniteur Belge " van 3.4 en 5 juli 1905 - n° 3733. Hoofddoel was : elektrische stroom leveren aan de trams en nog wat links en rechts ook(alhoewel dat niet alzo beschrevenwas !) en zo komen we tot

DE ELECTRICITEITSCENTRALE TE SLIJKENS.

Deze centrale die toen niets anders kon zijn dan een kolencentrale, moest noodgedwongen aan een waterloop liggen voor de kolenbevoorrading en het koelwater, en mocht dan ook weer niet te veraf liggen van de afnamepunten, want hoogspanningslijnen kende men nog niet al te goed en ondergrondse kabels waren - en zijn nu nog altijd - een dure aangelegenheid. De beste plaatsen leken de voorhaven te Oostende en de Brugse vaart te Bredene, maar wegens geplande havenwerken kreeg deze laatste positie de voorkeur, en wel de onbebouwde terreinen op de rechter oever van het kanaal.

Het duurde wel tot eind 1905 vooraleer - na de vestiging der wasserijen aldaar- opnieuw wat leven kwam op die terreinen die behoorden tot dat industrieel gedeelte van Bredene dat " uitgebakken" was ten gevolge van de lokale baksteennijverheid. Naar het schijnt waren deze steenbakkers voor de eeuwwisseling al begonnen in de omgeving van de huidige IBISSchool, en naargelang de bovenste kleilaag een paar meter diep afgegraven was - bijna alles gebeurde toen manueel - zo werd met de kleiwinning maar een stukje verder opgeschoven in de richting van Brugge (8)

-
- (6) Dat waren productie- en distributiemaatschappijen die de concessie voor electriciteitslevering aan de stad in handen hadden rond de eeuwwisseling.
- (7) Als men over het nodige geld beschikt en de kennis van het zakendoen beheerst, dan kan het altijd zeer rap gaan!.
- (8) Bij het opsporen van een ondergrondse hoogspanningskabel in de Nukkerstraat in 1950 stootten wij op een oud gemetseld rookkanaal, dat ongeveer 1 meter onder het wegdek dwars over de straat liep, juist voor de winkel naast de bank BBL. Wij vonden er ook een drietal vermoedde spoorliggers en enkele gesmede spoorspijkers, vermoedelijk van de eerste tramlijn. Eenzelfde rookkanaal kwam aan het licht tijdens de bouw van het tweede kolenpark EBES in 1950.
Zie ook R.EECKHOUT : Zoeklicht op Bredene blz 120 e.v.



eerst langs de Prinses Elisabethlaan (die toen de Slijkens straat Noord heette) en later langs de Brugse steenweg. Dit bovenvermeld uitbakken- en destijds niet verplicht weer aanvullen (omdat Bruggen en Wegen het gingen doen met baggerspecie uit de vaart... en het toch maar zelden deden !)- verklaart de nu nog bestaande denivellatie tussen de Pr. Elisabethlaan en de 50 à 100 m. daarachter gelegen terreinen; (zie als vb. de "afdaling" naar het kerkhof te Slijkens in de huidige Kerkhofstraat en practisch het ganse terrein EBES en de achtergronden tot aan de Nukker, die in februari 1953 flink overstromd werden.

Met de bedoeling zich een plaats onder de Bredense zon te verwerven had Baron Empain reeds op 1 oktober 1904 een strook grond van 721 m² voor één jaar gehuurd van de domeinen voor de prijs van 151,46 F. Om de een of andere reden wilde het Beheer der Domeinen deze strook echter niet verkopen, wat één jaar later voor een tweede, aangrenzende strook nochtans wél gebeurde. Blijkbaar was men toen ook niet vies om een partijtje te speculeren. De eerste strook lag langs de Pr. Elisabethlaan en werd later - en is nu nog altijd - de voortuin van de Centrale. De tweede strook, gelegen op de hoek van de Elisabethlaan en de toenmalige weg - later Electricstraat en nu verdwenen, blijkt verhuurd te zijn geweest aan iemand die daar een bouwvallige barak staan had . Door het afhuren van de voorgrond was de achteraan gelegen grond direct minder aantrekkelijk en ook minder waard, want er waren practisch geen toegangen - en naar gebleken is, ook geen amateur-kopers meer !.

In 1905 werd deze achtergrond dan aangekocht voor de nieuwbakken electriciteitsmaatschappij (9) en daar verder speculatief gekibbel weinig of

(9) Het is ons niet bekend wanneer de verkoop gebeurde - alleszins na juli 1905 - noch hoe groot het beginterrein was : naar een opmeting op plan, ongeveer 23.700 m² . Ook de koopprijs konden we niet uitvisen. Zeer waarschijnlijk werd de verkoop bedongen te Brussel... want op 18.06.08 beschikte men in Slijkens nog niet over een plan voor de afsluiting van dit terrein!.



geen zin meer had, waren de Domeinen dan ook maar accoord - deze keer met de verkoop - van de tweede strook in totaal 329m² groot. Deze verkoop gebeurde op 13 december 1905, en de grond veranderde van eigenaar voor 4940 F - inbegrepen het bouwvallig gedoe dat er op stond. De huurder was content dat hij van zijn huurceel af was omdat hij de toezegging gekregen had dat hij zijn koterij niet zelf moest afbreken. Op dat terrein werd wat later het huidige administratiegebouw opgericht.

Voor de "voortuin" werd een minnelijke schikking getroffen : op 9 december 1905 werd een huurcontract afgesloten voor 18 jaar, ingaande op 1 oktober 1905 dus 1 jaar na de eerste verhuring aan Ed. Empain. De lage huurprijs bleef dezelfde , nl. 151,46 F. (10) maar in het contract werd nu het spreekwoordelijk " Zwaard van Damocles" ingelast : het was jaarlijks opzegbaar... en de huurder was verplicht in dat geval

het terrein in de oorspronkelijke staat te herstellen m.a.w. de Centrale kon hierdoor in werkelijkheid geen enkele serieuze constructie bouwen op die grond, geen magazijn, geen bureel, geen onderstation... ze was er eigenlijk niets mee. Op 30 september 1923 werd het contract nog verlengd voor 18 jaar, maar nu voor 396 F/jaar.

In 1937 echter vond de lokale directie het welletjes en gaf waarschijnlijk te kennen dat ze het moe was om nog langer huur te betalen voor dit ongebruikt terrein, temeer dat ze voor alles wat maar met het Openbaar Domein te maken had, zelf gepeperde rekeningen te betalen kreeg en op geen enkele toegeeflijkheid moest rekenen. Even waarschijnlijk ging men bij de Domeinen het standpunt van de Centrale volgen en bleek men nu bereid " aanvaardbare " voorstellen voor aankoop te onderzoeken.

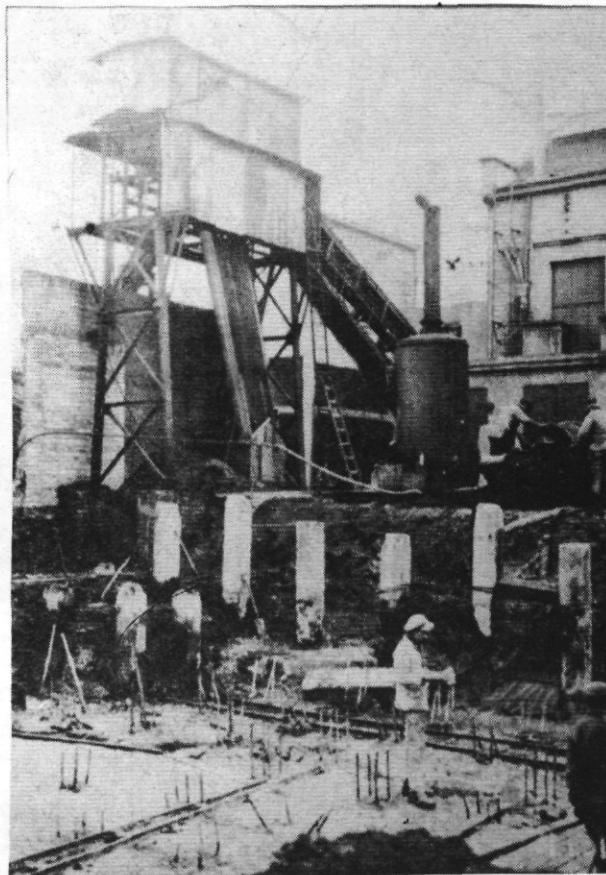
(10) Men mag zich niet blind staren op de minieme bedragen. Ter vergelijking : in maart 1906 verdiende een metser 0,40 F/uur . Hij werkte toen 10 u/daags en 6d/week . In die omstandigheden zou de metser meer dan anderhalve maand moeten gewerkt hebben voor de huur van dat lapje grond.

Maar... de reglementen van de administratie waren intussen veranderd, en nu moest - benevens het plaatselijke Domeinenbeheer - ook het Ministerie van Financiën zijn zegen geven. Drie voorstellen van de Centrale (het laatste bod bedroeg 90 F/m²) werden aldus van de hand gewezen. De ontvanger eiste 105 F. Dat werd door de directie vlakaf geweigerd, en er werd gedreigd de voorstrook niet meer te huren- en ook niet meer te onderhouden vanaf 1941 - einde contract. De betwisting had vooral betrekking op de benaming "bouwgrond". Er werd trouwens nooit een amateur gevonden die daar wilde bouwen met een elektrische centrale tegen zijn achterdeur. (11)

Het duurde nog tot 12 sept. 1938 eer men accoord kwam over de prijs van 100 F/M² en het terrein eindelijk aangekocht kon worden voor 83.670 F, kosten inbegrepen (12).

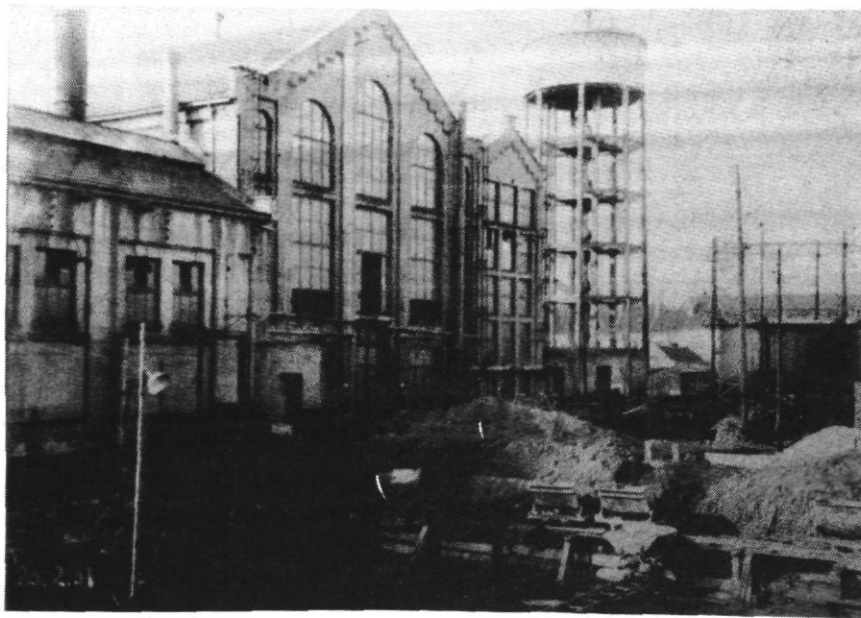
Ondanks de verkoop werd de huurprijs nog 2 jaar lang geeist maar natuurlijk niet betaald ! Het lag in de bedoeling van de Centrale om op dit terrein kleedkamers, waszaal en sanitair op te richten voor het personeel en eventueel een " showroom " voor huishoudelijke elektrische apparatuur. Maar de mobilisatie van 1938/39 en de wereldoorlog 2 hebben deze uitbreiding natuurlijk verijdeld .

Maar, keren we terug naar 1905. Na het oprichten van de S.A. Chemin de fer Electrique Ostende- Blankenberghe & Extensions, werd onmiddellijk het project voor de Centrale op de plank gezet. Voor de ontwerpers te Brussel moet SLIJKENS zo iets geweest zijn als de brousse, maar dan bevoond door een soort Menapiërs, want men bleek bijzonder wantrouwig (en



(11) Alleen de Duitsers bouwden daar in 1943 een bunker voor hun wachtsoldaten. Hij staat er nu (1984) nog en werd lange tijd gebruikt door de Centrale als verfpottenmagazijn!.

(12) Dat was dus 7,75 maal duurder - in 33 jaar- dan de eerstverkochte nevenliggende strook waarop het bureelgebouw opgericht was, wat een gemiddelde van 20% stijging per jaar betekent.



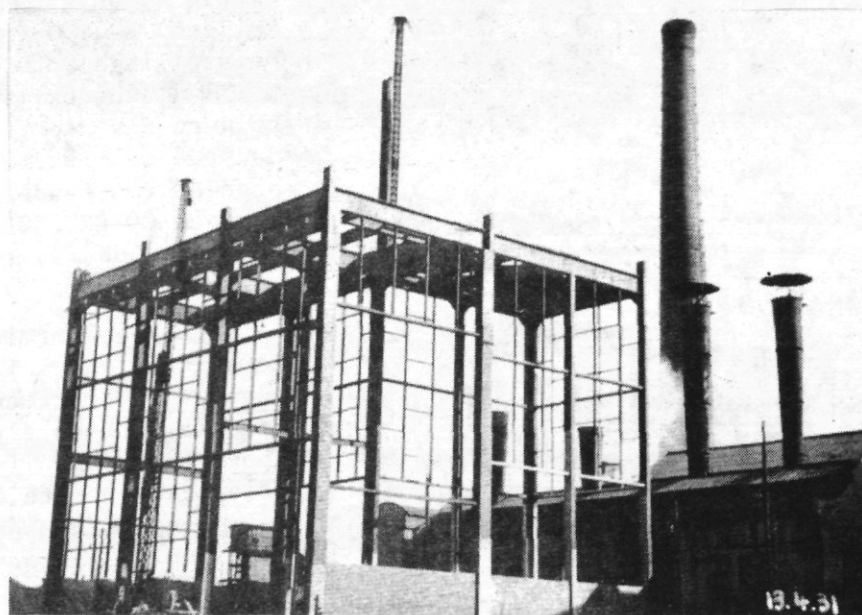
liet de Centrale dan ook niet bouwen door lokale aannemers) ; alleen ondergeschikte gebouwen kwamen daarvoor in aanmerking.

Voor deze gebouwen werd dan een lastenboek en een beschrijvende prijzenstaat van 16 blz. gedrukt!(13). Onderwerp : bouwen van het (huidig) bureau-gebouw voor 47.666 F, een oliemagazijn voor 2.854 F en... ook drie woonhuizen voor 35.300 F. Deze huizen waren gepland, helemaal achter in de Electricstraat, zover als de "wegeling" liep . Ze waren bestemd voor de controlerende chefs en werden - alhoewel de aanneming één globaal forfait was - nog vóór alle andere constructies eerst en vooraf gebouwd. Dus : eerst controle... en dan electric! De aannemer was August Boncquet, destijds Maria- Theresiastraat 42 en de architect , Ach. Roux, Peter Benoitstraat 73, Oostende. De drie huizen waren in de recordtijd van 6 maand bewoonbaar.Eén huis moet zeker al een tijd bewoond geweest zijn op 17 november1906, want toen werden architect en aannemer verwittigd " dat een kornis lekte, een pomp altijd afliep en de voordeur sleepte...". Deze huizen werden in 1948 afgebroken (14).

Begin maart 1906 werd reeds een aanvang gemaakt met enkele grondwerken en op verschillende plaatsen probeerde men " den goeden grond " te bereiken. Wie de vaststelling daarvan deed,weten wij niet, maar op onbegrijpelijke manier werd deze " goeden grond " gevonden bij -5m, terwijl serieuze sonderingen in juli 1930 en in 1963 ontegensprekelijk bewezen hebben dat de eerste echt-betrouwbare grondlagen op -6,5 à -7m

(13) Ostende, Imprimerie Centrale, Alb.Bouchery, 56, rue de l'Ouest .
(Adolf Buylstraat .)

(14) De vloerbalken en de duim-plancher in rode Noorse den werden herbruikt voor een aanbouw aan het administratiegebouw en zijn nu (1984) nog altijd in perfecte staat.

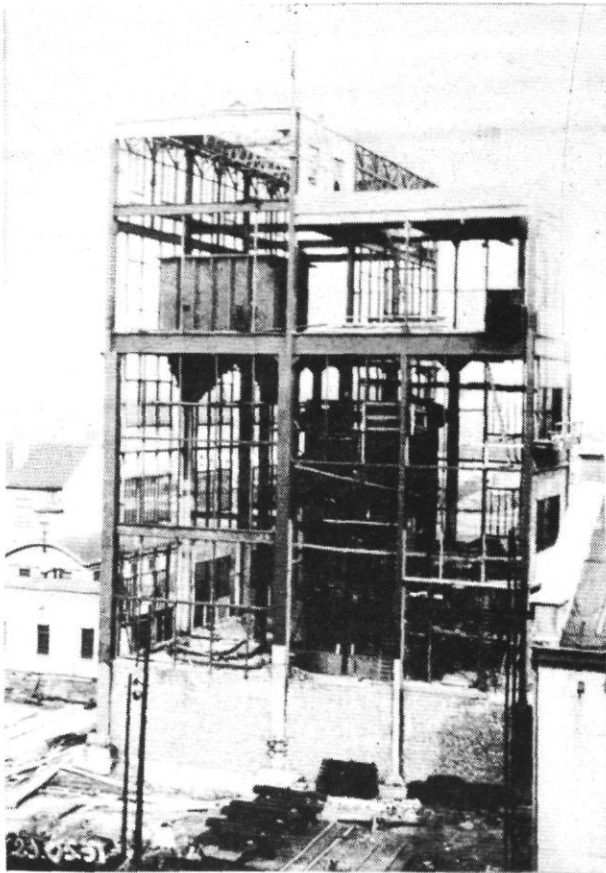


liggen, en de volgende op -15m. Toch is de Centrale nooit in de grond weggezonden - alhoewel wij in dat gedeelte nooit metingen uitvoerden.

Wat er ook van zij, op 7 augustus 1906 werd een bouwconventie afgesloten met de Brusselse aannemersfirma LOUIS DEWAELE - die nog altijd bestaat - voor het bouwen van een centrale met een machinehall voorzien van een rolbrug met 30 ton hefvermogen, een schakelpost gebouw, een ketelhuis, een magazijn, een watertoren van 250m³ - 25 m hoog onder het reservoir, een regenwater citerne van 1200m³, twee warmwaterciternes, samen 120 m³, een watervang vanuit de Brugse vaart, een gemetste fabriekschouw van 60 m hoog en de fundering voor een tweede identieke schouw (15). Als bijzonderheid : boven de batterijzaal was het ganse sanitair voorzien : 3 "pissijnen" en 3 WC's - een " op zijn Engels " voor bedienden en daarnaast twee " chemin de fer " (doorvliegers) voor de arbeiders, voorzien van automatische periodieke spoeling...!

Alles moest in 200 werkdagen af zijn vanaf 10 augustus 1906 . De ganse centrale moest gebouwd worden op een funderingsplaat ondersteund door palen (302 in totaal). Begin september 1906 begon men die funderingspalen - door de firma "pylones" genoemd. Wij nemen aan dat niet iedereen vertrouwd is met de techniek van het heien of boren van zulke palen, maar dat het toch geweten is dat men op gelijk welke manier een bepaalde "massa" hout of beton tot op een vaste laag op een bepaalde

(15) De funderingspalen voor de 2e schouw werden uitgevoerd. Deze voor een uitbreiding van de machinezaal ook, maar deze voor een ketelhuis uitbreiding niet ! Waarom niet ? Mysterie !! De 2de fabrieksschoorsteen kwam er slechts in 1964.. en dan nog op een heel andere plaats dan eerst voorzien. Op een enkele paal na, heeft die oude fundering dan ook nooit gediend.



diepte in de grond moet krijgen. Daar de stoomheistellingen aan de kust zeldzaam en duur waren, zo werd besloten, een tot dan toe zeer vertrouwd procédé van funderingen systeem COMPRESSOL te gebruiken ; dat systeem werkte als volgt :

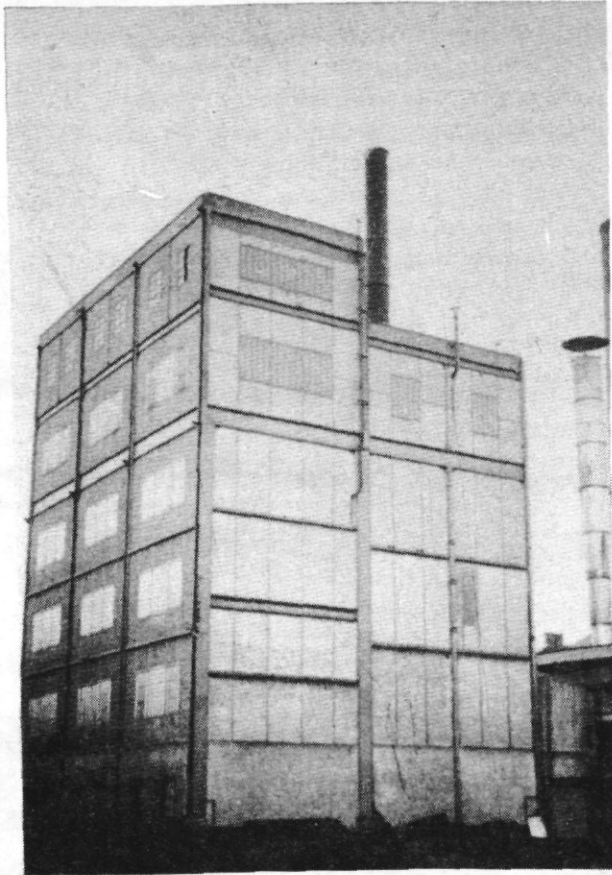
Een kegelvormige ijzere peer - 6 à 700 kg zwaar werd door een dubbel paardenspan 7 tot 8 m hoog opgetrokken in een driepikkel-heistelling . De menner opende dan een kabelslot, de peer donderde naar beneden en boorde zich een paar decimeter in de grond met een arbeidsvermogen van ongeveer 4500 kg/m. Om geen tijd te verliezen stond een tweede dubbelspan klaar gedraaid om de peer weer op te hijsen.. Zo ging het elk om beurt tot de boorkegel een diepe schacht gemaakt had, en de klei hierin tegen de wanden geperst was tot op de fameuze " goede grond ". Deze holte met

80 à 90 cm doormeter werd onmiddellijk opgevuld met breuksteen en steenslag beton en de vulling met de peer flink aangedamd... en klaar was Kees. Er kwam nu en dan wel wat proefondervinding bij kijken wegens waterslag (inzijpeling) maar het systeem werkte !. (16) Met een ploeg van 7 of 8 man kon men per dag één enkele paal afwerken (als alles goed ging) zodat het reeds na een maand duidelijk werd dat er moest gemechaniseerd worden, wilde men op tijd klaar zijn. Wat dan ook gebeurde : de stoomheistelling kwam binnen... en de paarden vlogen buiten!.

Die stoommachine deed het natuurlijk sneller dan het paardengetrek maar men verloor dan ook weer veel tijd met het verplaatsen van de zware stelling. Gemiddeld ging het driemaal rapper. Zulks konden wij opmaken uit het overblijfsel van een voorlopige werkstaat (17) van 3 september tot 3 oktober 1906 (dat waren 27 werkdagen van toen) : er waren 24 palen vervaardigd, dus met veel goede wil één per dag. Van 15 oktober tot 26 december

(16) Mémoires Paul Brouhon, le chef mecanicien, een ganse beroepsloopbaan bij de firma S.A Pieux Franki.

(17) De eerste afrekening van de aannemer dateert van 25.10.1906 en de laatste van 01 november 1908.



1906 (= 63 werkdagen kreeg men 184 palen klaar : ruw gemiddelde 3 palen/dag. De werkstaat vermeldde ook op 26 december 1906 : 208 "pylones". Op 26 januari 1907 waren alle 302 palen "af" .

Voor amateurs van details, de volledige prijs van een machinepaal bedroeg : breuksteen 22 F, steenslag 30 F zand en cement 21 F, lonen 35 F verzekering 5 F, kolen en smeerolie 5 F, onderhoud en afschrijving van de machine 60 F, vaste licentiekosten 5 F, 10% licentierecht op de verkoopprijs : 25 F, aan- en afvoer van de machine 7 F . Totaal = 215 F. De palen werden aan de man gebracht voor 250 F. Alles samengenomen valt het te begrijpen dat de aannemer toch liever met de paarden had voortgedaan, want in de bovenvermelde staat met de toenmalige prijzen zien wij dat de machine per paal 72 F kostte en de paarden 34 F... maar de eventuele boete (100 F/dag) bij te laat opleveren gaf toch de doorslag.

Zoals reeds gezegd werkte men toen 10 uur per dag en 6 dagen per week en eens de palen van een bepaald gedeelte afgewerkt, werd dan de betonnen funderingsplaat van 30 cm op sommige plaatsen 50 cm dikte - gegoten. De ouderwetse betonbewapening (systeem Hennebique) was enorm. Overall waren trek- en drukstaven van 26mm doorsnede aangebracht. Al deze staven waren op de einden voorzien van gesmede "zwaluwstaarten" van ongeveer 10 cm (in de plaats van de gekende haken, die nu ook al afgedaan hebben wegens het gekarteld betonstaal). De beugels waren eveneens smeedstaal : plat staal van 30 x 4 mm. Ringbalken 60 x 60 cm met 12 trekstaven \emptyset 38 mm en 8 drukstaven \emptyset 26 mm. Kortom, een ijzeren matras ! En zeggen dat deze funderingsplaat aan de man gebracht werd voor 18 F/m² en 25 F/m³ beton (18).

(18) In 1924 en 1929 werd op sommige plaatsen een tweede plaat van 30 cm dikte aangebracht om reden van gewijzigde uitbreidingsplannen. In 1969 hebben we het meegemaakt dat een lokale aannemer meer dan 3 maand nodig had om met zijn ploeg volk, en medewerking van de Centrale, een oppervlakte van ongeveer 100 m² "radier" uit te breken met pneumatische breekhamers. Tot zijn excuus : hij mocht niets laten springen daar het werk binnen een fabriekshall lag.

Op 30 november 1906 vertrok een aanvraag naar Bruggen & Wegen (en op 3 april 1907 bekwam men de toelating) voor de aanleg van een water-
vang (koelwaterafname voor de condensoren , uit het kanaal) en een te-
rugloop, want alle vaartwater moest weer terug in het kanaal komen. Het
wonderlijke van deze zaak was, dat de bewuste watervang klaar en afge-
werkt was op 12 april 1907, dus amper 9 dagen later... wat technisch on-
mogelijk was. Waarschijnlijk waren, en de aanvraag, en het begin der wer-
ken terzelfdertijd gebeurd ! Bij een controle dienaangaande, werd door
Bruggen en Wegen vastgesteld dat er ook reeds drie huizen gebouwd wa-
ren, en dat men van een aanvraag daarvoor niets afwist bij hen! De be-
lofte van de Centrale om "het" te onderzoeken nam vrij veel tijd in beslag,
want het duurde nog tot 9 juni 1908 (19) alvorens een (nieuwe ?) bouw-
aanvraag gericht werd tot de hoofdingenieur van Bruggen en Wegen te BRUGGE
en nu ook aan de gemeente Bredene ! Zoals men ziet : regulariseren kende
men vroeger ook, en het is geen specifiek verschijnsel van nu!

Op 17 januari 1907 werd aangevangen met de bouw van de funderings-
plaat van de eerste gemetste schoorsteen, en voor de aanvoer van bakste-
nen en ander materiaal legde men een verbindingsspoor aan met het bestaan-
de tramspoor uit de Prinses Elisabethlaan . Men zou het spoor rondom al
de gebouwen leiden in een grote lus... maar dat gebeurde nooit. In 1938
legde men nog een stukje spoor langs de "voortuin" , en in 1948 een aan-
sluiting met de transfo-ontmantelzaal ; de aanleg van een drievoudig ran-
geerspoor voor kolenaanvoer op het nieuw aangelegde kolenpark (1950) kon
ook niet doorgaan, want alhoewel alle nodige materialen, sporen, wissels
en dwarsliggers besteld en geleverd waren, legden de Buurtspoorwegen dan
het goederenvervoer stil....

Zo vlot als de opbouw van de 250 m³ watertoren verliep, zo veel meer
moeite scheen de 1200 m³ citerne op te leveren. Deze was eerst voorzien
OP de grond, en daarna IN de grond. De aannemer vreesde dat het drijf-
vermogen bij een ledige citerne en hoge grondwaterstand, de bodem en de
wand kon doen scheuren. Hij eiste een nieuwe studie voor versterkingen,
voor een hogere prijs... en een mindere garantie!. Dat hij alles bekomen
heeft, zou ons sterk verwonderen, maar de citerne kwam uiteindelijk toch
in de grond terecht... en ze is bij ons weten nooit weggedreven! Men bouw-
de er later trouwens een werkhuis op.

Ook de rolbrug van 30 ton in de machinezaal bleek een twistappel van
belang. Het studiebureau had een rolbrug voorzien met één loopkat en een
enkele, met mankracht aangezwengelde windas, wat de aannemer gevaarlijk
achtte gezien de weinige plaatsruimte voor het bedieningspersoneel op
ongeveer 10 m hoogte . Na veel gediscuteer kreeg hij gelijk en werden twee
loopkatten voorzien, elk met een 15-ton windas. De rolbrug werd gelukkig
niet alle dagen gebruikt want zij was niet bijzonder economisch : bij de
proefbelasting waren 12 man bedieningspersoneel vandoen, 2 man aan weers-
zijden de rolbrug voor de langsverplaatsing en 4 man op elke loopkat. De
rolbrug kostte 13.500 F "gemonteerd" en woog 23 ton. Ze deed dienst tot
1931 en werd dan in occasie terug verkocht aan Le Titan Anversois, de con-
structeur van wie ze origineel afkomstig was.

Allerlei bijkomende werken en wijzigingen waren oorzaak dat de bouw-
werken maar opgeleverd werden op 17 november 1907 in plaats van in mei
1907 zoals voorzien, maar de bestellingen van ketels, machines en appara-

(19) Deze datum was niet zomaar lukraak vastgesteld, want zoals men verder
zal zien, waren ook de bouwaanvraag en de toelating voor de Centrale
zelf "spoorloos" ... (?!?)

tuur waren wel doorgegaan. Zo kunnen wij zien dat 6 stoomketels reeds in 1906 besteld werden in Engeland bij Babcock & Wilcox en een economiser bij de Engelse firma Green. De bestelling der 6 ketels ging door voor 225.000 F, maar onder de absolute voorwaarde, de bouw van de eerste twee ketels aan te vangen, samen met de economiser (20) ten laatste in januari 1907, wat dan ook gebeurde op 28 januari 1907!

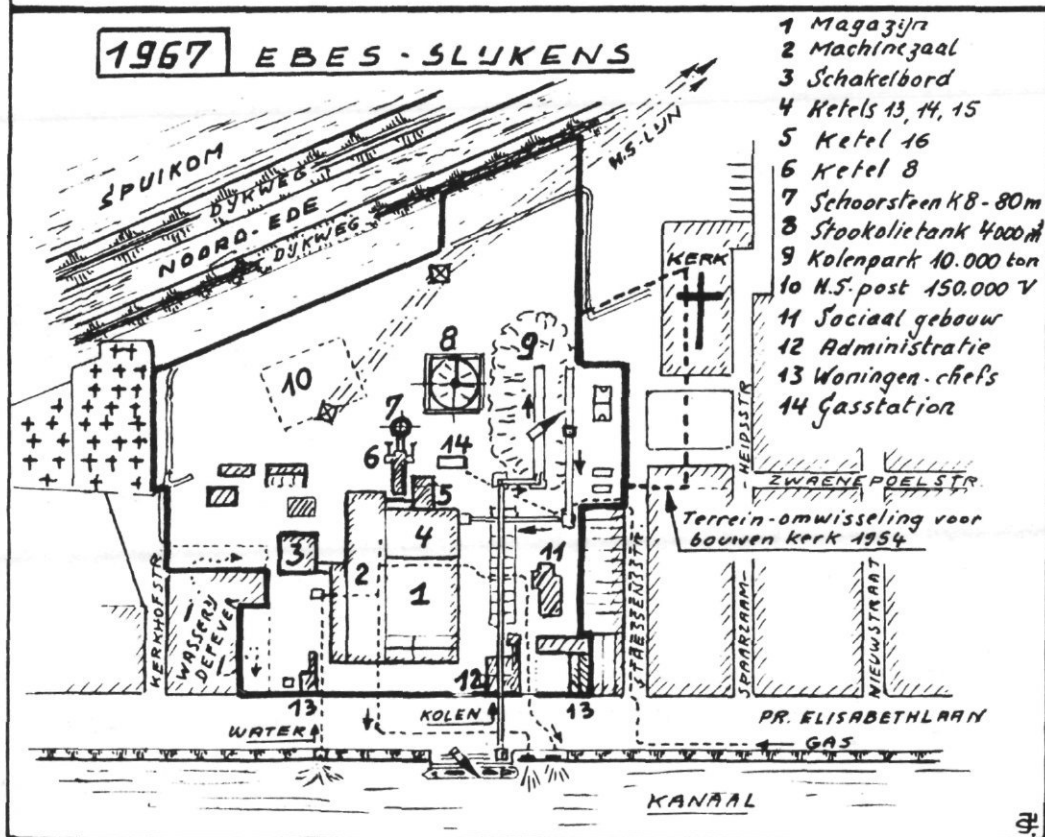
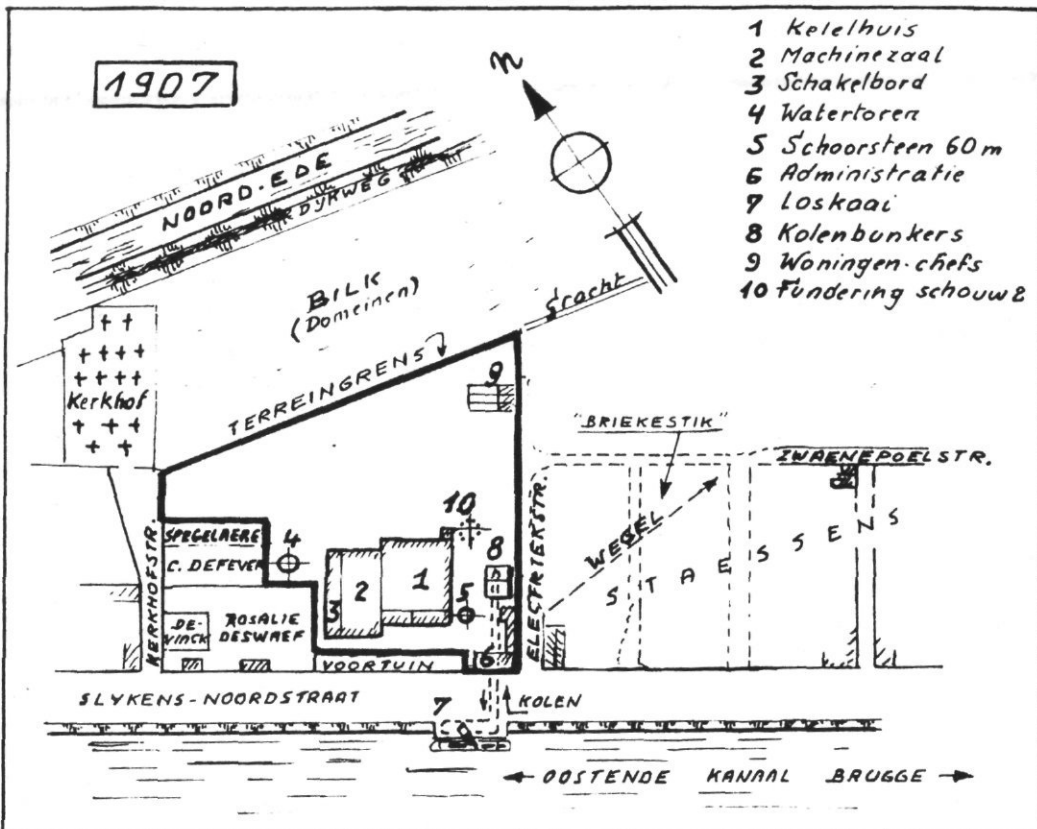
Op 27 november 1907 werd de eerste machine geïnstalleerd door de A.C.E.C. en in tegenstrijd met wat men zou denken : het was geen turbine, maar wel een verticale 3-cylinder triple-expansie stoommachine van de firma Willans. De A.C.E.C. werkte samen met deze Engelse firma, en voorzag de originele scheepsmachine met zwaar vliegwiel (1,55m \varnothing x 0,5 m breed, 7 ton) voor landgebruik en stabiele loop, en een gelijkstroom-aanloopdynamo van 200 kW werd er aan gekoppeld. Toch heeft men wel uitgekeken naar turbines, want als op 29 juli 1908 een conventie afgesloten wordt met de A.C.E.C. om het grof en fijn kabelwerk uit te voeren aan het reeds geïnstalleerde machinecomplex, dan zien wij bij deze bestelling dat het gaat om twee turbinealternatoren 11.000 V wisselstroom 1500 en 1800 kW, 3 dynamos 90, 200 en 210 kW gelijkstroom voor het distributienet en 3 groepen mot.synchr. dyn. van 275 kW- 500/700 V gelijkstroom voor de voeding van het lokale tramnet. In het geheel bedroeg het vermogen van de Centrale ongeveer 4600 kW. Wij willen deze droge opsomming niet verder doorvoeren, maar laten alleen opmerken dat de 500 kW voorzien voor de distributie te Slijkens veel te laag geschat waren en dat onmiddellijk een turbo-dynamo van 475 kW bij besteld werd. Het bedradingswerk van A.C.E.C. was af op 10 oktober 1908.

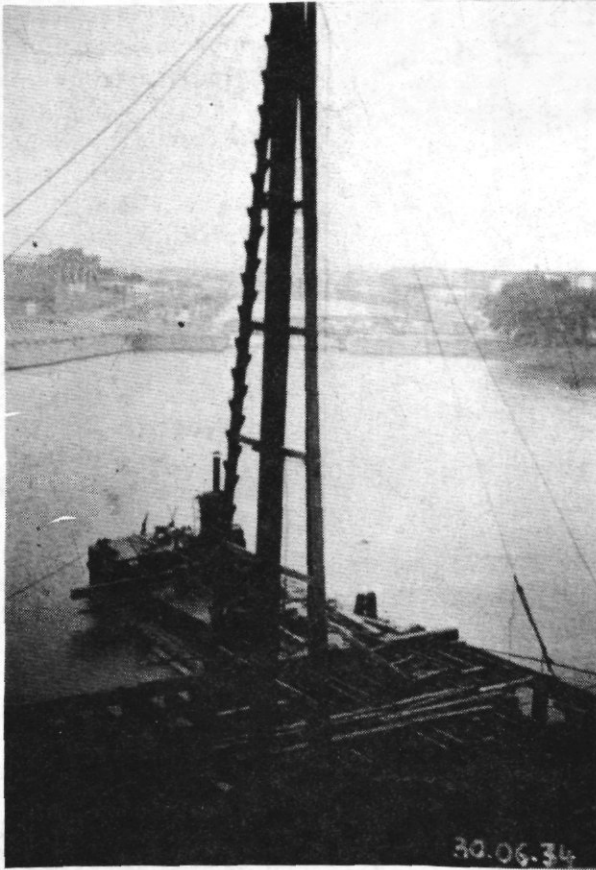
Als wij resumeren wat er in 1908 allemaal gebeurde in en om de Centrale, dan komen wij tot de volgende lijst :

- 1.A. De gebouwen, machinezaal, ketelhuis, schakelpost, magazijn, gasmetergebouw en watertoren waren "af" op kleinigheden na.
- B. De watervang uit het kanaal met zuigmond in de kanaaldijk, 2 buizen \varnothing 70 cm voor aanvoer met afsluitverlaten onder de Prinses Elisabethlaan, de afvoerleiding \varnothing 1 m met kopmuur en een zeef-bezinkkamer waren eveneens afgewerkt. De plannen voor deze installatie, bij de aanvraag van 30 november 1906 gevoegd, waren door Bruggen en Wegen zelf opgemaakt (Speciale dienst voor de Kust te Oostende) en goedgekeurd op 31.01.1907, maar door veelvuldige controle (in totaal 2 conducteurs en 5 ingenieurs moesten daar hun zegen over geven) kwam de toelating slechts op 3 april 1907. Het was tijdens deze controles dat de vroeger reeds aangehaalde mizerie met de drie woonhuizen voor de chefs voorviel.
- C. De schoorsteen van 60 m hoogte was ook gebouwd en verbonden ondergronds aan het rookkanaal van de ketels; de schoorsteen was een week lang "gevuurdroogd" (21)

(20) In een stoomketel is de warmte-afgave van de vuurhaard voor de stoomproduktie nooit volledig. Alvorens de hete rookgassen door de schoorsteen af te voeren (om als puur verlies de atmosfeer te gaan verwarmen), laat men ze langs een buizenstel (economiser) strijken waardoorheen het voedingswater naar de ketel geperst wordt en hierdoor flink opwarmt. Op deze manier wordt het ketelrendement merkkelijk verhoogd.

(21) In april 1908 behelsde een afrekening o.a. 180 F voor strooi, brandhout, kolen en regie-uren voor 6 dagen drogen van de schoorsteen.

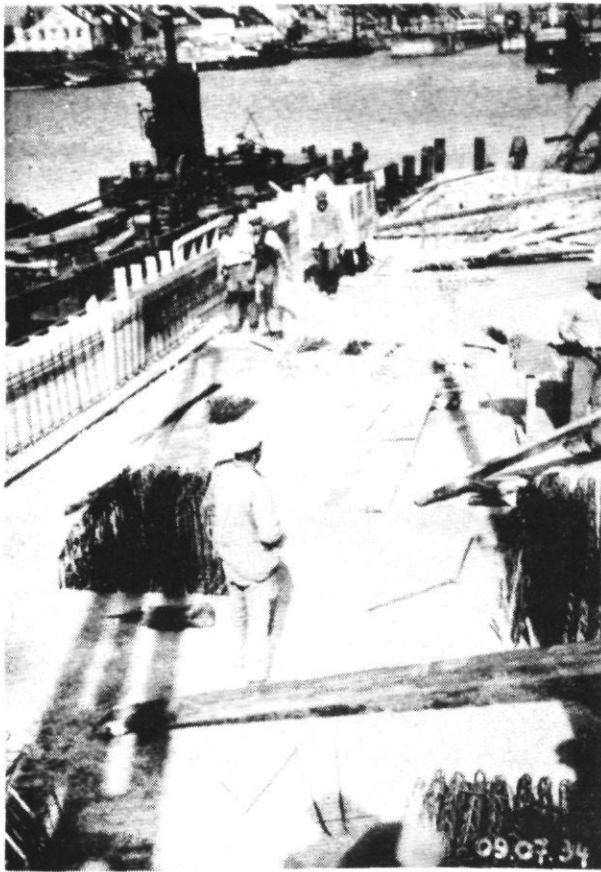




- D. De eerste twee ketels waren bedrijfsklaar, met pompenbatterij, spui- en warmwaterciternen. Het eerste proefstroken vond plaats op 10 oktober 1908 en de eerste kolen werden aangevoerd met de buurtspoorweg.
- E. Alle voorziene elektrische machines waren startklaar en het schakelbord volledig ingericht.
- F. In november 1908 ging men verschillende malen proefdraaien met de machines.
- G. In de machinezaal was een bijzondere afdeling voorzien als eerste onderstation "voor den tram". Dit o/st was compleet in orde (hoofddoel van de Centrale) en leverde de gelijkstroomvoeding aan de bovenleiding van de buurtspoorweg tot aan De Haan enerzijds en tot halverwege Raversijde - Middelkerke anderzijds. Verscheidene zware koperen "retourkabels" van de sporen waren ondertussen in de Centrale aangesloten.

2. Buiten de Centrale gebeurde het volgende :

- A. Een hoogspanningskabel werd aangelegd naar een reeds bestaand o/st. van de Belgische Staat voor het bedienen van de haveninstellingen, en gelegen in de Tweebruggenstraat. De twee partijen moesten elk hun deel van het werk leveren : de Centrale langs de Bredenesteenweg en de Belgische Staat op het grondgebied Oostende. De Centrale plaatste zoals voorzien een kabel met drie geleiders van 25 mm² sectie, en toen het aan de beurt van de Staat was, had men daar geen kabel... en moest uiteindelijk geleend worden bij de Buurtspoorwegen! Deze hadden niets anders dan kabel met 50 mm² sectie, zodat de verbinding dan twee verschillende doorsneden had. Dat was op lange termijn geen ramp voor de Staat, want toen in 1935 de haven meer en meer electriciteit behoefde, werd de Centrale technisch verplicht haar gedeelte kabel op te geven en een nieuwe kabel 3 x 50 mm² aan te leggen langs de Prins Albertlaan. Te pakken of te laten : er was geen keus!
- B. De Buurtspoorwegen bouwden een omvormings-onderstation te Wenduine dat in de tramvoeding moest voorzien vanaf De Haan tot Blankenberge en legden tussen de sporen ook de twee hoogspanningsbabels 11.000 V- 3 x 50mm² voor de aanbreng van de elektrische stroom naar dit o/st. (22) zie volgende blz.



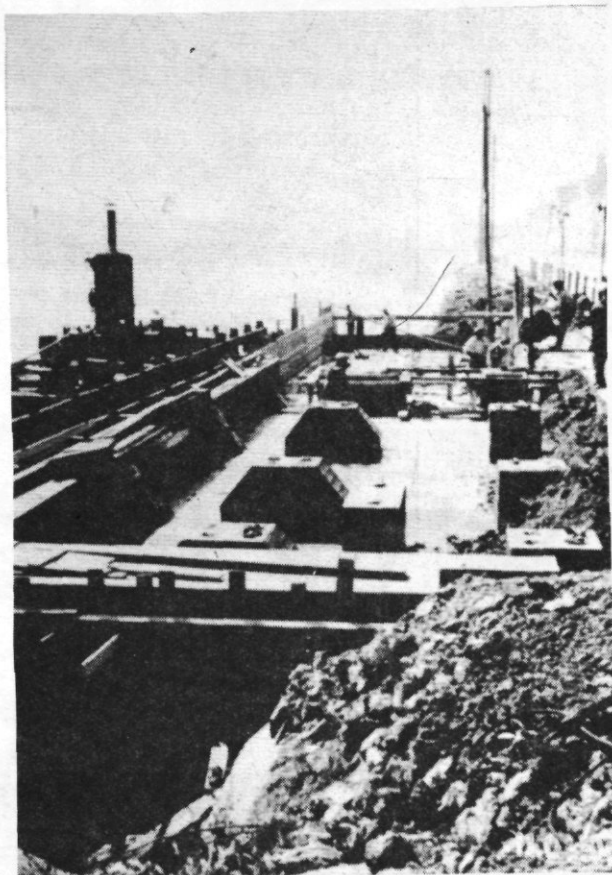
C. Diezelfde Buurtspoorwegen wensten insgelijks hun spoor naar Nieuwpoort uit te rusten voor elektrische tractie en plaatsten ook twee voedingskabels vanaf de Centrale tot in hun onderstation, genaamd "Crocodile", even voorbij Middelkerke (nu nog in dienst). Dit waren kabels van slechts $3 \times 25\text{mm}^2$ sectie, daar men eventueel kon rekenen op hulpvoeding van de Centrale North (Vercamerschool) voor de lijn die deze richting uitliep.

D. De stad Oostende die blijkbaar ook " haar buik vol had " van de electriciteitsproduktie, legde haar centrale (aan het Gerechtshof) stil van zodra ook maar één machine draaide in Slijkens. Men zat waarschijnlijk reikhalzend te wachten op de overschakeling, want er waren op rekening van de stad reeds vooraf twee hoogspanningskabels aangelegd (ze doen nu nog dienst). Deze kabels lie-

pen vanaf de Centrale, door de vaart Oostende - Brugge, naar de Vaartblekerstraat, al achter Beliard-Crighton naar de Conterdamkaai en zo naar de stad. In 1908 waren er voor zover als bekend 7 H.S. verbindingen aangelegd en verschillende ter studie.

E. Het was klaarblijkelijk dat de beginaanvoer van de kolen niet lang

-
- (22) Omvorming van wisselstroom 11.000 V tot 550/600 V gelijkstroom? Waarom niet direct 550/600 V van uit de Centrale ? In een elektrische leiding zijn de overbrengingsverliezen evenredig met de lengte van de leiding en omgekeerd evenredig met de doorsnede en met de beginspanning . De lengte is bepaald en vast (men kan bv. Wenduine niet dichterbij brengen). Wie een grotere sectie neemt, krijgt een duurdere installatie. Blijft alleen nog : spanningsverhoging ! Ter vergelijking nog het volgende : 100 V spanningsval op 11.000 V, blijft nog 10.900 V over, dat is nog niet 1% verlies, maar 100 V op 550 V laat maar 450 V meer over, en dat is meer dan 18% verlies !



kon gebeuren met de buurtspoorwegen . Zelfs met een speciaal vervoercontract bleek de brandstof nog erg duur uit te vallen. Men moet weten dat deze kolen aangevoerd werden van uit de Walen per spoor naar Oostende - Station (op het "Hazegras"). Manueel overgeladen op buurtspoorwegwagons, met de stoomtram naar Slijkens gebracht, daar gelost, en ook manueel naar de twee stoomketels vervoerd... Het oneconomische van deze bedoening was de ontwerpers van de Centrale niet onbekend, en daarom werd reeds op 01 juli 1908 een aanvraag gericht aan Bruggen en Wegen ... te Brugge ! voor het aanleggen van een kolenlosplaats aan het kanaal, met vervoer- en stockeringsmogelijkheden.

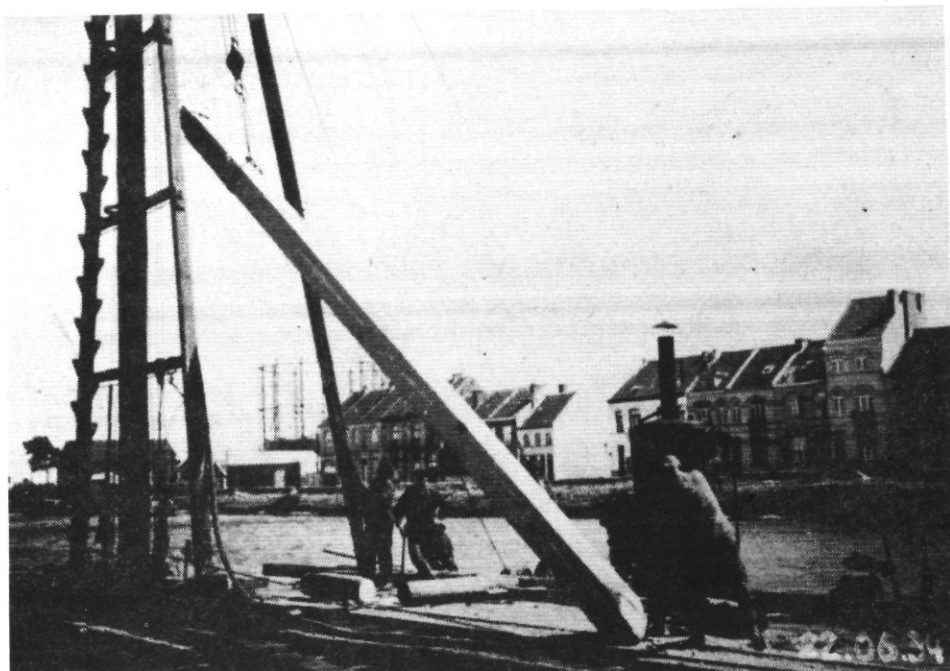
Opnieuw malheur : bij het onderzoek van deze zaak te Brugge stelde men vast dat er voor de Centrale zelf, geen toelating bestond ! Nog beter : er was zelfs geen spoor van

een aanvraag ! Zeer waarschijnlijk waren deze documenten wel ergens in Brussel blijven hangen... maar ...men had toch een goed jaar vroeger al de toelating voor de watervang aangevraagd, en bekomen ook, en niemand had toen iets opgemerkt. Dan maar weerom inderhaast een (nieuwe !) aanvraag opgemaakt. Ditmaal voor iedereen : Bruggen en Wegen te Oostende, Bruggen en Wegen te Brugge... en de gemeente Bredene (09 juni 1908) nu ook !.

We zegden het reeds, waarvoor zou regulariseren eigenlijk dienen anders ?- en alles kwam blijkbaar in orde !.

De eerste kolen"manutention" (23), toelating 25 november 1908, bestond

(23) Manutention - Frans woord voor "behandeling van goederen" (algemeen). Verder : behandeling met de hand. Manus : vandaar manueel. het woord vond ingang bij het bedieningspersoneel dat met "manutention" (afkorting van "la manutention des charbons") niets anders meer bedoelde dan het geheel van de kolenbehandeling. Dit voorbeeld is geen unicum : heel wat vreemde termen verkregen aldus burgerrecht, vooral als men nagaat, dat vanaf het ontstaan van de Centrale tot een hele tijd na W.O.2, het Frans de voertaal was voor alle plannen, documenten, gesprekken op directie- en bediendenniveau, correspondenties en rapporten met het studiebuureau en de hoofddirectie te Brussel.



uit een houten lossteiger van 70,60m lengte en 7,50m breedte op de rechteroever van het kanaal Brugge - Oostende, tegenover het huidig administratiegebouw. Op het losplatform reed een elektrische kraan (24) met hefvermogen 1250 kg/8m en op een smalspoor, lusvormig rond de kraanbaan aangelegd, 12 "Decauville" wagonnetjes met afneembare kipbak van 0,5 m³. Het smalspoor liep vanaf de steiger, dwars over de Prinses Elisabethlaan, door een gang in het gebouw, naar de koer van de Centrale, waar twee open kolenbunkers, elk van 350 m³ gebouwd werden. De ledige kipwagentjes werden met mankracht uit de Centrale geduwd, over de steenweg tot op de steiger. Daar werd hun kipbak door de kraan opgetild en in het kolenbinnenschip neergelaten. In de lichter werden de bakken door een ploeg handlangers met de kolenschop gevuld, door de kraan weer opgevist en op het onderstel neergelaten. Nu konden twee man het wagonnetje weer over de huidige Prinses Elisabethlaan (die toen maar 6 m rijweg had) duwen naar binnen, waar het met een doorlopende elektrisch aangedreven sleepkabel op een hellend vlak (ook al) tot boven de kolenstortplaats getrokken werd. Een ingenieus klemsysteem deed de bak omkippen op de juiste plaats... en het ledige wagonnetje begon zijn afdaling terug naar de lossteiger.

Als particulariteit : het lossen van de kolen gebeurde niet door het personeel van de Centrale (de kraanman uitgezonderd). Bij de verwachte aankomst van een kolenlichter werd namelijk onder de lokale

(24) Dit kraantje werd in 1933 overgebracht naar de binnenkoer van de Centrale en deed daar ongestoord nog dienst tot het einde van het "kolentijdperk" in 1965. Het is ons niet bekend wie het eerste "apontement " (lossteiger) gemaakt heeft.



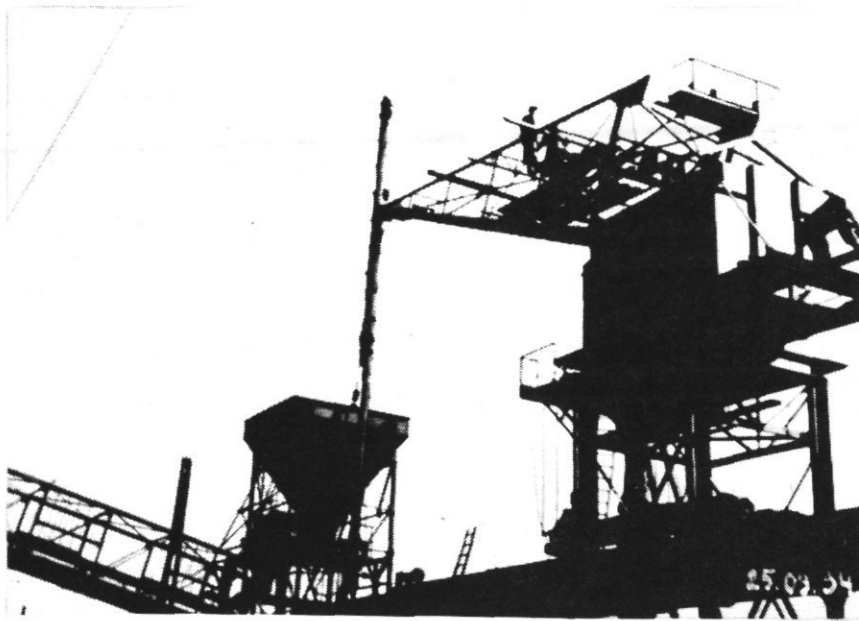
vervoeraanemers een prijsvraag gedaan voor het lossen van de kolen met hun eigen handlangers. In den beginne : de signaalman met de rode vlag op de steenweg inbegrepen. Later moest die man meer helpen duwen dan vlag-wapperen : kwestie van prijs-concurrentie!. Onder de betrokken vervoerders menen wij nog de naam van de firma Dumon van Brede ne gehoord te hebben. Verscheidene van deze handlangers werden later in vast verband door de Centrale aangevoren... daar ze de kolenstiel goed kenden!. (25)

Na het proefstoken van de ketels, het proefdraaien der machines en het uittesten der elektrische installaties door de diverse constructeurs, moest hier en daar nog wat personeel bijgeschoold worden. De eerste twee ketels waren nog zeer primitief. Ze hadden maar een gewone rooster-vuurhaard . Ze waren niet voorzien van blaasventilatoren en evenmin van trekventilatoren (daarvoor moest de natuurlijke trek van de schoorsteen instaan). De bevoorrading in kolen gebeurde met

de kruiwagen en het ketelstoken met de hand. De asse-afvoer was niet moderner : in de ketelhuiskelder, met de kruiwagen, naar een put onder de zijgevel in de buitenlucht. Daar werd de asse "geblust", met een miniatuur bakjes-elevator opgehaald, en met een "Javanner" (26) achteraan op de koer gegooid...

Wat nog betreft 1908 : wij vonden nergens een spoor van wat men een officiële inhuldiging zou kunnen noemen , zo iets als een lamp die met grote luister ontstoken werd, of een tram die met vlaggetjes getooid voorbij de Centrale kwam rijden... geen knopjesduwen... geen lintjesgeknip, niets van dat alles, maar half december 1908 " zat men zeker op

-
- (25) Herinneringen wijlen dhr. Lievin Cuypers, die zelf nog als kolenhandlanger begonnen was.
- (26) Half-cylindervormig stootwagentje op twee metalen breedbandwielen, destijds vooral gebruikt in de bouwnijverheid voor het vervoer van zand of mortelspecie en door twee man geduwd.



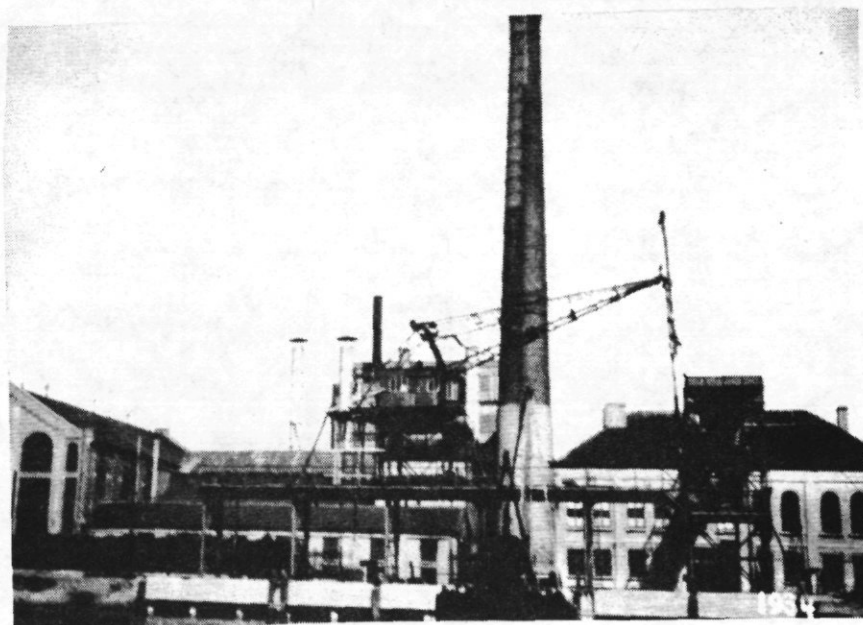
het net"⁽²⁷⁾ in alle stilte, want de stad Oostende had allerlei administratieve mizeries met haar electriciteits-concessionaris, gooide uiteindelijk deze eruit, en nam vanaf 1 januari 1909 zelf de uitbating in handen, maar kreeg hierdoor grote moeilijkheden (28). Buiten de tram-maatschappij, voor wie de Centrale eigenlijk gebouwd was, was de stad Oostende dus de eerste hoogspannings-klient.

We hebben geen weet van moeilijkheden of kinderziekten tijdens het eerste werkingsjaar . Alles schijnt goed verlopen te zijn. Alleen de kolenbevoorrading liet te wensen over. De binnenscheepvaart verliep soms tergend langzaam ; eens een schip de mijn verlaten had, was men zonder nieuws ervan tot het aanlegde te Slijkens, maar daar konden gerust twee tot drie weken mee gemoeid zijn want men zeilde toen nog met binnenlanders!. In augustus 1909 werden dan ook twee kolenbunkers bijgebouwd, ook al omdat de firma Babcock - Wilcox dapper bezig was met het proefstoken van de 4 overige ketels van haar bestelling van 1906 , en omdat ook de 450 kW turbo-dynamo opgesteld werd.

Wat betreft de laagspannings-distributie eind 1909 vernamen wij dat de eerste klient van de Centrale de wasserij Defever was, dit op vraag van de eigenaar. Die wasserij paalde aan de Centrale en werd over de binnenkoer aangesloten met een luchtlijntje -maar op proef ! . Dit gaf goede resultaten en de concessie-besprekingen met het gemeentebestuur begonnen.

(27) Uitdrukking gebruikt door electro-technici om aan te duiden dat door schakeling de stroomverbinding van een centrale of een o/st. met het algemeen hoogspanningsnet uitgevoerd is.

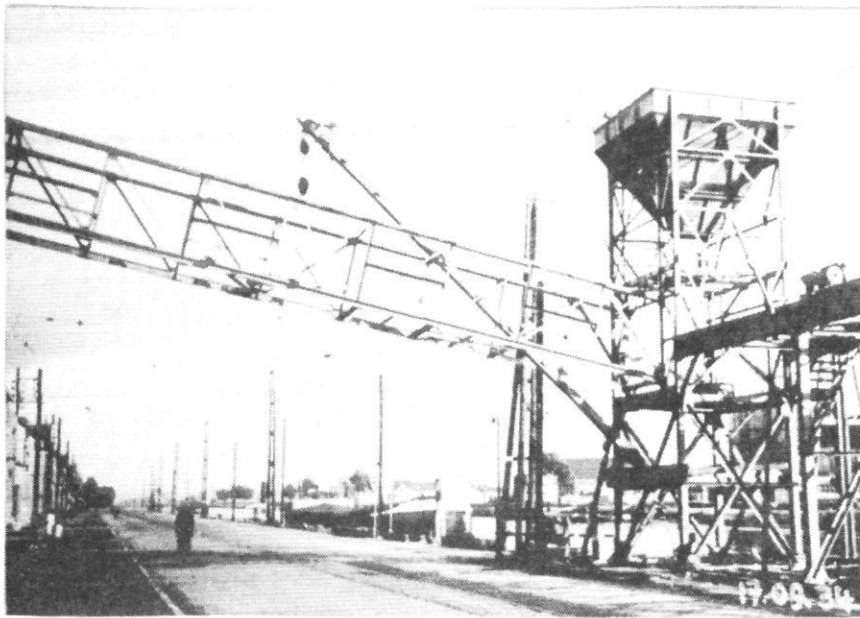
(28) Zie A.Vandenauwele - Gas, Electr. & Water te Oostende.



Op 25 april 1910 gaf de gemeente officieel de toelating aan de Centrale om gebruik te maken van haar wegenis " om dezen die daarom vragen van electrischen stroom voor verlichting en drijfkracht te voorzien ". Het nodige materiaal werd aangeschaft maar het duurde toch tot 1 juli 1911 alvorens te Bredene het allereerste abonnements-contract (voor twee jaar!) met dhr. Cyriel Defever ondertekend werd. Het ging om ongeveer $3/4$ kW - om juist te zijn : 764 Watt aan 1 F/kW met een reductieclausule tot de helft van de prijs, zegge 0,50 F voor een jaarlijks 100-urig gebruik van de volledige installatie. (Zie fotocopie).

In 1910 vonden de militairen, aan wie de bouw van de Centrale niet ontgaan was, dat hun hospitaal stiefmoederlijk bedeed was voor wat betreft de electriciteitsvoorziening. Het is waar dat de grote afstand van uit de stad Oostende naar deze verre en toen nog zeer verlaten uithoek van haar terrein een grote handicap was voor een goede laagspanning-stroomlevering, gezien het altijd maar om 110 Volt gelijkstroom ging. De Centrale bezat echter geen concessie voor energie voorziening op het grondgebied van de stad, en kon dus aan de wensen van 's lands dienaren zo maar niet tegemoet komen. Toen kregen die militairen het werkelijk en figuurlijk lumineus idee om op kosten van het Vaderland een hoogspanningscabine op te richten (zij doet het nog altijd) in het militair hospitaal (29). Een aansluiting op de H.S.kabels van de in 1905-1906 aangelegde tramlijn werd

(29) Later werd men verstandiger en gaf men wederzijds toelating om moeilijk uit de moeder-concessie te bereiken klanten te bedienen van uit de dichterbij gelegen concurrerende concessie. Zo leverde de Centrale stroom aan woningen in de Handelsstraat, aan de achterkant Groenendijk, en de laatste woning van de Nukkerwijkstraat (tegen de Spui-kom) op grondgebied Oostende.



goedschiks- kwaadschiks verwezenlijkt en onze hospitaalmannen konden hoogspanning in laagspanning transformeren, naar hartelust hun eigen electriciteitsnet uitbouwen en... fiat lux ! - het licht kwam - maar de stad was een goede klant kwijt!

In september 1910 wilde de directie niet langer meer een bureeljongen als commissionair gebruiken voor het overbrengen van bevelen en berichten tussen de onderscheidende diensten van de administratie en van de Centrale. Op 19 oktober 1910 werd dan ook bij de Bell Telephone Manufacturing Co een binnenhuis telefooninstallatie besteld. Naar een aanlegschema waren 7 "posten" voorzien, uitgerust met een zwingelmagneet voor de oproepbel en een grote "ronde pile" voor de phonie. De ingenieur die de bestelling overmaakte zorgde voor een tafelapparaat voor zijn eigen bureau (30) en de zes andere waren muurapparaten. Zelfs de directeur moest opstaan en tegen de muur gaan praten als hij wilde telefoneren!. De schakelbord-electricien was ook telefonist-operator en iedereen moest eerst bij hem terecht om met iemand anders in verbinding te komen. Eén enkele luchtlijn liep naar de woning van de chef-ketelhuis achteraan in de Electricstraat. Deze moest op zijn beurt met een handschakelaar de ene of de andere van zijn twee collega's doorverbinden als de oproep niet voor hemzelf bestemd was : m.a.w. hij werd altijd gederangeerd, en vooral 's nachts kwam dat niet leutig over voor de man en was het derhalve niet geraadzaam hem voor een flauwekul uit zijn bed te trommelen!.

Benevens het hoofdschakelbord en de reeds vermelde 5 personeelsleden was de magazijnier ook bij de gegadigden... en daarmee was de telefoonkous af ! Men moest evenwel nog geduld oefenen tot begin 1914 alvorens het hoofdbestuur te Brussel de toelating gaf om een heuse buitentelefoon aan te vragen. Men was wel niet krenterig...maar men leefde gezapig...

(30) Dat men door niemand zo goed gediend wordt, dan door "zijn eigen zichzelf" bleek toen ook al in de practijk goed beoefend te worden.

Fac-simile van het ALLEREERSTE abonnements-contract
voor electriciteitslevering (verlichting!) aan
particulieren te BREDENE

Société Anonyme du chemin de fer électrique d'OSTENDE-BLANKENBERGHE & EXTENSIONS

COMMUNE DE BREDENE

CONTRAT D'ABONNEMENT N° 1

Je soussigné C. Defever
demeurant à Sas-Lykens Rue du Limetier
déclare contracter un abonnement de 2 années à la distribution communale d'énergie
électrique dont la société anonyme du chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et
Extensions est concessionnaire et je prie la dite société de placer le compteur électrique et
d'établir le raccordement.

Je reconnais avoir pris connaissance de l'extrait de l'acte de concession, du règlement
technique et du tarif de location des compteurs et être parfaitement d'accord sur tous les
points.

La société du chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe me remettra une
copie du présent contrat.

Bredene, le 1^{er} juillet 1911

C. Defever

L'abonnement a pris cours le 1^{er} juillet 1911

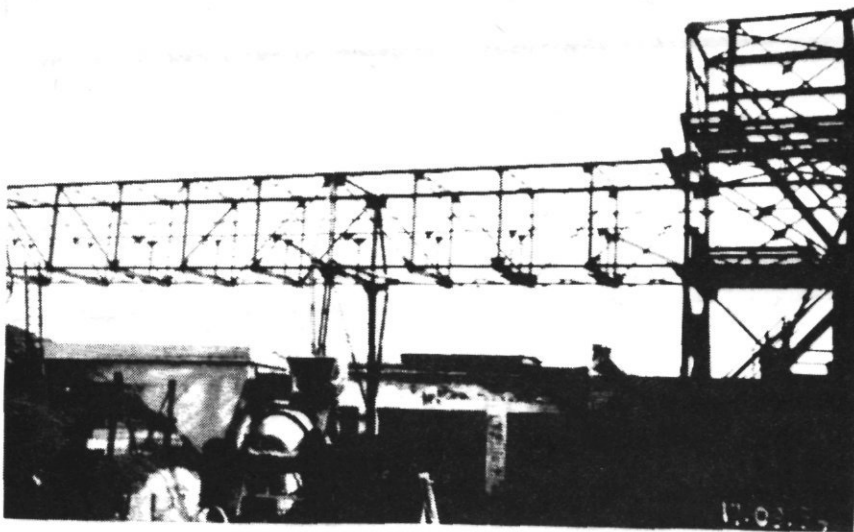
Afin de bénéficier du tarif de 0.50 fr. le kilowatt heure, je garantis, conformément
à l'article 19 une redevance annuelle minimum de 1 franc par dix watts de puissance
installée soit au total pour mon installation telle qu'elle est décrite ci-après 76,40 fr.

Pour copie conforme

CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE
D'OSTENDE-BLANKENBERGHE ET EXTENSIONS

Dutem

C. Defever

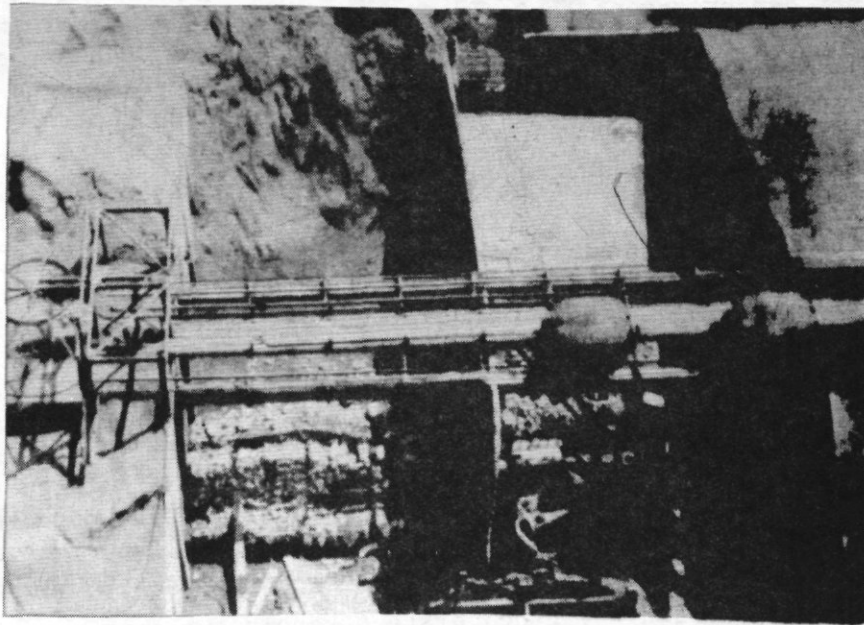


Eind 1910 werd aan de kruiwagen-asafvoer van de eerste 6 Babcock ketels een eind gesteld. In de "asschenkelder" een mechanische assentransporteur gemonteerd. Dat was eenvoudig een ketting zonder eind die door een goot getrokken werd ; die ketting was voorzien van metalen dwarsstrippen die de gloeiende as in de goot meesleepten tot in de "blusput" . Na twee jaar werking met de as-kruiwagen moet deze transporteur wellicht als een summum van technische verbetering doorgestaan zijn bij het personeel dat anders deze ongezonde en zeer zware karwei moest opknappen.

Op 6 juli 1911 werd het gemeentebestuur van Bredene een voorstel gedaan om de openbare straatverlichting aan te leggen op het Sas en de Nukkerwijk en op 18 juli werd het plan goedgekeurd met het vriendelijk verzoek niet te talmen bij de uitvoering (Get. l'échevin ff.bourgmestre D. Baelde). Er kwamen nochtans meer moeilijkheden opduiken bij deze uitvoering dan eerst verwacht. Zo waren Bruggen en Wegen niet akkoord met het aanbrengen van de leidingen naar de Prins Albertlaan al over de smalle Sas-brug., en nochtans reed daar wel de elektrische tram over . De reden is ons niet bekend ... maar het gevolg wel : de Centrale werd hierdoor verplicht een transformator-cabine 11.000/110 V op te richten, naast de Voorhavenbrug, en wel, juist boven de uitvoerschacht van de metalen tunnel die daar onder de Saskreek loopt. Er was geen andere plaats mogelijk want daar kwam de in 1908 aangelegde H.S.kabel naar het o/st. Belgische Staat weer "boven water" en andere kabels waren er niet. Het hoeft geen betoog dat zulks allemaal veel tijd vergde, bijzonderlijk als men nagaat dat de transformator-cabines toen in metselwerk gebouwd werden, en er uit zagen als "electric-huisjes" .(31)

Het ander gedeelte van de Openbare Verlichting van Slijkens liep vanaf de Ibis-brug tot de Nukker en de binnenstraten, stak de Noord-Ede over

(31) Hedendaags installeert men een voorafgebouwd metalen o/st. in 3 dagen met een stroomonderbreking van amper een paar uur.



in het verlengde van de Nukkerstraat en omvatte daar nog een stuk bewoonde Nukkerwijkstraat en wat nu de Europastraat heet. In totaal telde de openbare verlichting 48 lampen van 16, 32, 50 of 100 bougies (1 bougie = ongeveer 1 Watt) voor 3250 m straat, dus gemiddeld één lamp alle 67,5m. Een spetterend vuurwerk was het niet met de "doodkaars-lampjes" die om middernacht uitdoofden, maar daarvoor was het wel "helle-steke-donker".

Als bijzonderheid : 22 openbare verlichtingslampen waren aangebracht op de palen van de tramlijn op het Sas. Ze bleven daar bevestigd tot 5 november 1925, en toen weigerde de N.M.V.B. gelijk welke "vreemde" leiding nog langer toe te laten op haar palen... en goede handelspartners of niet: de Centrale moest er af met haar lijnen en lampen. Het gevolg was dat overal zware metalen consolen moesten aangebracht worden op de huisgevels en de helft van het net opnieuw bedraad ; en dat men hierbij van esthetiek ook geen kaas gegeten had, hoeft voor niemand een betoog !

Op 18 mei 1911 werden 2 H.S.-kabels in dienst genomen van de Centrale naar het o/st. van de Buurtspoorwegen in de Grauwwerkersstraat te Brugge. Deze kabels werden geplaatst in het Jaagpad langs de Brugse vaart, dit door de A.C.E.C. met een ons niet bekende aannemer, en dienden als voeding voor het tractienet van Brugge-stad en omgeving. De bescherming van deze twee kabels in de grond gebeurde met bakstenen. Men legde een dubbele overwelling aan boven de kabels met naar rato 35 stenen per meter. Naar verluid gebruikte men ongeveer 100.000 bakstenen, wat gezien de afstand zeker 25.000 teveel was... en er bleven geen stenen langs de weg liggen. Ra-ra-raad eens !?

In 1911 werden 2 stoomketels met uitsluitend gasbranders besteld bij Babcock -Wilcox. Om een kleine veiligheidsmarge te bekomen qua kolenaanvoer was met de S.O.L.F. (32) een overeenkomst gesloten voor de levering van cokesovengas. De leverancier woonde practisch naast de deur, en was

gestadig aan uitbreiding toe, dus... De nieuwe gasleiding werd aangelegd vanaf de cokesovens te Zandvoorde, langs de vaart ; er was een overstek door het kanaal, rechtover de gasketels op de Oudenburgse steenweg (omdat de stad Oostende daar zelf ook cokesovens wilde bouwen -jaja !)(33) De gasleiding was in gietijzer \varnothing 10 cm en kwam in de Centrale binnen langs de Electricstraat, waar een grote gasmeter geplaatst werd in een gebouw (later magazijn) met houten dak - dat was geëist uit voorzichtigheid!-

In 1912 bleek men zeer actief te worden : de twee nieuwe ketels op gas kwamen in dienst, en zij werkten uitermate proper ten aanzien van de kolenstook. Terzelfder tijd werd ook een nieuwe turbine-alternator 2000 kW merk Van den Kerckhove (de Belgen mochten ook eens leveren!) geïnstalleerd. Deze turbine werd slechts in 1951 afgedankt. Ook het eeuwig "gedrets" met de assen-Javanners op de koer van de fabriek begon waarschijnlijk de directie op de zenuwen te werken, want er werd een transporteur Sandvick besteld voor de mechanische afvoer van de asse van het ketelhuis naar een stockeerplaats-assenpark van 50 m lang op 12 m breed, gelegen ter hoogte van de huizen der chefs. Er werd met de N.M.V.B. een akkoord gemaakt, een spoor aangelegd, en een "sauterelle" (34) aangekocht voor het opladen der wagons. Kortom, men installeerde zich eens goed zoals het moest !.

Begin 1913 werden 4 van de eerste 6 ketels eveneens voorzien van gasbranders. Men bleek "weg" te zijn van gas. Naast de propere werking had men ook ondervinding opgedaan met de snelheid van het bedrijfsklaar onder stoom brengen der ketels maar... teveel van het goede deugt ook niet. De gaslevering kon niet altijd aan de verhoogde vraag voldoen, en daarop werd besloten een gasketel op te richten in de fabriek. Wij vonden echter geen enkele documentatie daarover. Alleen op een foto van latere uitbreidingswerken leidden we af dat het volume ongeveer 350 m³ moet bedragen hebben, en dat de afbraak zeer waarschijnlijk plaats vond in 1931.

Begin 1914 waren de kolenroosters der zes ketels ver doorgebrand en werden ze vervangen door " mechanisch bewogen schuifroosters " . Dat was een Engelse nieuwigheid - juist op tijd vóór W.O.I- aangekocht. Hierdoor bleek de manuele kolenaanvoer niet meer mogelijk, daar de nieuwe roosters een automatische voeding vereisten ; hiervoor werd een kolentransporteur aangebracht die vanuit een mengtoren in de buitengelegen kolenbunkers de brandstof tot in het ketelhuis aanbracht. Een technische beschrijving zou ons onmogelijk ver buiten het opzet van deze bijdrage leiden. Laat ons alleen onthouden : enerzijds was het kolenscheppen gedaan, en anderzijds werd het vermogen van de ketels van de ene dag op de andere verdubbeld.

Een tweede (?) aanvraag om de toelating voor de stroomlevering- ditmaal te Bredene-Dorp- gebeurde op(de zeer ongewone) aansporing van de

(32) Société Ostendaise Lumière et Force-motrice . Verkoopsmaatschappij van Soc.An. des Fours   Coke - S.S.P. (Semt,Solvay et Piette), later Solvay, nog later U.C.B. en die ook met de stad Oostende "mar- chandeerde ".

(33) A.Vandenauwele - Gas, electr. & water te Oostende.

(34) Weerom een Frans ingeburgerd woord voor : elektrische (nu soms met benzine motor) transportband op brede velgwielen, met mankracht verplaatsbaar, en veel gebruikt om stortgoederen te laden waar een kraan niet bij kan of ontbreekt.

burgemeester (1912-1913) en hoefsmid, Désiré Baelde himself !. Hij woonde op het Sas en "profiteerde" (?) reeds een goed jaar "van den electriciek". De aanvraag werd reeds in 1912 goedgekeurd en nog eens bekrachtigd op 20 december 1913. Als toemaatje zou de Openbare Verlichting 20 lampen bedragen. Een diskreet "marktonderzoek" wees echter uit dat men in het Dorp helemaal niet zo opgetogen was met de nieuwe energie als mocht verwacht worden. Het Dorp bleek conservatief aangelegd. Naar we mochten vernemen lag de zaak wel wat anders : de "petrol-marchang" had in een herberg lucht gekregen van de zaak, en hij had op zijn tournee de electriciteit ferm afgebroken in het voordeel van zijn product. Ondanks alles besloot men er toch werk van te maken. Het project voor de stroomlevering voorzag een aftakingskabel op 11.000 V vanuit een reeds bestaande elektrische cabine te Bredene aan Zee, (35) maar de besprekingen voor de aankoop van een lapje grond voor de nodige cabine in het Dorp, bleven maar aanslepen, zodat men uiteindelijk besloot er voorlopig maar van af te zien en een laagspannings-luchtlijn op 110 V aan te leggen vanaf de Nukker en langs de Dorpstraat. Dat men in het Dorp, gezien de afstand, dan ook maar een zeer verminderde gelijkstroomspanning zou bekomen, daar lag niemand van wakker. Men wist immers dat een 25 Watt-gloeilamp toch nog heel wat "klaarder" was dan de best gekuiste "kienkee" met schone "abajour" (36).

Door allerlei omstandigheden - vooral het uitbreken van de wereldoorlog op 3 augustus 1914 - kwam de verdere stroomaanpassing in het Dorp op de helling te staan... maar in 1915 waren toch 64 huizen aangesloten en dan moest men het stilleggen wegens materiaalgebrek en verder leven op hoop. Men had echter buiten de (Duitse) waard gerekend, want de "Marine Eisenbahn-Betriebs Kompanie" - die het toen voor het zeggen had te Bredene - had, om militaire stellingen in de omgeving te voorzien, leidingen en koperdraad geëist van de Centrale, die deze niet meer voorradig had. Hierop demonteerden de Duitsers zonder omhaal een groot gedeelte van de blinkend-nieuwe koperdraden van het L.S.-net in de Dorpstraat... en het Dorp zat weer zonder stroom.

Onmiddellijk werden eerst vreedzame - dan nijldige - stappen ondernomen bij de Centrale en bij de bezetters, dit door burgemeester D. Nyssen die om deze reden (en waarschijnlijk nog andere die wij niet kennen!) er zijn burgemeestersbroek aan scheurde, want hij werd "kort en bon" door de Duitsers afgezet.

(35) Bij gebrek aan documentatie konden wij niet te weet komen wanneer de stroomvoorziening te Bredene aan Zee een aanvang nam. Wèl weten wij dat reeds half 1913 een kleine transfo-cabine in de Duinenstraat bestond. Ze was aangesloten op een feeder 11 kV (voedingskabel) van de kusttram (vanaf het wachthuisje Bredene aan Zee. De afstand van die cabine naar het Dorp was ongeveer 250 m korter dan de verbinding van uit de Centrale...dus ! Wat geschiedenis : na de oorlog werd de kabel toch aangelegd (1923 - bouw cabine Bredene Dorp) Het duurde nog tot 1933-34 alvorens een definitieve elektrische opschik gemaakt werd te Bredene aan Zee (cabine Peter Benoitlaan). De stroom liep dan in omgekeerde richting en kwam nu van het dorp (na aanleg kabel 11 kV Nukker - Bredene Dorp 04.03.1933).

(36) Dialect voor "Quinquet" - uitvinder van de naar hem genoemde en wereldbekende petroleumlamp. Abajoer = abat-jour. Frans voor lichtneerkaatsende lampekop.

Waarnemend burgemeester Is. Versluys nam zijn taak over, en met de directie van de Centrale werd dan een drukke correspondentie gevoerd, waarbij ook de schepenen H. Ingelbrecht en J. Vanden Berghe actief betrokken waren... Maar, als men geen koperdraad heeft... dan heeft men er geen, en de verbinding kwam er dan ook niet.

Teneinde de wederaansluiting van Bredene Dorp door de Centrale, ondanks alles wat te forceren, was de bewoners een soort "verbruiks-belofte" gevraagd en een lijst met inschrijvingen had de ronde van het Dorp gedaan. Met een nederige brief werd de lijst op 7 februari 1916 aan de "bestuurder (sic) der Electriciteitsfabriek" overgemaakt. Maar een discrete rondvraag van de Centrale om de materialen "in 't zwart" aan te kopen gaf echter zulke astronomische kostprijzen, dat men onder deze omstandigheden van de verbinding met het Dorp toch moest afzien. Onafgezien van de te verschaffen uitleg aan de Duitsers die toch ook niet helemaal "van gisteren" waren...!

Maar de zaak was nog niet af. Op 26 september 1916 vroegen de bovenvermelde twee schepenen de toelating - en wat hoogst verbazend is, zij bekwamen ze ook - van de Duitse M.E.-B. Kompanie om stroom af te takken van de tramlijn voor burgerlijk gebruik in het Dorp. Er was geen elektriek in het Dorp... maar de tram reed daar. Dus er was WEL elektriek! Dit primitief maar origineel idee liet die mannen niet los. Vandaar de vraag. - Dat de 600 Volt gelijkstroom gevaarlijk hoog was ten aanzien van de vroegere armzalige 90 à 100 V en de primitieve installaties van toen, interesseerde hen geen fluit. De mogelijke ongevallen en de nodige aanpassingen blijkbaar ook niet! Maar de Duitsers wel! De gemeente werd door hen terecht op de gevaren gewezen.. en ook de Centrale waarschuwde, en eiste een geschreven verantwoordelijkheidsverklaring, die zij ook prompt bekwam (want in de euforie van de "overwinning" waren de vroede vaders tot alles bereid voor het dorp).

De bezetters echter schenen absoluut niet opgetogen met de leerling-tovenaars en wensten zeker geen vuurwerk dat ook hun munitieaanvoer per spoor in gevaar kon brengen. Een paar dagen nadien al hadden zij het gevonden: zij kwamen zonder dralen de laatste reserve dynamo 110 V gelijkstroom van de Centrale opeisen (de andere waren al weggehaald!). Zij koppelden er een trammotor aan, sloten het geheel aan op de bovenleiding van de tramlijn, en in twee dagen was de boel opgelost en had het Dorp weer stroom op een "menselijke" spanning!

Waar deze hobbyachtige omvormingsinstallatie gelegen was te Bredene Dorp is ons niet bekend, en hoe de individuele afrekeningen gebeurden ook niet. De Duitsers betaalden de stroom voor "hun" tramlijnen maar eens per maand aan de Centrale. Ze hadden nochtans bijzondere voorwaarden opgelegd aan de Gemeente (brief dd. 27 september 1916) o.a. ... der Zähler wäre bei... in das der Kastenbahn (?) zunächst gelegen Haus zu setzen, das mit Beleuchtung versehen werden soll...(37).

(37) Vrij vertaald: de teller zou aan te brengen zijn in het met verlichting te voorziene huis dat het dichtst bij de kustbaan (sic) gelegen is. Wiens huis dat was, weten we niet, en waar het gelegen was, ook niet... en wie die misterieuze teller eventueel zou opgenomen hebben... en waar hij met zijn opnamen naartoe getrokken zijn: alles mysterie!

zie vervolg volgende blz.

Naar verluid plaatste de Gemeente helemaal géén teller, want zij bezat er geen... en de Centrale verroerde ook niet, want zij bezat geen aansluiting meer met het Dorp. Zedeles : zelfs een bezetting kan soms kleine voordelen bieden !

Einde 1916 legden de Duitsers op de achtergronden van de Centrale een grote vijver aan voor reserve koelwater. Dit reservoir, ongeveer 1 m diep, bestond uit een betonnen vloertje met bakstenen muren. Deze werden reeds vroeg afgebroken, maar de bodemplaat werd nog dikwijls teruggevonden bij latere uitbreidingswerken. De bezetters waren bang voor een beschieting van de Sluizen te Slijkens met eventueel leeglopen van het kanaal. Ook tijdens wereldoorlog twee waren ze bang hiervoor, maar dan hebben ze de sluizen afgedamd. Het koelwaterreservoir was ongeveer 657 m³ groot, want in 1924 waren evenveel kubiekmeter grond vandoen om het weer op te vullen.

Alhoewel enkele bommen reeds op 12 februari 1915 terecht kwamen op "Molendorp" , greep het eerste serieuze bombardement van de Centrale plaatst op 10 november 1916 . Daar de grote Oostendse gashouder ook schade leed en bommen ook in het kanaal terecht gekomen waren, zo was het niet uit te maken wat de vliegers als doel gekozen hadden, maar op 18 november 1916 bleek dat al veel beter want toen ging het om het kolenpark van de Centrale, de Zwaenepoelstraat en de Nukkerstraat. Grote schade was er niet: pannen, ruiten en galvanisé-platen, maar geen elektrische storing . Er kwamen nog bombardementen en een paar beschietingen uit zee op 12 juli, 16 augustus, 25 september en op 6 en 7 juli, 1,4 en 11 augustus 1918, en de vliegers schenen compassie te hebben gehad met de Centrale. Maar op 19 augustus 1918 was het serieus gang ; tijdens een luchtgevecht werd een hele "paternoster" bommen uitgegooid. Vanaf de "Staessensgrond", dan in de Noorder-Domeinenweide (waar twee paarden dood bleven), in het kolenpark met definitieve vernieling van de assetransporteur, beschadiging van de watertoren, de eigen gashouder, de Kerkhofstraat (38) de grasweide waar later de Ostendia-sardinierie kwam en de Elisabethlaan. Overal putten, glas, pannen, verwoesting en ruines. Al deze schade was nog niet eens opgeruimd, of op 31 augustus was 't weer kermis en op 4 september nog eens!

-
- (37) - Uit de Duitse brief blijkt ook dat men eveneens in het gemeentehuis met de 600 Volt van de tram (en daarbij horende tram-gloeilampjes !) zou geëxperimenteerd hebben ! Wij konden nergens bevestiging bekomen hierover . Nochtans schrijven de Duitsers over " das Gemeindehaus"... en bij ons weten was dat altijd gelegen aan de Sasbrug en nooit in het Dorp!
- (38) Mémoires dhr. Jules Defever : de wasserij C.Defever deed toen ook aan tapijtenkuis. Dat gebeurde door de gebroeders Maurice, Georges en Jules die de tapijten moesten oprissen door ze over het gras van de Ostendia-weide te trekken. Tijdens het reinigen van tapijten van het hotel Wellington gebeurde het bombardement van 19.08.1918. De gebroeders Defever konden vluchten, maar mevrouw M.E.Verlinde, wwe van oud-burgemeester H.J.Rotsaert die daar haar was te drogen legde, werd onder hun ogen gedood. Ook een daar gestaakt schaap werd de kop afgeslagen . De Duitse wachtsoldaten uit de Centrale gapten de stukken verscheurd tapijt " om er pantoffels van te maken " beweerden zij... en baas Defever had alle moeite van de wereld om zijn tuig nog bijeen te krijgen. Dat was niet "klauwen" zegden de Duitsers, " nur mitnehmen ".



Koninkrijk België

PROVINCE WEST-VLAANDEREN

ARRONDISSEMENT BRUGGE-OOSTENDE

GEMEENTE BREEDENE

244/16

Breedene, den 7 februari 1916.

Mijnheer de Bestuurder,

De ingezektere van Breedene, rond de dorps-
plaats, heeft te vreden over de elektrische verlichting welke
zij verleden jaar gedurende eenige maanden hebben kunnen
openeten, door den courant Bruer fabriek, begripen nu
maar al te wel het overgroot nut dezer inrichting, en ver-
hoopen zich N.B. te Linniken, in dien het mogelijk is, de goed-
heid te willen hebben, hun, gelyk op welke wijze het kan
zyn, den elektrischen stroom lever fabriek te verschaffen,
zich heurende op de aanvraag der belanghebbende
hierby gewoerd, de toestemming van het Gemeente Bestuur
dien dangaande gepaen sedert 1912 betrachting door
den Gemeenteraad in zitting van 20 December 1913 betrek-
kelijk de openbare verlichting van Breedene dorps, zijnde
20 lampen (zie ingediende plan kaart).

Hopende een gunstig gevolg aan onze vraag te
zien geven, bidde wij U, Mijnheer, de verzekering onzer
volkomene achting te aanvaarden.

Gybeul
Secretaris
J. Janssens



Burgemeester & Schepenen
H. Verschuys

Aan Meester Bestuurder der Electriciteits fabriek
te Breedene (Lasslykens)

De ondergetekende inwoners van Bredens dorp, die hunne woonst hebben in een kring binnen de vyfhonderd meters van het gemeentel. biestel, bidden het bestuur der electrieke fabriek van Bredens. het slykens de electrische verlichting te willen verschaffen, en verbinden sich jegens voornaemd bestuur in de volgende voorwaarden tot een maandelijck verbruik van electriske Courant ter waarde van de hier ondergetekende som.

openbare verlichting van Bredens dorp.

restig frank van de gemeente te bestuys 60		
De ⁶ Inghelbrecht twee = 2 franken 2.		twee = 2 franken J. Praamant van Wester 2.00
Het klooster 3 franken 3 de overster Sagrou Hoathilde		een frank en half B. asperlagh 1.50
twee = 2 franken Hout van Kwamphol Bertha Mus.	2	een frank en half J. van Damme 1.50
een frank en half = 1.50 J. Namant	1.50	een frank Declercq August 1.00
6 zes franken 6.00 R. Derk ypen		1 of 50 Hoornae Louis 1.50
2 franken twee 2.00 Jan Vandenloep		een frank J. van der 1.50
2 franken twee 2.00 Florint Latomolte		een frank J. van der 1.50
nie kous 3 J. Hardin 3.00		een frank J. van der 1.50
	81.50	een frank J. van der 1.50
		een frank en half J. van der 1.50
		13.50

<p>24 fl.</p> <p>een frank = 1 fl voor Louise Tugenevood</p> <p>Tema Tugenevood</p>		<p>een frank en half Vanstambist & Leliane</p> <p>1.50</p>
<p>drie frank = 3 fl selvaan Tom van der</p>	3.	<p>een frank Hortense binameran</p> <p>1.00</p>
<p>drie frank = 3 fl.</p>	3.	<p>een frank en half Lodivimmerman</p> <p>1.50</p>
<p>H. Courreuz</p>		
<p>een frank en half = af Costenoble,</p>	1.50	<p>twee frank.</p> <p>2.00</p>
<p>twee frank en half Jagt vader H. Lingier</p>	2.50 6.50	<p>H. Inghebbuck twee frank</p> <p>2.00</p>
<p>een frank en half Laurent Linjaer</p>	1.50	<p>1 frank Odon Beaumont</p> <p>1.00</p>
<hr/>		
<p>twee frank =</p>	2.00	<p>2 frank Dietrich Gathof</p> <p>2.00</p>
<p>A Bourgeois</p>		
<p>Drie franken D. Beaumont</p>	3.00	<p>een frank en half Jan Langhe</p> <p>1.50</p>
<p>Drie franken D. Lingier</p>	3.00	<p>een frank naelf Van der Lee & Duvert</p> <p>1.50</p>
<p>twee franken Jacobus Linnas</p>	2.00	<p>een frank en half Vrouw August Dufois</p> <p>1.50</p>
<p>twee franken Louis Kels</p>	2.00 4.50	<p>een frank en half Charles Knochaest</p> <p>1.50</p>
		<p>17.00</p>

32 H1	een frank en aff		een frank en half
	Charel D'hemer	1.50	Louis Asperlagh 1.50
	due fran		due frank 2.00
	Emel Davidt	3.00	Cainhouways
	Emma Knochaet		due frank 2.00
	3 frank	3.00	Joh. Broos 5.50
	A. Prout		
	due frank		
	Joseph Minne	2.00	
	2.00		
	due frank		
	Drie frankts	3.00	
	C. Eerebouts		
	due frank	2.00	
	et. Kitcher		
	Een frank. vijftig	1.50	
	Fridre Tugiel		
	Een frank	1.50	
	vijftig		
	Lydw. Kuns		
	Drie franker	1.50	
		3.00	
	J. Serchepa		
	due franken	2.00	
		24.50	
	Madet Minne		

H. 4.

2 twee franken
Eugenie Goochals 2.00

een frank.
el deemaninck 1.00

twee franken 2.00
Omer Ysaac

Een frank en half 1.50
M. Moormuijs

een frank en half 1.50
J. Boerwens

twee frank 2.00
Eugenie Brandts

twee franken 2.00
Abelard Van der Zijk

een frank 1.50
Jul. Van der Horst
Augusta Knoodant

twee frank 2.00
J. Perryn

een frank
voor Jac. Verrijper
Cann. Souwage

een frank en half 1.50
Charles Wolfant 18.00

te zamen.

H. 1.	81.50
	13.50
H. 2.	24.50
	17.00
H. 3.	24.50
	5.50
H. 4.	18.00
	<u>184.50</u>

fr.

Al sukkelend en met veel storingen en pannes ging het dan verder tot 2 oktober 1918.

Toen vonden de Duitsers dat zij de geëllieerden geen cadeau moesten doen als zij weer naar de Heimat opstapten, en zij dynamiteerden de Centrale (39). En nu in 't kort : op 4 oktober 1918 werd de cokesfabriek te Zandvoorde kort en klein geslagen ; gevolg : geen gasproduktie meer . Op 8 oktober 1918 waren alle gashouders ledig... op 16 oktober deden de Duitsers de Sasbrug springen, en op 17 oktober 1918 waren ze weg uit Oostende... en waarschijnlijk uit de Centrale ook. Dat weten wij niet zo juist. De ontredding was algemeen want ook de kleine centrale NORTH te Mariakerke moest op 16 oktober 1918 er aan geloven... en ze kwam de slag nooit meer te boven - maar dat is dan weer een andere geschiedenis .

Na 1918 gebeurde niet direct veel meldenswaardig. Er werd hersteld en uitgekeken naar betere tijden. Dat duurde tot 1923 . Toen werden zes nieuwe kolenbunkers bijgebouwd en men kon in totaal ongeveer 3.000 ton kolen opslaan. Er werd toen ook vastgesteld dat regelmatig kolen verdwenen welke door de prikkeldraadafsluiting in de Electricstraat " reuzelden" . Er werd nachtelijke politiebewaking gevraagd. De Centrale beweerde dat de kolen "gepikt" werden langs het "briekestik" (40), maar de garde die het donker en onheilspellend gat moest bewaken beweerde dat hij 's nachts niet kon zien en dat de kolen alleen opgeraapt werden bij dag van de openbare weg waar ze niet moesten liggen... Tegen zulk een realistisch argument was geen verweer mogelijk. Er werd dan maar een muur gebouwd in betonnen platen en er verdwenen geen kolen meer bij nacht en ontij!.

In 1924 werden 4 nieuwe stoomketels besteld bij de Franse constructeur Duquenne , weeral met de uitdrukkelijke voorwaarde nog hetzelfde jaar te beginnen met de bouw van de eerste twee. Het ketelhuis werd uitgebreid en terzelfdertijd werden acht grote kolensilo's in trechtersvorm gebouwd voor de nieuwe ketels en een bijhorende kolenaanvoertransportriem aangelegd vanaf de brandstofmengtoren. De nieuwe ketels (K9-K10) heel wat groter dan de reeds bestaande, kwamen in dienst, eind 1925. Alle mizerie was echter niet van de baan. De Franse constructeur Duquenne had in zijn catalogus staan (in kleine lettertjes) dat hij de afmetingen van zijn producten kon veranderen als het hem gepast voorkwam. En het moet hem gepast hebben, want toen men half 1926 met de bouw van K11 en K12 begon,

(39) Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918 - A.Elleboudt en G. Lefevre : ... den 2en october deed men de ovens springen van de moteurs (sic) in de electriciteitsfabriek zoodat de stroom voor de trams onderbroken was. De verlichting bleef nog bestaan maar de stroom kwam van de "Brugeoise " (?) van Brugge...Enkele tramrijtuigen waren op de riggels blijven staan wegens het afsnijden van de stroom Om ze naar de bewaarplaats te brengen was men verplicht er mannen en muilezels voor in te spannen onder het spotgelach eener nieuwsgierige menigte....

(40) Door de oude steenbakkerijen uitgebrikte grond tussen de Electricstraat en het einde van de H.Zwaenepoelstraat . Om de weg " in te korten " tussen de twee straten, liep een wegel diagonaal over het grondstuk. Die wegel was redelijk bekend, want hij kwam als dusdanig reeds voor in stippellijn op de militaire stafkaarten van 1896.



10.09.1963
Slaan van Pieux Franki-
palen.

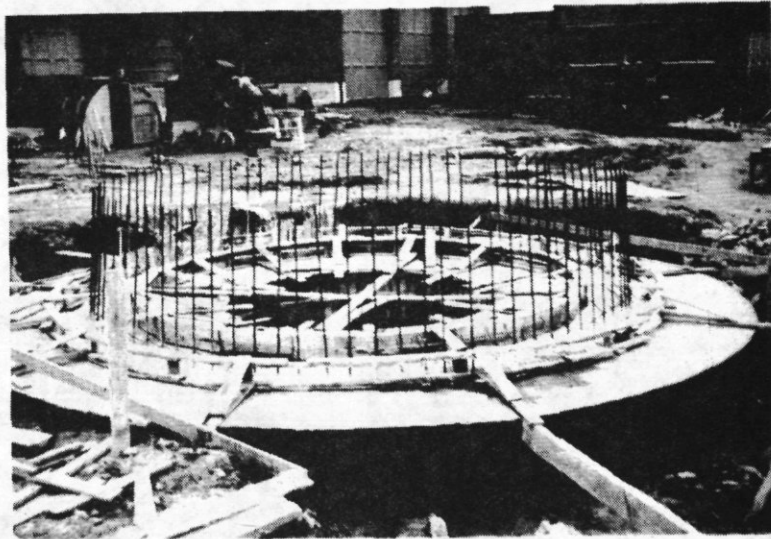
bleek dat hij ze 3,5 m hoger gemaakt had, en daarvoor moest men nu 1/4- van het vakwerkdak van het ketelhuis ombouwen. Verschillende technici hebben zich daarmee bezig gehouden en een puik stukje ingenieurskunst ten beste gegeven, want Polonceau-spanten van 20 m groeien niet zo maar tot 28,5m met een 4m hogere doorlaat, en alles onder een dakbelasting.

De vier nieuwe ketels waren uitgerust met FAMA-duwzuigers aangedreven door een zware krukas. De verse kolen werden eenvoudig in de vuurhaard geperst en duwden de gloeiende kolenlaag al brandend op een hellende rooster naar achter. De assintels kwamen onder de ketels terecht en werden met een transportketting afgevoerd naar buiten. Het waren voor hun tijd zeer moderne ketels die onder een druk van 14 Kg/cm² werkten (41).

Ongeveer terzelfdertijd werden drie nieuwe turbines gebouwd, zodat het totaal vermogen van de Centrale op 25.000 kW kwam.

De snelle ketelhuis-uitbreiding zorgde echter voor een ander probleem dat wij kunnen onderbrengen bij de globale "waterhuishouding". Water en electriciteit zijn niet erg op elkaar gesteld... en nochtans, zonder water zou er zelfs geen enkele vonk geproduceerd worden in een centrale. De gewone gebruiker kan zich moeilijk voorstellen hoeveel water er voor zijn kilowattjes vandoen is, en hoe die waterstroom beheerd en geregeld wordt in een kolencentrale op industrieel- en gewoon menselijk vlak. Dat wisten de ontwerpers van de Centrale wèl en van in het begin al werd het regenwater precies opgevangen tot op de laatste vierkante meter dak, en een spinnweb van leidingen voerden alle naar het toen enig zaligmakend reservoir :de 1200 m³ citerne met min of meer proper water (42).

(41) De eerste twee Babcock-ketels werkten op 8 Kg/cm² met natuurlijke trek en de andere vier op 10 Kg/cm² met luchttrekkers en blaasventilatoren.



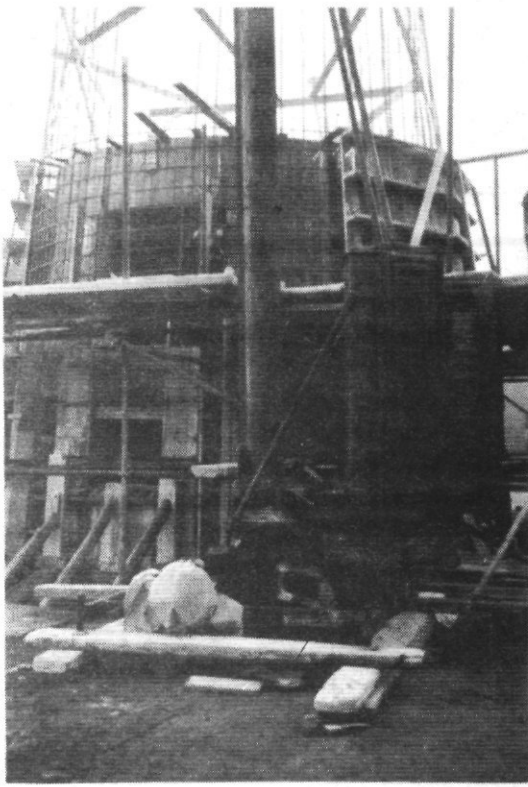
14.11.1963
Fundering van de schouw

Reeds van bij de bestelling der nieuwe ketels was gebleken dat de te verstomen hoeveelheden water de regenwaterreserve merkkelijk zou overtreffen en daarom was besloten bij het hoofdbestuur van de spoorwegen (op 29.03.1924) een aansluiting aan te vragen op het privéwaternet van de Staat. Voor de bevoorrading van de spoorwegen, de maalbootdiensten, de Tilburykaai en de rechteroever had de Staat namelijk een waterleiding aangelegd vanaf een vijver te Eernegem waar dat water geput werd. Deze leiding liep onder de Voorhavenkreek door de tunnel naast de Voorhavenbrug. Op 23.06.1924 kwam de toelating voor de aftap van 20 m³ daags met een gietijzeren leiding van 50 mm doormeter. Op 21.11.1924 liet de stad Oostende weten dat zij er niets op tegen had dat de leiding over het houten bruggetje aan de IBIS geplaatst werd, als de Centrale maar 10 F 's jaars aan cijns wilde betalen !Op 16 februari 1925 kwam de leiding in dienst (43) en het water kostte 0,15 F / Hl.

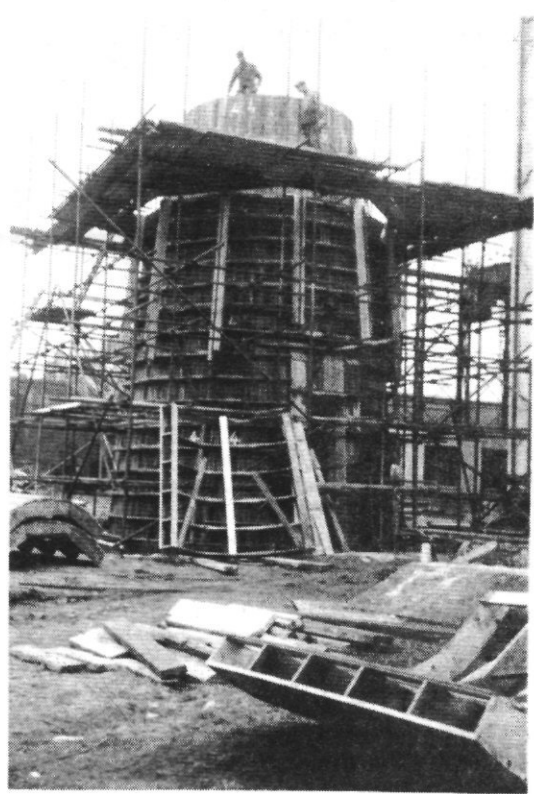
Anderhalf jaar later, op 1 december 1926 verwittigden Bruggen en Wegen dat zij het Noord-Ede, bruggetje gingen afbreken (toen ook al- en van een vroegtijdige verwittiging gesproken !).Per spoedbestelling werd

(42) De citerne bestaat nog altijd. Dat water was eertijds ook bestemd als drinkwater voor het personeel. We weten niet of er toen al "CO-COO" bestond... (een soort geel, licht citroenzuur smakend poeier dat als ontsmettende stof aan het drinkwater toegevoegd werd... en tamelijk laxatief-werkend was). Bij de aanvang van de Centrale had men ongeveer 2700 m² dak. Met een gemiddelde jaarlijkse neerslag van 770 mm gaf dat ongeveer 2000 m³ en men was er jaarlijks zeer content mee.

(43) In 1944 buiten dienst bij het springen van de Voorhavenbrug.



13.12.1963
Tweede deel van de schouw

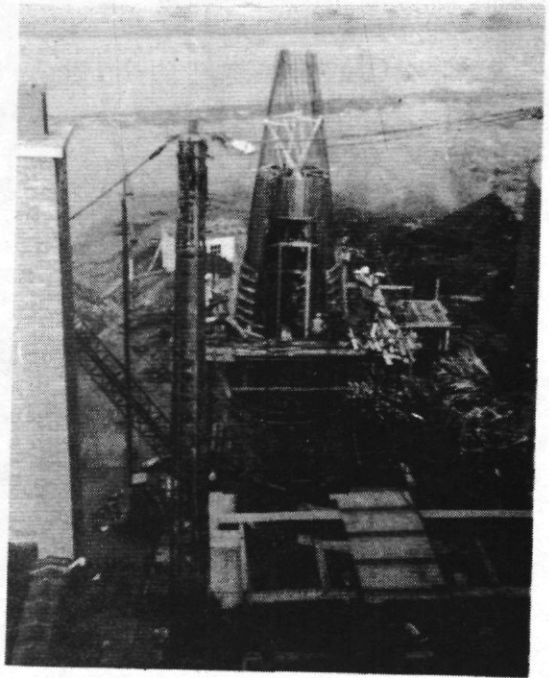


06.01.1964
Derde deel van de schouw

een siphon geleverd en werd de leiding nu door de Noord-Ede gevoerd. Het bewuste bruggetje ging echter nog mee tot in 1945, en toen werd het vervangen door een Bailey-brug van het Engelse leger, die nu (1984) nog maar de "bons" krijgt. (Nieuwe betonnen constructie geplaatst op 17.10.1984)

Begin augustus 1928 werden verschillende personeelsleden ziek door het drinken van het mengelmoes water van Eernegem en (door roetneerslag vervuild) regenwater uit de citerne, en een aansluiting werd gevraagd op de Bockwaterleiding welke vóór de Centrale in de kanaalberm aangelegd was, voor rekening van de "V.Z.W. Kon.Werk IBIS" en voor de S.A. Froid Industriel (44). De toestemming kwam er schoorvoetend mits 3000 F te betalen aan de IBIS en aan de Froid Industriel : 1000 F + een jaarcijns van 250 F ... en op 1 september 1928 liep het kraantje. Toegestaan debiet - verschiet niet : 250 liter/dag voor 5 aftappingspunten (3 chefs-woningen, 1 huisbewaarder en de Centrale... of gemiddeld elk 5 emmers per dag. Wie verantwoordelijk was voor deze kolossale waterstroom weten wij niet, maar na menigvuldige tussenkomsten kon men toch op 21 september 1929 van de stad Oostende een industriële aansluiting van 70 m³ per dag bekomen en deze in dienst stellen op 8 november 1929. Dat was op het laatste nipertje want door de droge zomer van 1929 had de Staat het water van Eernegem afgesloten en moest de Centrale dagelijks 63 m³ kanaalwater verstomen. Dit water was hiertoe absoluut ongeschikt wegens het hoge zoutgehalte en moest dus vooraf gedistilleerd worden. Hiervoor alleen al moest men ketel 1 uit de dagproduktie nemen om 6 m³/u ketelwater te ontzilten wat dan weer het ketelhuisrendement verminderde en een nadelige invloed had op de kostprijs van het eindproduct : de kilowatt-uur. De Froid Industriel wou ook nog "een frank" verdienen aan haar stuk waterleiding en vroeg dan ook 2000 F per jaar om de debietverhoging van het Bockwater toe te staan. Begin dec. 1929 was er weer water van Eernegem... maar het was nu wat duurder!. Men

(44) Waar later ook de S.A.Pescator gevestigd werd.



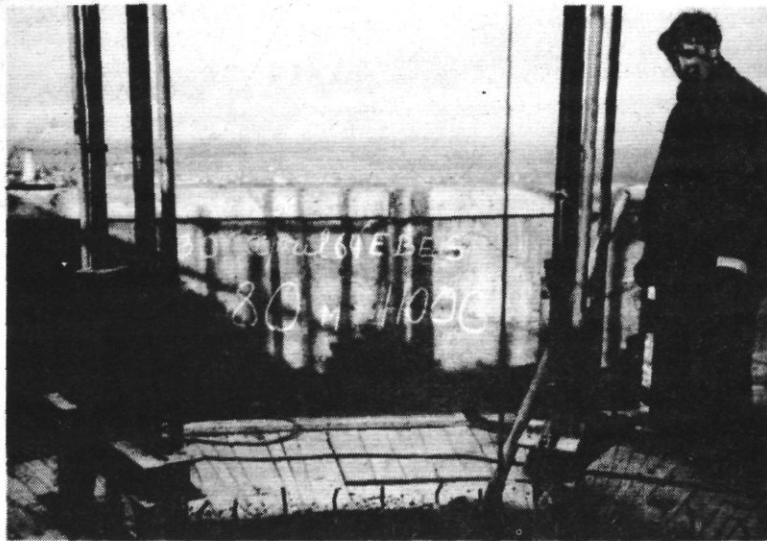
08.01.1964
4de deel van de schouw
en zicht van boven uit.

Men ziet : het waterprobleem was een doorlopende kopzorg voor de directie.. en het bleef zo tot in 1953 de T.M.V.W. (45) een volledig nieuw waterleidingsnet aanlegde te Bredene, en op deze wijze kon instaan voor het benodigde toevoegwater voor de stoomproductie.

In 1970 zou men de waterhistorie eens anders gaan bekijken en EBES, samen met het ons welbekende Cockerill, met T.E. (Traction et Electricité) en de watermaatschappij Dégrement uit Luik, stichtten een maatschappij naar Amerikaans recht (46) de U.D.C. - United-Desalting-Corporation- met de bedoeling een prototype te bouwen voor het ontzilten van zeewater. Buiten het financieel aspect, waren hierbij drie serieuze voorwaarden gesteld. Men moest eerst en vooral zeewater hebben, men moest stoom hebben... en men moest ook technisch personeel bij de hand hebben. In de Centrale te Slijkens kon men het klaarspelen. Het is ons onmogelijk hier het volledig technisch procédé uit de doeken te doen, dat zou ons veel te ver leiden. Het volgende moge volstaan : het zeewater werd door een pomp uit het diepste punt van de Spuikom (aan de sluizen) opgepompt en door een PVC leiding- \varnothing 10 cm- naar de Centrale geperst, waar het door opeenvolgende verdampingscycli tot zuiver water gedistilleerd werd. De capaciteit was 400 m³ per dag. Hiervoor had men 600 m³ zeewater nodig en de 200 m³ pekkel werden geloosd in de Noord-Ede. Van de 33 gr. zout per liter zeewater bleef nog 0,001 gr. over in het eindproduct.

(45) T.M.V.W. - Tussengemeentelijke Maatschappij voor Waterleidingen.

(46) Hierdoor kon men genieten van Amerikaanse onderzoekingsresultaten zonder al te hoge rechten te moeten storten, en genoot men verder een eventuele wereldwijde licentie-verdediging.



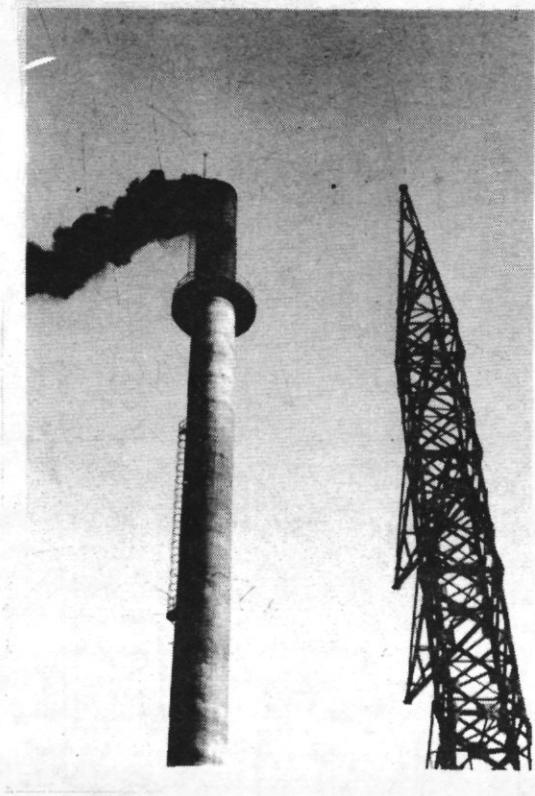
30.04.1964
Einde van de betonwerken
van de 80 m. hoge schouw

De volledige productie (47) werd voor verstomping aangewend in de Centrale tot deze op 1 september 1978 stilgelegd werd...en het waterprobleem ipso-facto afgelopen was te Slijkens.

Het is hier misschien ook wel de plaats om even te wijzen op de doorlopende samenwerking tussen de Centrale en de geburenwasserijen. Deze wasserijen hadden uiteraard ook altijd watermizerie. Voor en tijdens wereldoorlog I putten die wasserijen vaartwater voor hun bedrijven. Dit water was voldoende helder voor hen en een leiding door de Kerkhofstraat zorgde met een pompgemaal voor de aanvoer. Na enkele tijd brachten technische moeilijkheden de wasserijen ertoe ruw water af te nemen van de Centrale, waar geschoold personeel kon instaan voor het onderhoud van de installaties en de watertoren voor de nodige druk. Zo is een contract bekend van 01.04.1920 - 900 m³ vaartwater af te nemen uit de watertoren onder een druk van 2,5 kg/cm² voor de wasserij Defever. Het contract werd in februari 1930 nog voor 9 jaar verlengd. Toen het vaartwater later bezoedeld werd door stroomopwaartse rioolozingen, kon de Centrale niet meer helpen daar zij zelf met een nijpend waterprobleem opgeschoteld zat ; de wasserijen werden gedwongen diepe artesische putten te boren in de Kerkhofstraat, en hiermee hun plan te trekken tot de T.M.V.W. in 1953 het nieuwe waterleidingsnet aanlegde te Bredene.

Keren wij nu terug naar 1927 . Op 22 april 1927 vond men de naam van de Centrale veel te lang en ook niet meer 100% aangepast aan haar handelsbedrijvigheid. De gewone industrie en het residentieel verbruik namen ook veel meer stroom af dan de "Chemin de fer Electrique enz." en de twee

(47) Met de N.V.Ostendia werd verzocht een verkoopsackoord te sluiten maar de Centrale kon niet aan alle voorwaarden van deze firma voldoen. Ook de T.M.V.W. interesseerde zich niet voor de afname, omdat het water TE zuiver was (er moest nl. opnieuw zuurstof in gebracht worden om het drinkbaar te maken).



16.10.1964
De eerste proeven.

diensten hadden aparte zorgen. Daarom ging men technisch uiteen, maar financieel (nog) niet ; en elk kreeg een nieuwe naam. Voor de Centrale werd het "S.A. ELECTRICITE DU LITTORAL" electriciteit van de kust - daarin was alles bevat ! De gewijzigde statuten kwamen in het Staatsblad van 06.05.1927. De trammaatschappij werd nu de S.O.P.B. en het kon niemand schelen dat het nu weer een lange naam was : Société pour l'exploitation des lignes vicinales d'Ostende et des Plages Belges " oef ! Nieuwe mesjes snijden goed ; onmiddellijk werd door de nieuwe maatschappij een grote stoomketel besteld (K13) - Eigenlijk had men het groots gezien : men had drie ketels besteld, maar door de slechte economische toestand moest men inbinden en zich tevreden stellen met één - en het duurde nog tot 1931 voor hij in dienst genomen werd.

1927

Op 13 augustus wilde de Centrale, voor uitbreidingswerken aan het kolenpark, een stuk grond kopen tussen de fabriek en de Noord-Ede. Bij het personeel heette dat stuk " de bilk " en het behoorde toe aan de Domeinen. Wanneer

alle besprekingen bijna in orde waren liet Bruggen en Wegen door de Domeinen de verhandeling stilleggen. Ze hadden er lucht van gekregen (en een plan ook) dat de stad Oostende een handelshaven wou aanleggen in de Spuikom en dat de "bassins" tot tegen de Centrale gingen komen. Dus : adieu bilk !. Maar het vervolg van de bilkhistorie is ook "goud" waard!. Er werd nog diverse keren "opgesmeten" maar bij Bruggen en Wegen hield men het been stijf, alhoewel die haven er natuurlijk nooit kwam. In 1947 nochtans werd die weidegrond op het urbanisatieplan (ook een nieuwigheid toen) met een kleurtje voorzien dat er industriegrond van maakte... en de Centrale was er als de kippen bij om een stuk grond in de wacht te slepen, weerom voor een kolenparkuitbreiding.

Het grondstuk liep 81 m langs de Noord-Ede tot boven op de dijkhelling (dat verklaart de grillige Noordergrens van de Centrale). Wanneer de rest van de bilk - tot tegen het kerkhof- ook te koop werd gesteld, met als enige mogelijke koper, de Centrale, daar anders niemand erbij kon (in 1954) , weigerde Bruggen en Wegen nu de dijkhelling mee te verkopen! (Angst voor een tweede dijkbreuk na de overstroming van februari 53 ?)

Alle inspanningen hiervoor waren vruchteloos, en als de Centrale dan ook het eerste stuk dijkhelling - onbruikbaar nu - weer aan de domeinen wilde verkopen, haalden deze nu de neus op, en huldigden het standpunt : "gekocht is gekocht, en gij moet het nu maar weten !".

In 1928 : sociale revolutie ! - Er werd een pointer-horloge aangekocht met stempelkaarten, en een automatische sirene + 2 valven voor 150 kaarten elk, + 10.000 kaarten. Men was spaarzaam aangelegd : de kaarten waren recto-verso bedrukt met 31 dagen en men gebruikte er dan ook maar 6 per man en per jaar... Het horlogekotje werd gebouwd door de Sasse aan- nemer Edmond Goes, en omdat iedereen het goed zou zien werd het geplaatst aan de voet van de grote fabrieksschouw ! Als compensatie voor de stren- gere (?) regeling werd achter in de Centrale de eerste wasplaats gebouwd (maar geen sanitair !.)

In 1929 werd eindelijk overgegaan tot de hoogspanningsverbinding van de cabine Nukker. Dit werd nodig geacht omdat men van daaruit ook met H.S. naar het Dorp wou trekken (wat nochtans toch maar op 04.03.1933 gebeurde) De verbinding vertrok uit de cabine " Sardinierie du Nord - Van Walleghem" naar de Nukkerstraat. Er moet wellicht iemand met een zeer lange arm in 't spel gezeten hebben, want er kwam een korte brief van het Ministerie van Spoor, Marine, Post en Telegraaf... met de dreigende opdracht, er spoed achter te zetten. Dat gebeurde dan ook "sofort". Op 09.11.1929 de aanvraag. Op 13.11.1929 de burgemeesterlijke toelating en op 16.11.1929 was men al bezig... maar dat fameuze ministerie had zelf 2,5 maand nodig om zijn achternakomende zegen te geven (20.01.1930).

In 1930 werd naast een nieuwe lokale directie eveneens een ingenieur chemist aangeworven en deze kreeg als opdracht onmiddellijk een laborato- rium in te richten voor kolenonderzoek. Het moest nu maar eens gedaan zijn met de vuile brol van de kolenmijnen en alleen de kwaliteit bij aankomst zou nog tellen voor de facturatie want de Centrale was al 20 jaar lang bij de neus genomen door mensen die meenden dat alles wat zwart was, goed kon branden ! Het nieuwe ketelhuis werd toen ook gebouwd, en zoals reeds gezegd, had men het groots gezien : de funderingspalen werden voorzien voor 3 grote ketels... maar het duurde nog tot 1938 alvorens ze er alle drie stonden. Wanneer nu de eerste grote ketel (K13) op 09.07.1931 zijn debuut maakte, kon de kolenhuishouding weerom niet meer volgen ; een vol- ledige herziening drong zich weer op...maar daar bleek toen geen geld voor te zijn! Daarom werd de kraanarm van het kleine kraantje op de loskaai wat verhoogd (wat "rechter gezet") de kraan werd ook voorzien van een grij- per van 1000 kg en een tremie met uitlaatschuif werd ernaast opgesteld zodat het kolenlossen nu 4 maal sneller ging.

De bevoorrading van de nieuwe ketel(s) gebeurde met een 30m hoge kipemmertransporteur waarvan men de terugloop-veiligheidspal kon horen kleppen tot aan de IBIS en tot in de Nukkerstraat. Slechts in 1934 werd de "manutention" voor de eerste maal serieus gemoderniseerd. Een betonnen lossteiger, een 5 m hoog metalen gestel met rijbaan voor de kraan, een ACEC kraan 3,25 ton/12m met een tremie en een ingekokerde transportriem over de Elisabethlaan naar het kolenpark lieten toe tot 50 ton per uur te lossen, wat toen een hele prestatie was (48).

(48) De welbekende ACEC-kraan werd na dertig jaar trouwe dienst in 1965 verkocht als schroot en de lostremie met het metalen gestel werd op- gekocht door de firma P.Verhelst en wordt nu (1984) nog gebruikt op de zand- en grindwerf aan het zwaardok.

In 1935 besluit men de volgende twee grote ketels K14 en K15 alsmede een 12.000 kW-HDruk turbinegroep (T6) te bouwen. Voor het bouwen van de funderingen bestelde de Centrale zelf een schip met 360 m3 Rijnzand, maar de dokwerkersverbonden weigerden de toelating om het schip te lossen aan onze kolen-losinstallatie. De Bredense voerder R. Bollenberg "stak in" voor het vervoer aan 7 F/m3. Al na de eerste dag kwam er een discussie: het moest zijn 7 F/ton... Uiteindelijk kreeg hij gelijk nadat de "aanne-mersbond" verklaard had dat zulk vervoer altijd per ton berekend werd. Een m3 vochtig Rijnzand weegt ongeveer 1,8 ton. Onze voerder kreeg op slag 80 % meerprijs. Wie zei daar "dat ideale voerders alleen maar in de hemel be-staan ??".

De bouwwerken voor turbine 6 waren nog maar goed bezig, of daar be-stelde het hoofdbestuur nog een tweede HDruk turbinegroep (T7) van 16.000 kW wegens de gespannen internationale toestanden. Arbeiders van de aanne-mersfirma moesten - bij het vernemen van het nieuws - een ganse nacht door-werken om een tijdens de voorgaande dag, vers opgezette eindmuur mogelijk-s weer af te breken alvorens de mortel hard was. De 20m lange eindmuur voor T7 moest namelijk 12 m verder staan dan voorzien voor T6.

In 1936 worden de twee gasbranderketels uit 1911/1912 afgebroken daar reeds geruime tijd onenigheid heerste bij het hoofdbestuur over het al of niet opnieuw gebruiken van gas. Weinig mensen zijn op de hoogte van het feit, dat, naast de electriciteitslevering, de N.V. Electricité du Littoral met de Centrale Slijkens ook contractueel de concessie bezat voor de gas-levring op het grondgebied Bredene. De gasbevoorrading van Bredene en het Sas Slijkens was evenwel van in de beginjaren al een probleem geweest dit door de uitgestrekte ligging der drie woonkernen... en uit eigen ini-tiatief werd door de bewoners niet zo veel om gas gevraagd. In 1925/1926 echter begon de gasdistributie te Oostende wind in de zeilen te krijgen. Ze werd nog wat "opgejut" door het Solvay-UCB bedrijf dat na zijn her-structurering in 1929 in zeer goede termen met het Oostends stadsbestuur leefde.

Wanneer in 1930 een nieuwe directie (dhr P. Masure) in de Centrale gekomen was, was deze als de dood voor de gasconcurrentie geweest, en het gas was meteen "buitengevloegen" te Slijkens en de gasconcessie "Bredene" was met de meeste spoed omgeruild geweest tegen een gevoelige verlenging van de electriciteitslevering aan de stad Oostende..! Men heeft waarschijn-lijk gedacht dat Bredene te veraf lag van Oostende om een uitgebreide aanleg van het gasnet te verzorgen, en dat men op deze manier een lastige concurrent op de gemeente kwijt was. Het is inderdaad ook zo verlopen: afgezien van een klein net te Bredene aan Zee en enkele klanten langs het kanaal Oostende- Brugge (de IBIS, de Ostendia en de wasserij Defever) is het destijds ook nooit verder gekomen - tot in 1964/1965 (onder geheel andere omstandigheden) de N.V. EBES het "gasroer" in handen genomen heeft te Bredene. In 1930 was de gasleiding naar de Centrale zwaar beschadigd geweest tijdens de eerste moderniseringswerken van de Prinses Elisabeth-laan, zonder dat men de verantwoordelijkheid kon (of wilde?) vaststellen, en Bruggen en Wegen wou maar geen toelating geven om de nieuw aangelegde straat weer open te breken (49) wat de gasafname dan de doodsteek gaf...

De bouw van een 16.000 kW turbo groep (T7) verliep in 1937 zonder problemen en zoals overal wachtte men gelaten op betere(?) tijden.

(49) Tijdens de tweede modernisering in 1967 "recupereerden" werklui van de firma Aug. Van Geluwe voor hun drinkgeld grote stukken "fonte-mi-traille" van die afgedankte gasleiding.

Internationale spanningen, mobilisaties, het uitbreken van de oorlog in 1939 en uiteindelijk de algemene wereldbrand deden de Centrale zeker geen deugd. Hoe onwaarschijnlijk het ook moge klinken : van de oorlogsjaren zelf hebben wij bijna geen documentatie ! Wij weten dat alle niet bebouwde gronden ter beschikking gesteld werden van het personeel (pro rata het familiebestand) voor eigen "oorlogsteelt" . Meststoffen werden door de ingenieur chimist, dhr. Vreven in 't groot aangekocht bij de U.C.B., en wedstrijden ingericht voor de grootste groene kool of de schoonste vruchten - optimisme en zwarte humor ondanks alles!. Wij weten ook dat de voerder Richard Bollenberg gratis 360 m2 moestuin mocht bouwen omdat hij goedschikover zijn paardebilk toegang verleende tot de personeelsschuilplaats op de Noord-Ede dijk. Door vindingrijke lui werd met "mosselrakels" het kolengruis uit de vaart opgevist langs de loskaai. Later ging men zelfs met behulp van jollen naar de kolenschlamm dreggen en werden onderlinge schraapstroken vastgelegd.

De Centrale werd een drietal maal gebombardeerd en naar verluid was de schade "menselijk" en niet onherstelbaar. De ganse oorlog door werd de uitbating voortgezet, zo goed en zo kwaad mogelijk onder de voortdurende bewaking der bezetters die er een commandopost en later een magazijn op na hielden. Ze bouwden er een paar bunkers voor hun wachtsoldaten (ze staan er nu 1984 nog altijd) en een betonnen mitrailleurskazemat werd aangelegd in het voetpad, juist voor de personeelsdoorgang.

Zoals destijds in 1918 werd (uit gewoonte?) op 7 september 1944 's namiddags rond 16 uur, de Centrale gedynamiteerd door de Duitsers die er blijkbaar genoeg van hadden. Het gebeurde nu echter veel grondiger. Een rondrijdend SS-Kommando sloot het aanwezig personeel op in de bunker achter het bureelgebouw... en begon naar hartelust zijn vernielingswerk. De rooster-aandrijfmechanismen van de stoomketels 2 tot en met 15 werden opgeblazen, bij 6 turbines op de 7 en de H.Drukwaterpompen werden de lagers vernield. Ook het hoofdschakelbord en de transformatoren moesten er aan geloven... Alleen de H.D.stoompomp WEIR (50) de L.D.turbine 1-2000 kW en een turbo-dynamo 475kW/220 V ontsnapten. Bij de turbine was het springtuig defect en de turbo-dynamo bleek over het hoofd gezien...

Het weer op gang brengen van de Centrale gebeurde op last en met medewerking van het Engels leger - dat hiervoor niet aarzelde de ijzergieterij Wyseur in Kortrijk op te eisen voor het gieten, en onmiddellijk nog wel, van bepaalde roosterstukken.

Ondanks de grote schade was de Centrale van enorme strategische waarde

- (50) Men vertelde ons dat een stoutmoedige ketelhuischef, wijlen dhr. R. Debaene de Duitsers in de Centrale achterna gelopen was en de springlading van de WEIRpomp verwijderd had. Deze stoompomp komt automatisch in dienst bij aanhoudend watergebrek van de ketels. Daar drie ketels in dienst waren, maar door het stilvallen der turbines geen stoomafname meer hadden, en daar de vuren niet gedoofd konden worden - de stokers zaten in de bunker opgesloten - zo moest alle verder geproduceerde stoom ontsnappen langs de veiligheidskleppen, wat dan ook gebeurde met oorverdovend geraas . Door het opblazen der voedingspompen kregen de ketels echter geen water meer, wat ze in de kortste tijd kon doen in de lucht vliegen, met alle gevolgen vandien voor het Sas en de Nukker tot 1 km in het rond. De WEIRpomp verhinderde de stoomketel-explosies !

voor de Engelsen, en de lokale directie had de eerste paar dagen absoluut niets te zeggen ! Het leger had dringend stroom nodig om met de havenkranen van Oostende de Engelse bevoorradingsschepen te lossen ; men moest namelijk weten dat bij een gedeelte kaaimuren en loskranen, het dynamiteren door de Duitsers mislukt was, en het enige dat er tekort was, dat was electriciteit !, maar wanneer men nu inderhaast begon met de herstelling van een gedeelte der vernielde ketelmechanismen, voorzag men alras zoiets als de quadratuur van de cirkel (51) : om de ketelvuren aan te wakkeren, benodigden de trek- en blaasventilatoren elektrische stroom... maar om die stroom te bekomen, benodigde men dan eerst weer de ketelvuren (en turbinestoom)!.

Als reddende engel kwam dan onze goeie oude fabrieksschouw te pas, na 15 jaar inactiviteit. Het is in werkelijkheid aan deze schoorsteen te danken dat de Centrale zo snel - zij het in beperkte mate - weer op gang gebracht kon worden. De Duitsers hadden namelijk aan ketel 1 - een onooglijk roestig geval uit de beginperiode van de Centrale (1906/1907) - zo weinig mechaniek gezien, dat ze het niet eens de moeite waard gevonden hadden om wat dan ook ervan te laten springen. Maar ... Kl werd in allerijl opgelapt en had niet eens elektrische stroom nodig ; er waren trouwens nooit ventilatoren vandoen geweest. De 60 meter hoge schouw zorgde zelf voor de natuurlijke trek, en zoals bij een gewone huiskachel had men reeds na enkele dagen een lekker vuurtje en een weinig stoom onder 8 Kg druk. Hiermee kon men de " ontsnapte " turbo-dynamo op ongeveer halve kracht doen draaien en wat stroom leveren aan de interne verlichting, sommige werktuigmachines en de lasapparatuur nodig voor de verdere herstellingen. Het ene bracht het andere mee, en... reeds op 19 september 1944 (dus na amper 12 dagen) was er weer een weinig stroom voor de haven (ook de achter de Prins Albertlaan gelegen woningen en bedrijven " gotten " mee van de eerste na-oorlogse haven-electriek !) en op 26 september 1944 bereikte wat stroom de UCB waar de cokesovens op een laag pitje konden hernemen en kon wat stroom naar de stad Oostende doorgestuurd worden. Onnodig erbij te voegen dat beide energiesoorten drastisch gerantsoeneerd werden te Oostende!

In 1945 begon de herstelling van de oorlogsschade. Diverse ruines werden afgebroken wegens instortingsgevaar o.a. de betonnen watertoren - eerste pronkstuk van de Centrale uit 1906/1907 - maar de wederopbouw liep toch niet van een leien dakje ! De administratie had op 5 februari 1945 een rantsoeneringssysteem van bouwmaterialen opgezet dat nog strenger was dan dat van de Duitsers tijdens de bezetting!. Men moest namelijk een aanvraag doen...om te mogen aanvragen, en dat ging tot bij de gouverneur. Het beschrijven van de Pontius-Pilatus-weg van zo een aanvraag voor de hoogst noodzakelijke heropbouw van een ketelhuis en het verwoeste hoofdschakelbord beslaat anderhalve bladzijde getypt.. en alhoewel veel zaken daarin nu pitoresk aandoen, zou het ons toch te ver leiden. De aanvraag gebeurde op 10 juli 1945 en het eerste contingent bouwmaterialen was er begin november 1945 en met nieuwe moed herbegon men. Daar de Franse

- (51) De quadratuur van de cirkel zoeken : met meetkundige formules proberen een vierkant te construeren dat juist evengroot is als een gegeven cirkel. Het is wetenschappelijk bewezen dat het vraagstuk (tot nu toe nog altijd) onoplosbaar is.
Figuurlijk : een praktisch onmogelijke zaak ondanks alles toch proberen op te lossen; ook nog : een hersenschim najagen.

Duquenne-ketels tijdens de oorlog veel afgezien hadden moesten ze noodzakelijk vervangen worden en in 1946 gingen dan ook de bestellingen door voor de bouw van een nieuwe ketel (K16) - stoomproductie 40 ton/uur onder 38 kg/cm², met de nodige bijhorende hulpaggregaten. Tussen de bestelling en de levering in werd een kleine adempauze genomen en men profiteerde ervan om allerlei "oude brol" van de hand te doen. Vooral oude gelijkstroommachines en motoren uit de pionierstijd moesten de deur uit, temeer dat de uitbatingstechniek onherroepelijk naar de wisselstroom evolueerde. Waar nog "geëvolueerd" werd, dat was bij de arbeidsgeneesheer - die toen gewoonweg "den docteur" noemde. Hij kreeg nu een kabinet. Vroeger gebeurde "dat" achter een gordijn in een klein bureautje van de administratie, en de "titelvoerende bediende" moest ondertussen maar een uurtje gaan wandelen of bij een ander gaan zitten (52).

Met de nieuwe ketel K16 - de zestiende dus - in dienst liep de kolenbevoorrading weer eens spaak, maar daar men nu over het nodige terrein beschikte werd in 1950 een ultra modern kolenpark van 10.000 ton aangelegd met een zware Titan kraan 3,25 ton/15 m, een roltremie, 2 stockeer- en 2 afvoerriemen en de mogelijkheid om later eventueel uit te breiden tot de dubbele capaciteit (53). Die ruime opslagplaats was absoluut nodig als men nagaat dat de vier H.Druk ketels bij vollast tot 300 ton kolen per dag verslonden; dat was een gewone binnenlander!

In 1950 kreeg de gemeente Bredene ook een primeur: de openbare verlichting van de Prins Albertlaan en de Prinses Elisabethlaan, werden als eerste in België uitgerust met TL-lampen, langs de Centrale om, geleverd door A.C.E.C., en deze - toen zeer moderne - verlichting werd in de pers beschreven als een "lichtzee" ... nu, ja...! Men was er in ieder geval zeer fier mee en toen in 1951 de gehele Saswijk nieuwe straten kreeg, besloot het gemeentebestuur op 08 oktober 1951 ook daar de moderne buislampen te laten aanbrengen, en in 1952 was het de beurt aan Bredene aan Zee, en daar kwam er zelf een muziek bij te pas.

Begin 1953 werd de Centrale "van hogerhand" aangemaand om het terribil-kolenstof (in vakjargon: poussier) van de verlieslatende mijnen te gebruiken. Iedereen zal zich wel het politiek en economisch "gerammel" herinneren met de Waalse kolenmijnen. De losinstallaties en het kolenpark van de Centrale waren echter niet voorzien op de verwerking van dit kolenstof. Een groenzone met Italiaanse populieren werd aangelegd, een hoog windscherm gemonteerd en sproeileidingen aangebracht... maar wegens klacht van bepaalde omwoners wou de gemeente drastische maatregelen: een totale ombouw, en verschillende malen werd het kolenlossen dan ook bij politiebevel verboden. De belangen van beide partijen lagen zienderogen op een verschillend vlak! Uit die tijd dateren dan ook de eerste en enige serieuze spanningen met het gemeentebestuur, die uitliepen op een echte beknotting van de uitbreidingsmogelijkheden en die aanhielden tot in 1963/1964 en dan ontvaardden in een slaande ruzie met wijlen burgemeester August Plovie.

(52) Persoonlijk waren wij bij de laatsten die daar "de visite moesten passeren" (18.08.1947) Het kabinet werd ondergebracht in de vroegere electricwink - zelf, de nog vroegere inkom der kolenwagentjes die over de Prinses Elisabethlaan van de loskaai kwamen.

(53) Wegens economische reconversie en politieke verwickelingen is die uitbreiding er nooit meer gekomen.

In november 1953 werd de laatste turbinegroep (T8) in dienst gesteld. Deze groep was zo vooruitstrevend opgevat dat in de beginperiode niet eens op volle rendement gewerkt kon worden. Op economisch vlak daartoe aangezet werd in 1954 te Westende (vlakbij het Albert I monument) een ultra modern transformatorenstation opgericht - dit om de industrie in de Westhoek "te stimuleren" - Dit onderstation was het eerste van dit formaat in België dat zonder personeel werkte en telegeleid van uit de Centrale bediend werd. De aanleg van twee zware hoogspanningskabels naar dit onderstation in 1955, gaf weer aanleiding - zij het nu in mindere mate - tot het verdwijnen van de beschermingstegels. Geleerd door de zelfde feiten bij de aanleg van de vorige kabel naar Brugge, waar bijna 10 % (meer dan 600 m²) voetpaddallen verdween, werd nu een bijzondere bestelling gedaan bij de betonwerkerij te Snaaskerke. De tegels werden nu 6 cm groter gemaakt dan het gewone formaat, en hierdoor pasten ze niet meer in de normale voetpaden. Op deze wijze liepen diverse oneerlijke personen tegen de (politie)lamp. Bij ons weten nam de Centrale geen brevet op de anti-diefstalmaatregel van de 36 X 36 cm voetpadtegels.

1955 - afbraak tweede pronkstuk van de Centrale : de gemetste fabrieksschouw uit 1907 wegens te kostelijke herstellingen voor toch niet meer gebruikte apparatuur.

24 juli 1957 - nieuwe belangrijke datum voor de Centrale - . De N.V. Electricité du Littoral wordt opgekocht door de N.V.EBES (54) en verdwijnt uit de groep Empain-Electrorail. Dat gebeurde in alle stilte, alhoewel het toch in de lijn der verwachtingen lag, want de toenmalige financiële pers had wel laten uitschijnen dat de groep Empain uitkeek naar nieuwe investeringen, vooral in Canada, en een kleine centrale laten optornen, gans alleen tegen een groep die op energiegebied een derde van België bediende was ook niet "je dat!". Dus : verkopen

Een eerste gevolg was : een nieuwe directeur. Ha ja! En in de Centrale moest iedereen nu maar eens zijn zelfstandig karakter afleggen en leren leven in de EBES discipline... Onmiddellijk werd het personeel in twee verschillende groepen gesplitst : PRODUCTIE en DISTRIBUTIE , en mensen die tientallen jaren samen gewerkt hadden, hadden plots niets meer met elkaar te maken !. Echt moeilijk in het begin en de psychologische aanpassing duurde ettelijke jaren tot in 1963 (55)

Eind 1963 vond de hogere productieleiding dat men nu eindelijk maar eens moest ophouden met het eeuwig gekrakeel op gemeentelijk vlak, en daarom werd van EBES-zijde de oorzaak weggenomen : de onrendabele vuile kolenstook zou men te gelegener tijd stilleggen. In minder dan een jaar tijd bouwde men bedrijfsklaar een H.Drukkeketel (K8) - stoomproductie 110 ton/uur onder 60 Kg/cm² - gevoed met zware stookolie (56) een 80m hoge

(54) E.B.E.S. - Electricité du Bassin de l'Escaut, S.A. of Electriciteit van het Scheldebekken, N.V.

(55) Bij de overname van de stedelijke regies door EBES, heeft heel wat stadspersoneel dezelfde realiteit meegemaakt ! Bij EBES zag men het nu eenmaal anders... dan in een familiebedrijfje.

(56) Het was in werkelijkheid de 17e ketel, maar in het EBES-systeem "turbine-ketel-transfo " kreeg alles het nummer van de turbine, dus T8, K8 en Tr8 en in het EBES jargon noemde het volledig geheel : " Monoblok 8 ".

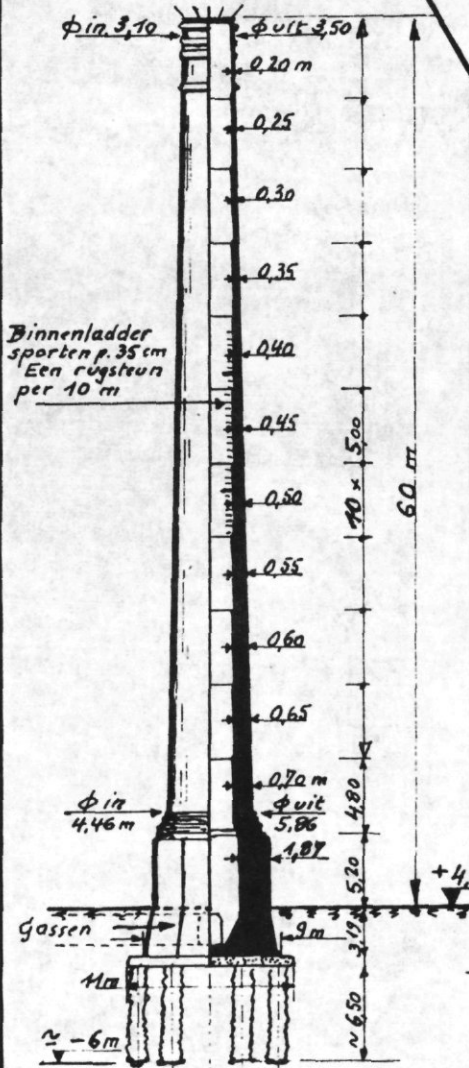
CENTRALE SLYKENS - VERGELYKING DER 2 SCHOORSTENEN

1^o Schoorsteen
1907 - Metselwerk
gebouwd door
MAX FERBECK
(Welkenraedt)
gewicht (+fund. plaat)
= 1290 ton
gesloopt steen per steen
in 1955.

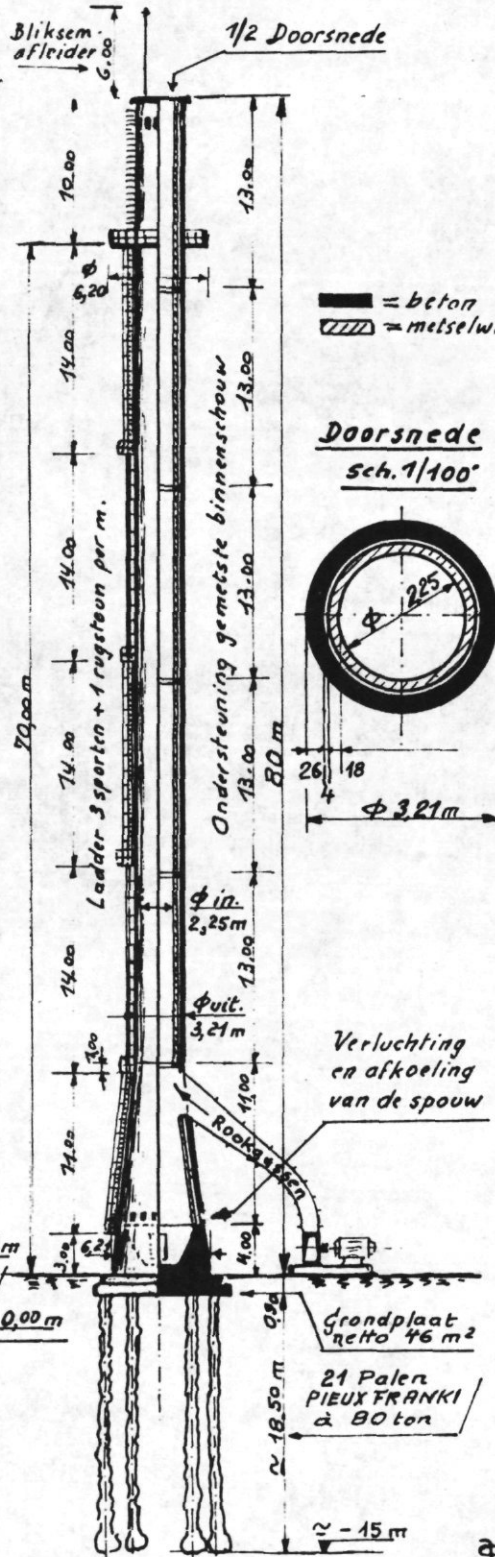
2^o Schoorsteen
1964 - Beton +
metselwerk binnen
firma T. D'HOOGHE
(Veurne)
id.
= 995 ton

SCHAAL 1/400^o

■ = metselwerk

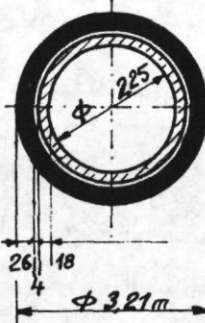


24 Palen COMPRESSOL à 45 ton
Grondplaat netto 104 m²
Gronddruk ≈ 200 gr/cm²



■ = beton
▨ = metselw.

Doorsnede
sch. 1/100^o

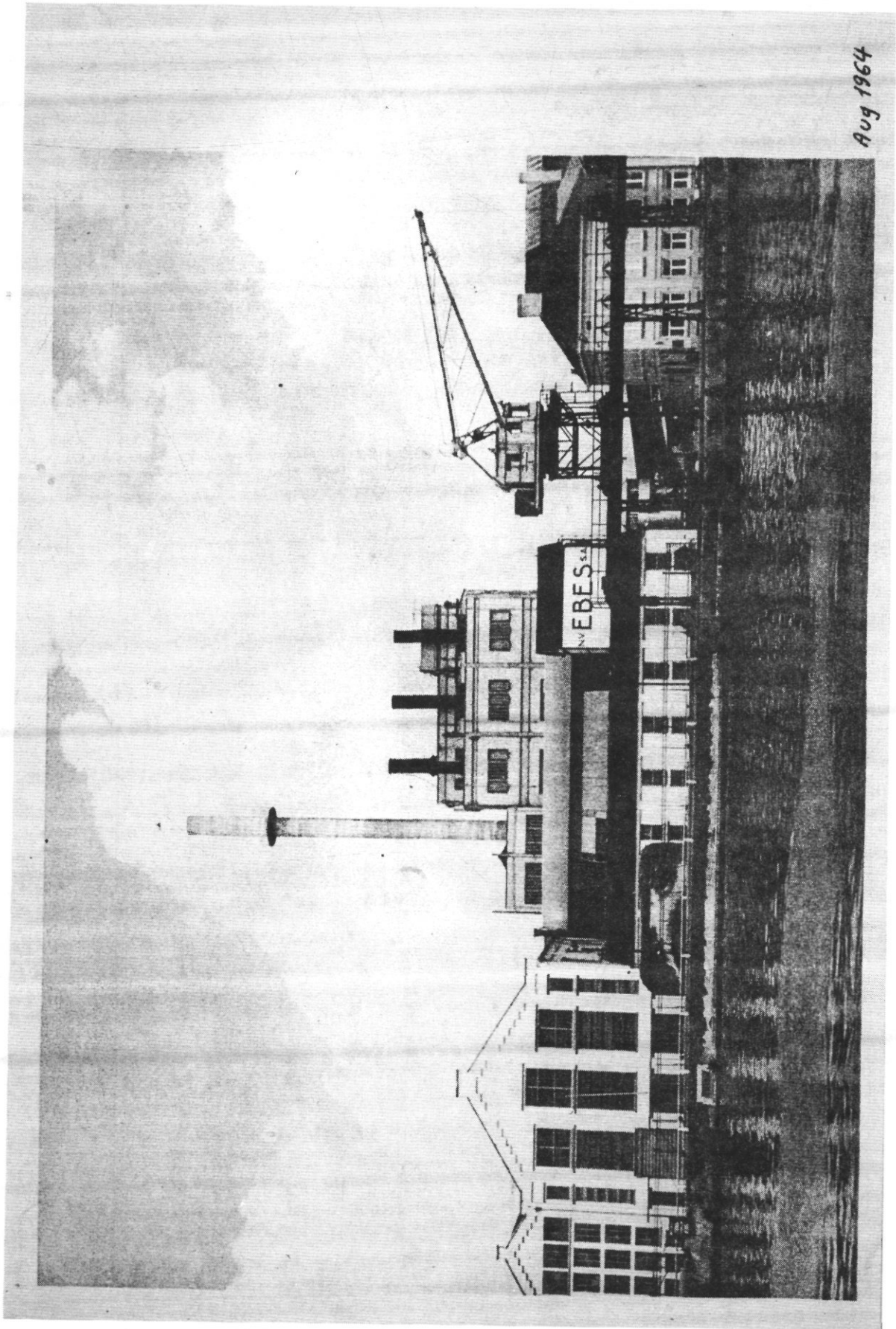


Verluchting
en afkoeling
van de spouw

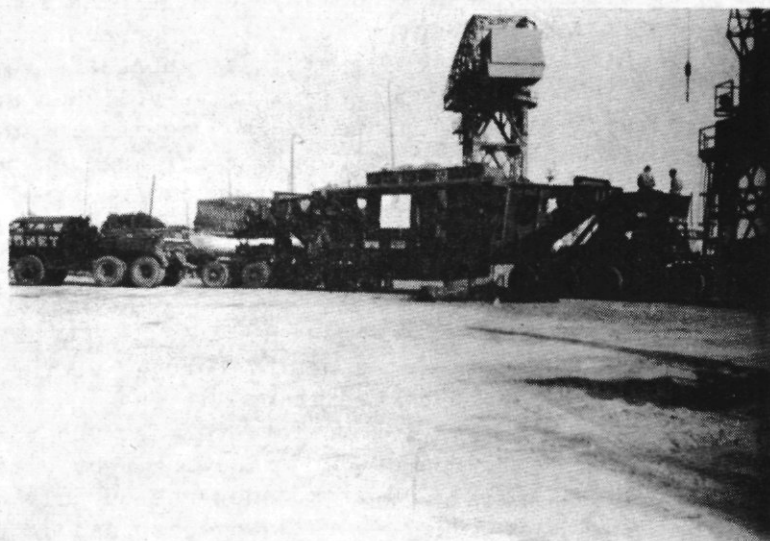
Grondplaat
netto 46 m²

21 Palen
PIEUX FRANKI
à 80 ton

Aug 1964



schoorsteen, bijgenaamd "de naalde", een olietank van 4000 m³ en een demineralisatie-waterpost van 6 m³/uur; men paste de turbogroep T8 aan voor werking op haar maximaal vermogen - dat was 25000 kW- en voorzag de bestaande ketels 13,14,15 en 16 met stookoliebranders en de bijhorende apparatuur. Ondertussen werd de Centrale ook aangesloten op het Belgisch Algemeen Hoogspanningsnet met de ons allen welbekende luchtlijn 150.000 Volt naar Brugge. Er heerste toen een koortsachtige bedrijvigheid om alles op tijd klaar te krijgen en op zeker moment werkten 17 verschillende aannemers ter plaats - met de nodige mizeries van "het gebruiken (?) eventjes maar..." van elkaars materialen en gereedschappen. Er werd in werkelijkheid een mini-centrale gebouwd in de oude Centrale. Het geheel kwam in werking op 16 oktober 1964. De hoofdaannemer der werken was de firma D'HOOGE uit Veurne.



28.07.1964

De transfo 65 MVA is aangekomen te Oostende....

De stookolie werd aangevoerd vanaf de loskaai en de leiding liep over de Prinses Elisabethlaan, gedragen door een portiek. Bij nader toezien zou men denken dat deze portiek op een "verhoogje" van 1m stond. De reden hiervoor was in werkelijkheid een taalincident. Bij de aankondiging door Bruggen en Wegen van de tweede modernisering van de Prinses Elisabethlaan in 1966 (het aanbrengen van de tarmac en verwijderen der oude tramsporen) stond in de brief letterlijk "... de portiek ZAL een vrije hoogte hebben van 4,5m..." De lokale directie - die tussen haakjes "het Vlams" maar goed vond als het niet anders kon - verstond zulks in de bevestigende zin en wuifde al onze opmerkingen over taaluances weg : wij konden niet lezen... en daarmee uit! Maar... bij Bruggen en Wegen hield men nadien gevat staande, dat het hier wèl de gebiedende wijze was die telde : de portiek ZAL (MOETEN)- maar dat was onderverstaan -...en daar de straat nu 21 cm hoger kwam...elk peinst de historie nu maar verder!. De EBES trok aan het kortste eindje en de portiek werd op twee staantjes van 1 m hoog gemonteerd uit veiligheidsredenen en van de brief van Bruggen en Wegen werd niet meer gesproken.

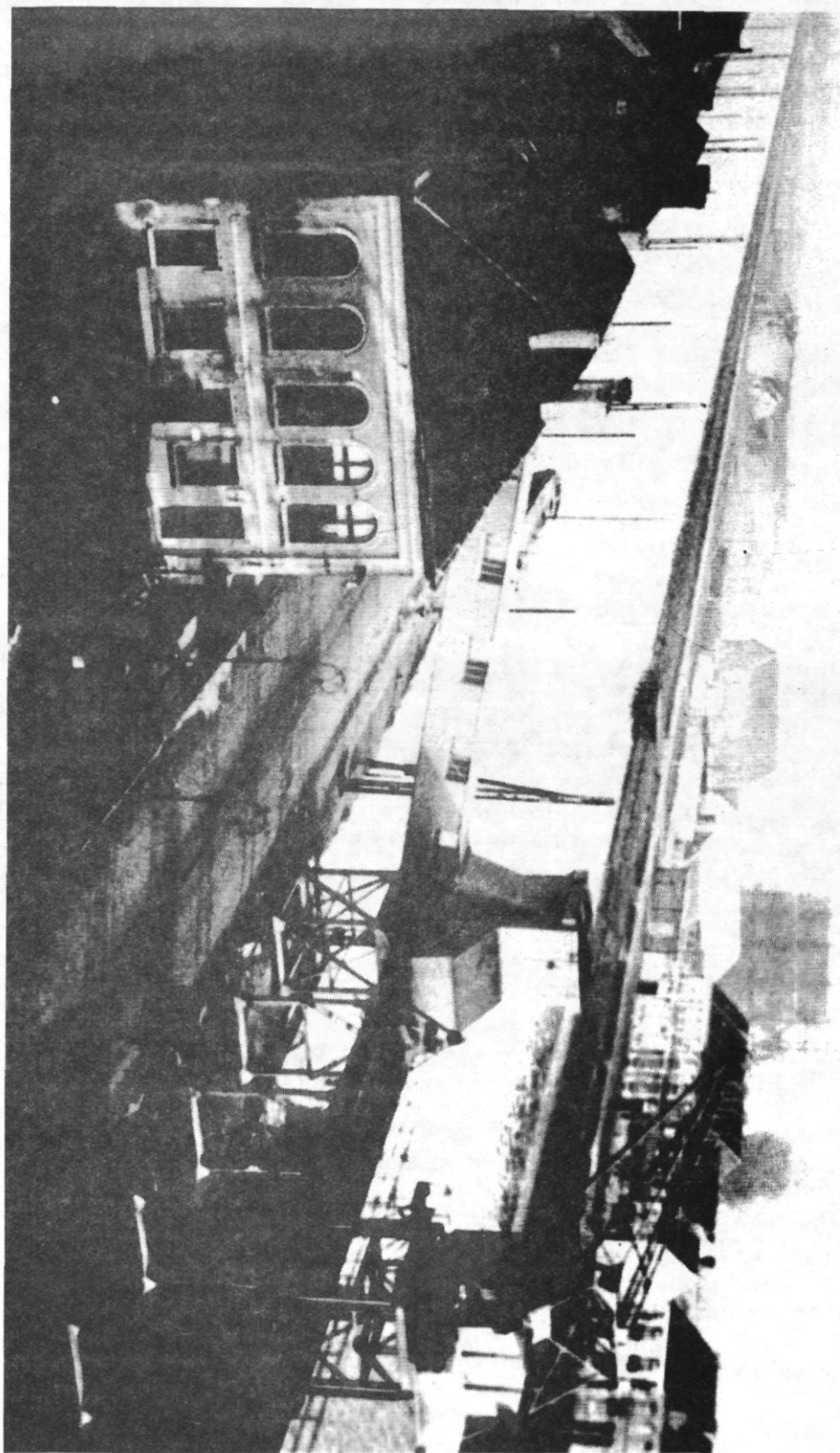
In 1969 moest de Centrale (weeral) eens haar goed hart tonen en om economische redenen werd zij nu aangemaand het cokesovengas van Zeebrugge te verbranden ; anders vlogen daar 250 man naar de dop wegens de bedreiging van het aardgas. Een nieuwe gasleiding werd aangelegd vanaf Plassendale, waar de verbindingsleiding UCB Zandvoorde- Cokes Zeebrugge lag en

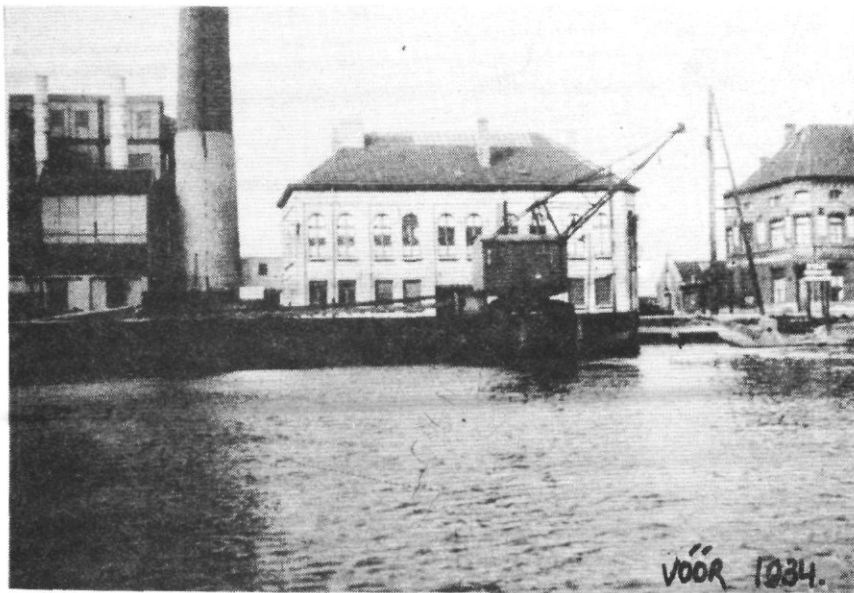
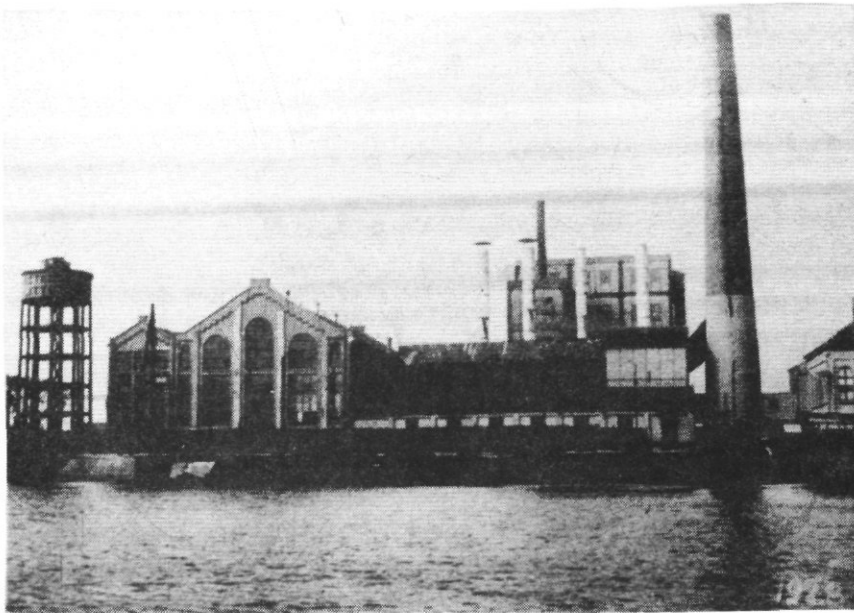
die eigendom was van de UCB, en begin juli 1969 stookte men (na 39 jaar) weer gas ! De geschiedenis herhaalde zich.

Het in 1950 groots opgevatte kolenpark met de gehele transportinstallatie werd stilgelegd toen alle kolen eindelijk "op" waren, in maart 1970. Op de dag echter dat er zagezegd niets meer was -op papier, volgens de kolenboekhouding eind 1969 - bleek dat er toch nog een redelijke hoop kolen over waren (uiteindelijk ongeveer 2800 ton !). Na het langzaam opgebruiken hiervan werd nagegaan hoe dit kwam. Er waren verschillende redenen, te beginnen met de primitieve scheepsmeting bij het laden en lossen van de lichters tot en met de onjuistheden en toleranties van de ketelbascules. De hoofdreden was wel, dat door het gebruik der zware kraangrijpers heel wat grond van het kolenpark mee in de ketels verdween ! Ook de druk op de grond onder een kolenhoop (sgw. gemiddeld 1,35 kg/dm³) van 8 m hoog = ongeveer 1 kg/cm², waar deze gronden hoogstens 250 à 300 gr. konden verdragen was oorzaak dat de kolenparkbodem op sommige plaatsen tot 90 cm ingedrukt was. Daar het kolenpark echter nooit ledig geweest was, zo was zulks ook nooit waargenomen tijdens de jaarlijkse "cubages" (volumemetingen) die dienden om het praktisch volume op terrein te vergelijken en aan te passen aan het theoretisch volume op papier - voor de jaarinventaris- en het werd dan ook maar vastgesteld bij de totale opruiming van het kolenpark. Na de afbraak van de installaties (1974) - ongeveer 325 m³ gewapend beton door de firma Versluys, werd op dit terrein van ongeveer 1900 m² meer dan 1200 m³ grond en teelaarde aangevoerd (dus een ophoging van gemiddeld 63 cm) om het met gras te bezaaien en het weer menswaardig en toonbaar te maken. (57)

In 1975 eiste de UCB haar gasleiding naar Zeebrugge weer op - economie of geen economie ! - waardoor de Centrale alle gasaanvoer ontnomen werd ; wij konden niet uitmaken waarvoor... Tot overmaat van ramp zaten wij reeds volop in de oliecrisis wanneer de verbouwing voor oliestook nog maar pas een paar jaar beëindigd was en er kon nergens op hulp of bijstand gerekend worden. De kerncentrales, beter aangepast aan de technische evolutie, produceerden meer en goedkopere energie dan de andere centrales, en deden de kleinste een onmogelijke concurrentie aan ; meer en meer langere perioden van stilstand volgden elkaar op waardoor de algemene kosten op de duur zo hoog opliepen, dat zij door geen enkele directie nog te rechtvaardigen waren. Er werd nog een reconversie van het hoog-geschoold personeel ondernomen, met de aanbouw van geprefabriceerde metalen cabines - die men nu trouwens als mini-onderstations overal nog ziet - maar, eens het saturatiepeil van deze dingen bereikt, moest toch weer personeel afvloeien. Dat kwam dan met geniepige artikeltjes in de lokale pers en iedereen voelde het nakende einde aankomen. Wij zegden het reeds bij het begin dat het geen leuk verhaal is, een doodstrijd te beschrijven. Na nog enkele vruchteloze "relance-pogingen" door de lokale directie, kwam dan uiteindelijk op 1 september 1978, de (economische) dood aankloppen...en hiermee was het dan met alle PRODUCTIE activiteit te Slijkens definitief gedaan.

(57) Bij metingen voor de uitbreidingswerken in 1963 stelden wij vast dat gans het noordoostelijk deel van de Centrale een langzame kantelbeweging maakt naar de Spuikom toe. De metingen gingen ieder maal uit vanaf het peil der sluizen te Slijkens en na 16 jaar bleek ketel 16 - gefundeerd op palen van 10 m- ongeveer 4 cm gezakt. Waarschijnlijk wordt hier de ganse grondmassa met funderingen en al samengedrukt onder de zware belasting. Daarom werden de nieuwe uitbreidingen dan ook gefundeerd op palen van 20m tot in de tweede vaste grondlaag.





... Een centrale viel stil... na 70 jaar werken !. En wij zouden kunnen zeggen zoals in de oudheid : acta est fabula - 't is gedaan met het spel!

Nu er sprake is van de afbraak van de Centrale, of van grote gedeelten ervan, hebben wij gepoogd een algemeen sfeerbeeld op te roepen. Het was wat eenvoudige en lokale geschiedenis. Sommigen zullen het droog vinden, anderen onvolledig omdat ze misschien hun eigen geschiedenis er onvoldoende of niet in weervinden, maar, laten zij ons niet vingerwijzen : ook wij moesten ons noodgedwongen zeer beperken, massa's gegevens opzij leggen en zeer veel details onaangeroerd laten. Wij schreven namelijk wel een bijdrage, maar... geen boek !

Jos. COENYE.

De Bredense kerkwegels.

door Ferd. Gevaert.

De stille getuigen van onze vroegere gemeenschap en leefgewoonten verdwijnen zeer snel. Een groot exponent van onze leefgewoonte is de wijze waarop we ons verplaatsen. In de laatste driekwart eeuw zijn we geëvolueerd van voetganger, over fietser naar individuele automobilist en bescheiden gebruiker van het gemeenschappelijk vervoer.

Het landschap en de topografie ondergingen de logische gevolgen van deze evolutie. De breed geameneerde verkeersweg heeft de smalle, kronkelende kasseiweg en de voetweg verdrongen.

Het pad of de voetweg is het eerste spoor dat door mens en dier op onze aarde getrokken werd en dat aan de volgende generaties werd overgedragen. Het is het oudste, in onze streken dan, van ons cultureel erfgoed, en dat nu zeer snel uit ons landschap wordt gewist.

Van de vroegste ons bekende bewoning op het grondgebied van Bredene, tijdens de eerste, tweede en derde eeuw na Christus, zijn ons geen sporen van paden bekend. We weten door de vondsten gedaan in de tweede helft van de 18e en eerste helft van de 19e eeuw, en gedurende de jongste tien jaar van voorwerpen uit die periode, dat er :

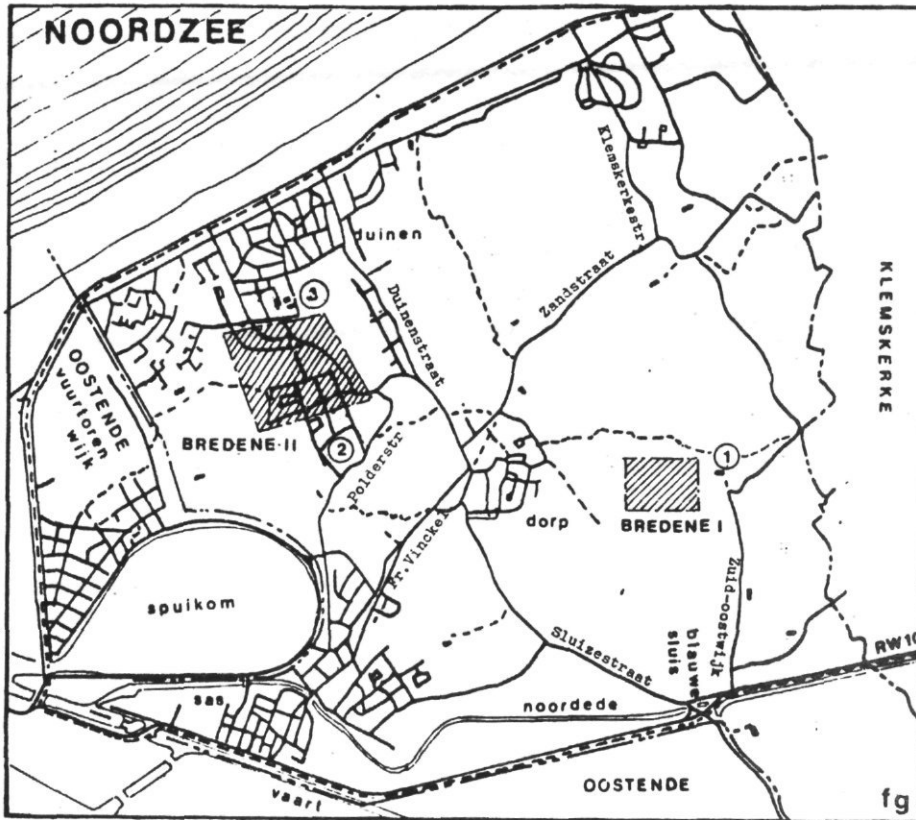
- een begraafplaats was, gelegen ten zuidoosten van de huidige dorpskerk, even ten westen van het huidige Waterhof.
- een artisanale site was, gelegen in de zone omschreven door de huidige Polulierenlaan, Pauwhoflaan, Sluisvlietlaan en Keerweg.

Door de vondsten gedaan tijdens de opgravingscampagnes in 1979, 1980, en 1981 kon worden afgeleid dat er een intens handelsverkeer was tussen de "Bredense" nederzetting en het achterland (1) zodat er geeigende verkeerswegen moeten geweest zijn. Hiervan echter werden geen sporen gevonden.

Door de overstromingen vanaf de 3e eeuw van onze tijdsrekening heeft de bevolking zich waarschijnlijk teruggetrokken naar hoger gelegen gebied en zijn door het indringend zeewater de meeste sporen van vroeger verkeer te land uitgewist.

In de 9e of 10e eeuw werd een begin gemaakt met de gronden gelegen achter de kustlijn terug nuttig te maken voor veeteelt en landbouw. Ondermeer werd de Dijk van de Blankenbergse Watering aangelegd tussen Oudenburg en de duinen te Bredene. Deze dijk werd zeker gebruikt als weg door de schaapherders die hun kudden lieten grazen op de zoute schorren.

Nadat er terug bewoning was te Bredene werd eind de 10e of begin de 11e eeuw een kapel gebouwd.



Situering GALLO-ROMEINSE vindplaatsen te Bredene, ingeplant op kaart 1984.

BREDENE I : begraafplaats.
BREDENE II : artisanale site.

1. Huidig Waterhof (hoeve W. Colpaert),
2. Huidige Vicognewijk,
3. Huidig Turkeyenhof.

Naast de dijkweg en de driftwegen (2) moeten er beslist paden geweest zijn tussen de kapel en de onderscheiden woonsten van schaapherders en landbouwers.

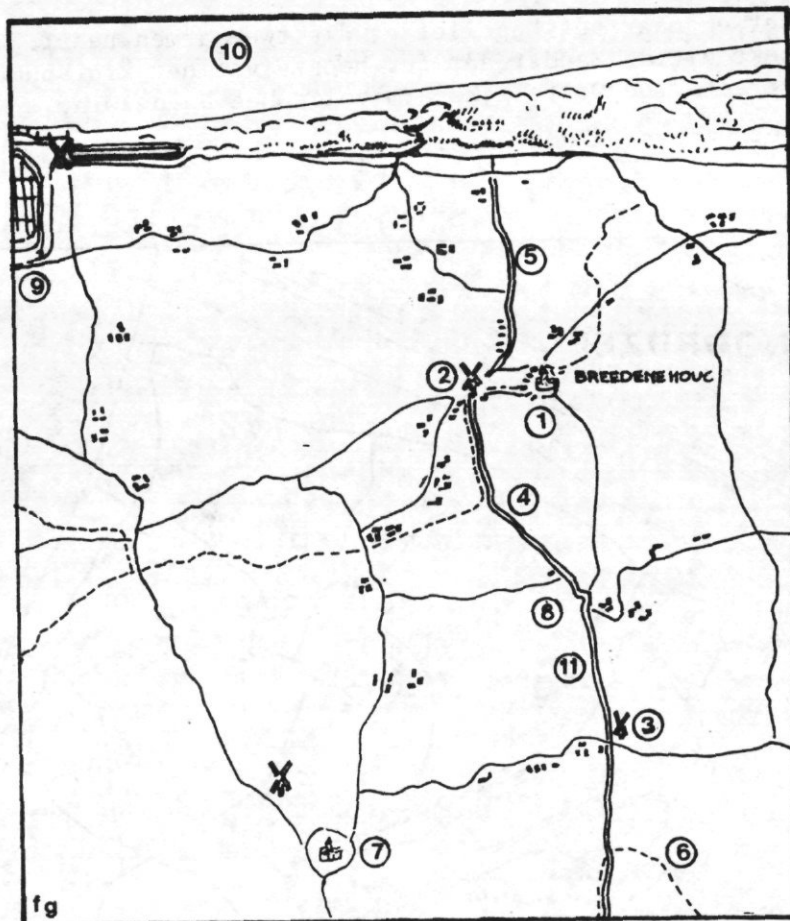
Het is echter slechts vanaf de 16e eeuw, dank zij Pourbus en de hem opvolgende kartografen dat we ons een duidelijk beeld kunnen vormen over de loop en ontwikkeling van de verkeerswegen en voetpaden.

Wat specifiek onze aandacht weerhoudt in deze bijdrage zijn de kerkwegels, of de voetweg "waarlangs men ter kerke gaat". Alhoewel deze niet uitsluitend voor deze bestemming gebruikt werden. De wegels werden ook gebruikt door de kinderen om zich naar school te begeven, om boodschappen te doen in het dorp, op familiebezoek te gaan (3) door de dagloners (4) die op het dorp woonden en zich langs de kortste weg naar de boerderijen begaven. Ook door het "mansvolk" om op zaterdagavond naar de barbier te gaan om zich te laten scheren en vervolgens een partij kaart te spelen, hetzij in de herberg of bij de barbier zelf, die meestal ook een slijterij hield.

Bredene was vroeger veel groter dan nu . De gemeente strekte zich uit van de havengeul van Oostende tot aan de Spanjaardduin en van het strand tot aan Plassendale. Er was slechts één parochie, deze van de Dorpskerk. Vanaf de bouw van de kapel in Fort St. Philippe konden de gelovigen die in de omgeving van de sluizen woonden hun zondagsplicht vervullen in deze kapel. De overige inwoners van de gemeente waren aangewezen op de kerk in het ver afgelegen dorp.

Wanneer men een wegenkaart bekijkt dan is het duidelijk dat voor veel inwoners de voetwegels de kortste weg naar het dorp waren.

De kaart van Pourbus (5), opgenomen omstreeks 1565, geeft ons een duidelijk beeld van de bewoning en wegenis in de 16e eeuw. Echter is het niet te onderscheiden wat straat of voetweg is. We vermoeden dat de voetwegels niet opgenomen zijn op de kaart.



BREDENE 1565, naar de kaart van POURBUS.

- | | |
|---|--|
| 1. Bredene (dorp), | 7. Zandvoorde, |
| 2. Dorpsmolen, | 8. Huidige wijk Blauwe Sluis, |
| 3. Jestemolen, | 9. Oostende, |
| 4. Dijk van de Polder van Blankenberge,
(huidige Sluizenstraat), | 10. Noordzee en strand, |
| 5. Dijk van de Polder van Blankenberge,
(huidige Duienstraat), | 11. Dijk v/d Polder v. Blankenberge,
(huidige Plassendalesteenweg). |
| 6. Ieperleet, | |

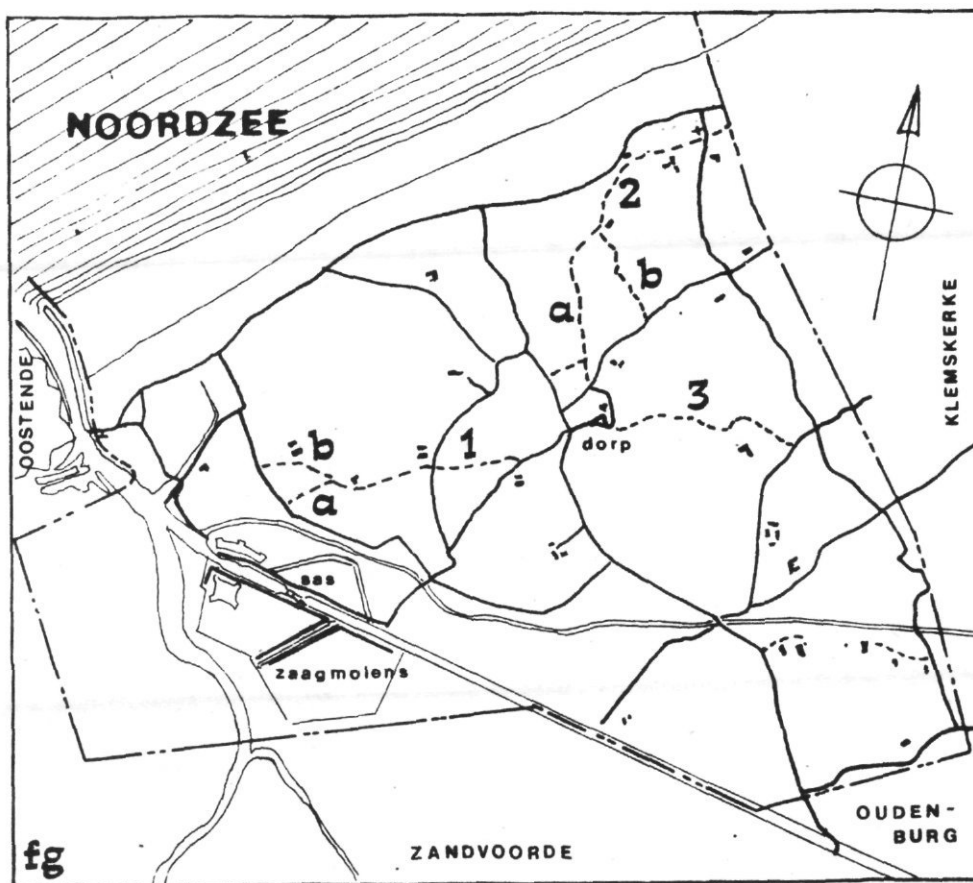
———— straat of voetweg,
 - - - - - waterloop.

Wel hebben we kennis van de namen van enkele voetpaden uit deze periode, met datum van de eerste, gekende, vermelding :

- Inckervliete weghekin 1555
- Middelste Woestyne weghekin 1551
- Oostendsch voetstic 1562
- Woestyne weghekin 1434

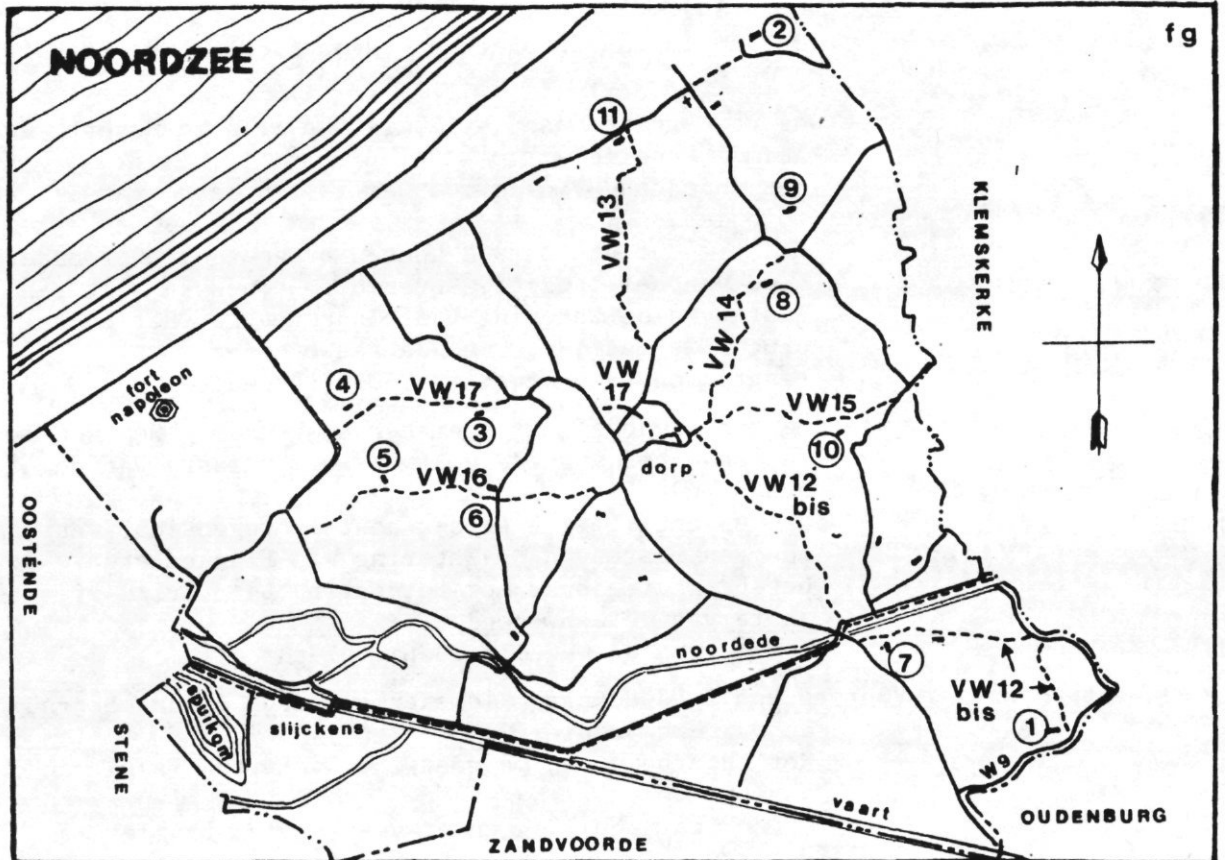
De kaart van Ferraris (6) opgenomen omstreeks 1770 maakt een duidelijk onderscheid tussen straten en voetpaden. Op de kaart kunnen we volgende voetpaden onderscheiden :

1. de Oostendsche voetweg, die loopt van het dorp naar de Blockxhofstede en vervolgens naar de hoeve, nu hoeve Defever, alwaar de wegel zich splitst in twee armen . Enerzijds naar het Ryckewaertshof, anderzijds naar het dijkensstelsel, langs waar men het veer naar Oostende over de havengeul bereikte.
2. de voetweg naar het kapelletje, die twee armen heeft. De westelijke vertrekt uit de Zandstraat ter hoogte van het kruispunt met de Dorpstraat . De Oostelijke arm volgt het Duinezwin.
3. de voetweg naar Klemskerke.



Bredene 1770. Naar de kaart van Ferraris.

Overeenkomstig de wet van 10 april 1841 werd er per gemeente een "Atlas der buurtwegen" opgemaakt. De atlas bevat een algemeen plan, detail-plans van de onderscheiden zones van de gemeente en een "algemene tabel der buurtwegen". De tabel bevat ondermeer : nummer van de weg, beschrijving van de richting van de "buurtverbinding", de bijzondere benaming, de lengte en de breedte en de aanduiding van degenen " wien het onderhoud van wegen, bruggen, brugjes en duikers ten 1 ste valt ".



1844 Atlas der Buurtwegen

--- -- voetwegen
 ----- straten

- | | |
|--|--|
| 1. Hoeve van Jeal Willems,
(nu Hof ter Yeste-Sylvain Huys), | 6. Blockxhofstede, |
| 2. Huis Ange Hubert, | 7. Trojaenefort
(Karel Kerckhof), |
| 3. Hoeve Piere de Plas
(Vicingnehoeve), | 8. Raepeseburg
(nu G. Adriaenssens) |
| 4. Hoeve van Jean Billiauw
(Ryckewaertshof), | 9. Jacobinessenhof, |
| 5. nu hoeve Defever, | 10. Waterhof (Willy Colpaert), |
| | 11. nu Kamping Jagershof
(Vandenbussche). |

Uit de tabel blijkt dat het onderhoud van de wegen en voetwegels op één uitzondering na, ten laste viel van de Wateringen en de "aanwonenden".

Naar de atlas onderscheiden we als voetwegen :

Voetweg nr. 12 bis : voetweg van de hoeve van Jean Willems naar Bredene, genaamd "Sluizeweg".

Het onderhoud van de voetweg valt ten laste van de watering van Blankenberge.

Op de voetweg liggen er tien houten bruggetjes, waarvan het onderhoud valt ten laste van de aanwonenden, met uitzondering van één, die ten laste valt van de watering.

De lengte van de voetweg bedraagt 3268m, de breedte 1 meter.

Voetweg nr. 13, voetweg van Bredene naar het huis van Mr. Ange Hubert, genaamd "Kapelleweg".

Het onderhoud van de voetweg is ten laste van de aanwonenden.

Het traject bevat twee houten bruggetjes. Het onderhoud van het bruggetje over het Duinezwin valt ten laste van de Watering van Blankenberge. Het ander brugje is ten laste van de aanwonenden.

Lengte van de voetweg is 2603m, breedte 1 m.

Voetweg nr. 14. Voetweg van Bredene naar Klemskerke, genaamd "Heyewegel".

Het onderhoud van de voetweg is ten laste van de aanwonenden.

Op de wegel liggen er zes houten bruggetjes, waarvan één ten laste van de Watering van Blankenberge. Nl. het bruggetje over het Duinezwin. De overige zijn ten laste van de aanwonenden.

lengte van de wegel : 1376m, breedte 1 m.

Voetweg nr.15. Voetweg van Bredene naar Klemskerke, langs de duiker van de Duiveketeheule (7).

Het onderhoud van de voetwegel valt ten laste van de aanwonenden.

Op de voetwegel liggen er vier houten bruggetjes. Het bruggetje over het Duiveketezwin is ten laste van de Watering van Blankenberge, de overige drie ten laste van de aanwonenden.

Lengte van de wegel : 1224m, breedte 1 m.

Voetweg nr.16. Voetweg van Bredene naar Oostende, genaamd " Oostendsche voetweg".

Het onderhoud van de voetweg is ten laste van de aanwonenden.

Op de voetwegel liggen er zeven houten bruggetjes. Het brugje over het Viconjezwin is ten laste van de Watering van de Grote Polder, het onderhoud van de overige is ten laste van de aanwoners.

Lengte van de voetwegel : 1967 m, breedte 1 m.

Voetweg nr.17. Voetweg van Bredene naar de hoeve van Pierrede Plas en naar de hoeve van Jean Billiau, genaamd "Rickwaertswegel".

Onderhoud van de voetweg ten laste van de aanwonenden.

Op het pad liggen vier houten brugjes. Het onderhoud van het brugje over het Vikonjezwin is ten laste van de Watering van de Groote Polder. De drie overige zijn de verantwoordelijkheid van de aanwonenden.

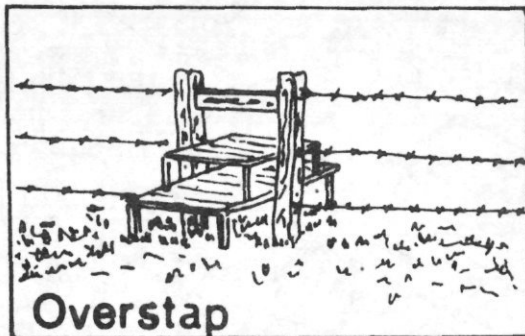
Lengte van de weg : 1338m, breedte 1 m.

Ten overstaan van de situatie in 1765 is er heel wat wijziging :

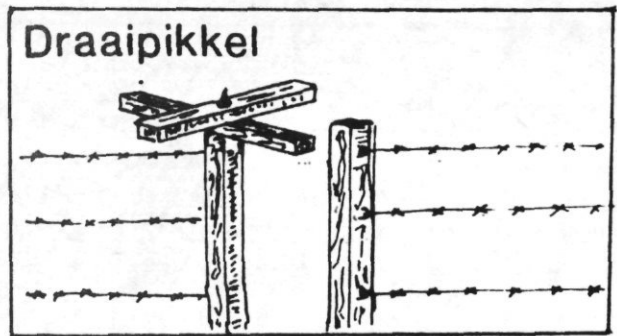
- Oostendsche voetweg, de arm naar het Rijckewaertshof, pad 2b, is vervangen door een totaal afzonderlijke weg, voetweg 17.
- Kapellewegel : de zijarm 2b is verdwenen.
- Sluizewegel is ontstaan , VW 12 bis.
- Heyewegel is ontstaan; VW 14.
- de bovenarm van de Kapellewegel is nu Driftweg (huidige Kapellestraat) geworden.

De stafkaart van 1863, waarvan hierin een uittreksel is opgenomen, heeft de loop van de wegels topografisch weer. Ten overstaan van de wegels opgenomen in de atlas van 1844 is er een arm van de kapellewegel bijgekomen. Namelijk een noordelijke vleugel die aansluit op de driftweg ter hoogte van de hoeve nu uitgebaat als kamping door Ingelbrecht. Op deze kaart zijn ook de waterlopen en dijken weergegeven.

Op de kaart is tevens af te leiden dat de wegels op verscheidene plaatsen weideafsluitingen dwarst. Op deze plaatsen werden dan overstappen of draaipikkels (draaikruis) voorzien, soms gekoppeld aan een "balie" (poort) Door het aanbrengen van overstappen of draaipikkels voorkwam men het gebruik van de weidepoorten en het gevaar dat deze laatste bij vergetelheid of onachtzaamheid, na openen door de voetgangers, zouden blijven open staan. Met als gevolg dat het vee ondergebracht in de weide kon ontsnappen.



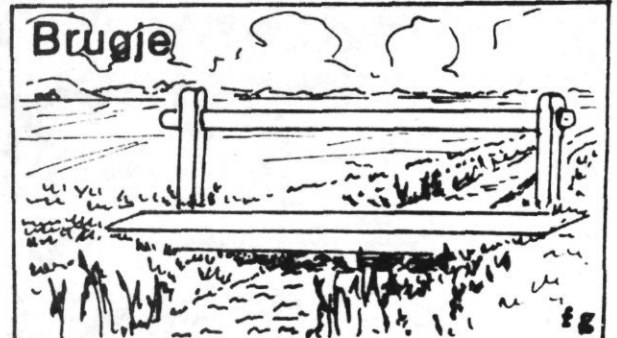
Overstap



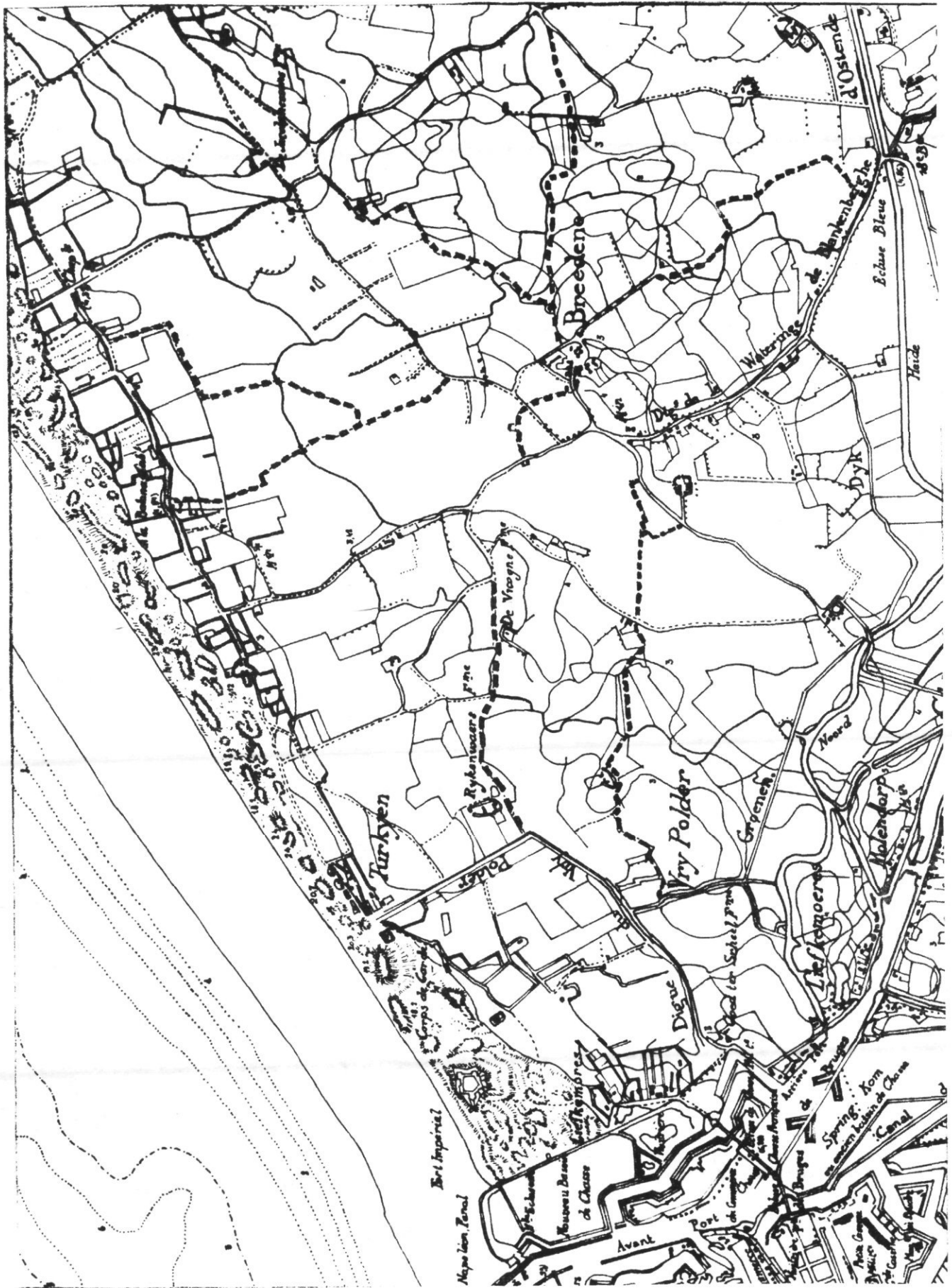
Draaipikkel



Balie met overstap



Brugje



Uittreksel Stafkaart 1863.

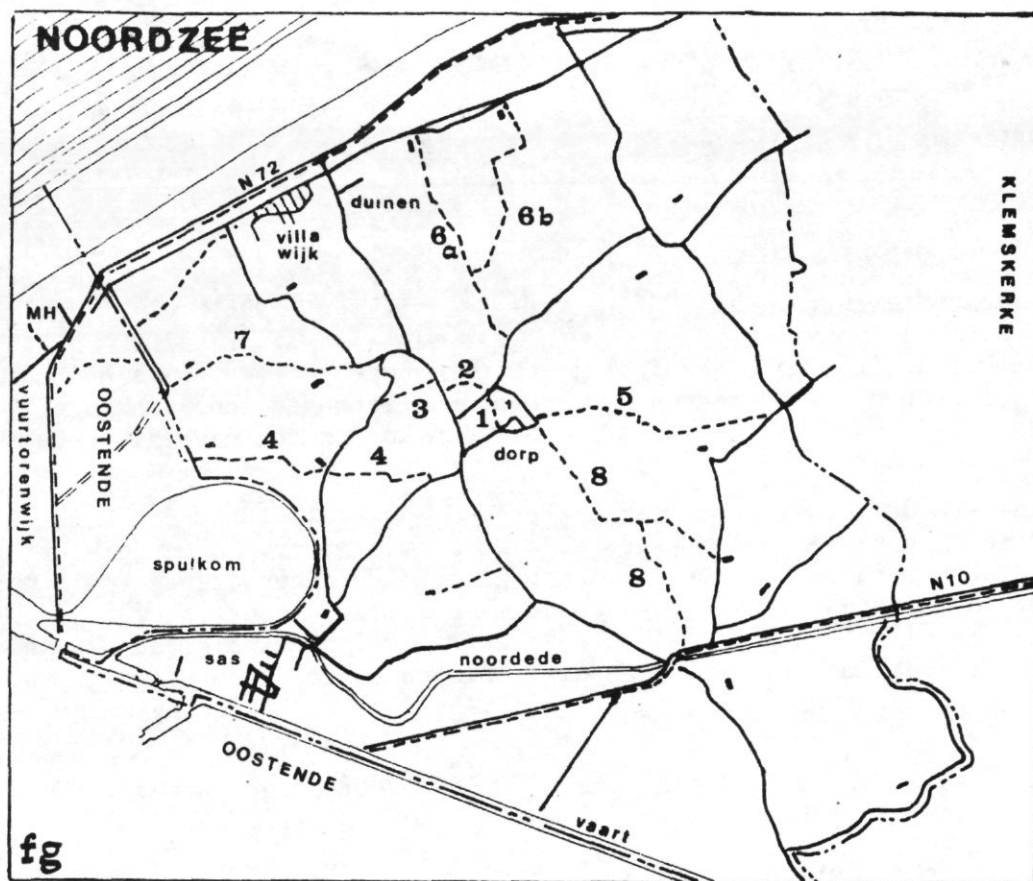
----- : voetwegels.

Op de herziening van de stafkaart 1863 in 1883 zijn reeds een paar wijzigingen op te merken:

- de benedenarm van de Sluizewegel, namelijk van de Blauwe sluis naar de Hofstede van de Kwade weg (Hof ter Yeste) komt niet meer voor.
- er is een nieuwe wegel ontstaan tussen de Dijk van de Polder van Blankenberge (Duinenstraat) en de Keerweg (nu Polderstraat), zoals weergegeven op kaart 1913, nr3.

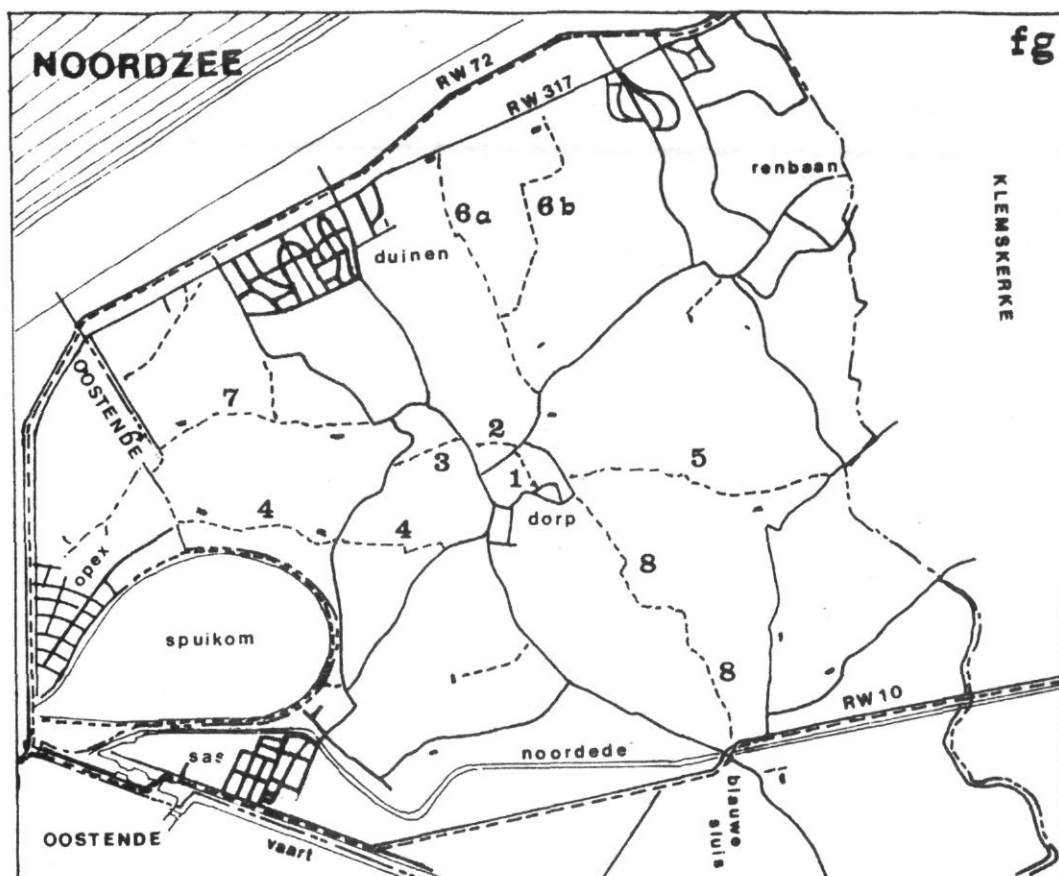
De volgende vergelijkingskaart, de stafkaart 1913 (1911) duidt terug een aantal wijzigingen aan :

- de Heyewegel komt niet meer voor.
- de Sluizewegel heeft een zijarm naar de hoeve Minne (huidig Poelenhof, G.Decherf-Minne) bijgekregen.
- het tracé van de aansluiting van de Sluizewegel met de Blauwe Sluis is gewijzigd. Het pad loopt nu meer zuidelijk en sluit aan op de Brugschen baan, naast het "schaapstal"(gesloopt in 1972)



Bredense kerkwegels 1913. naar de stafkaart 1913.

Op de stafkaart 1936 (1934) is er geen wijziging, met uitzondering van de zijtak van de Sluysewegel naar t' Poelenhof die niet meer voorkomt op de kaart. Alhoewel de wegel toen nog in gebruik was door schoolgaande kinderen.



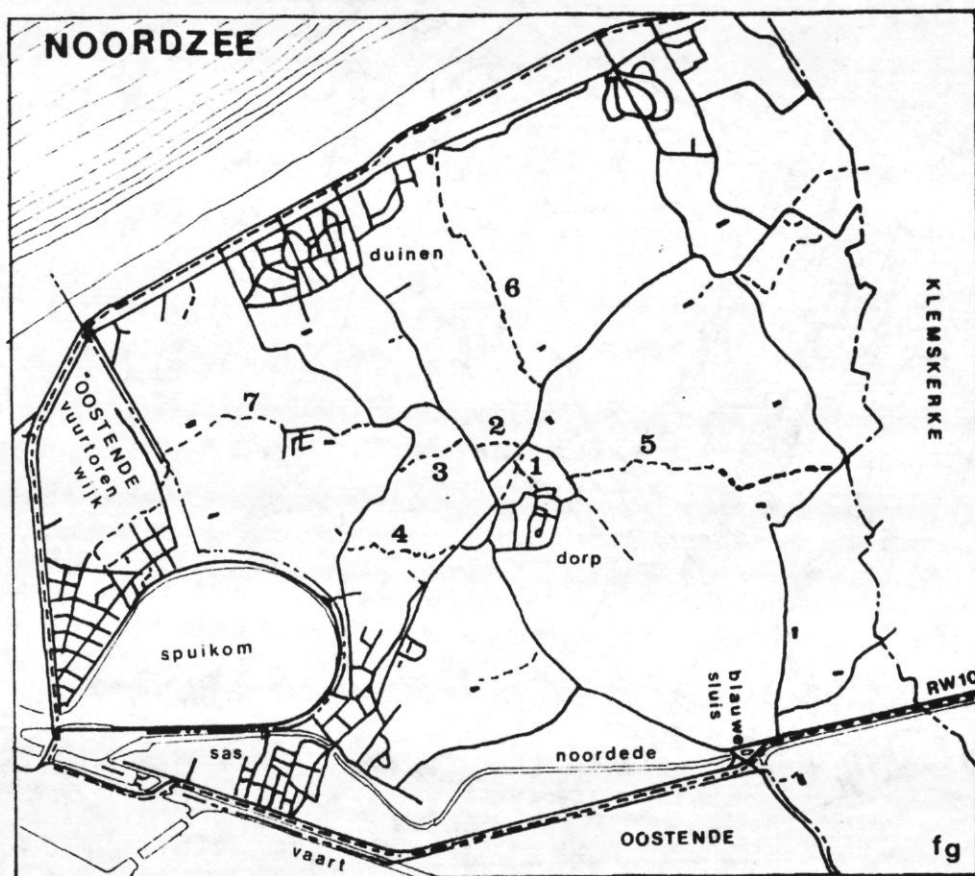
Bredense kerkwegels 1936. naar de stafkaart 1936.

In de tweede helft van de dertiger jaren werden de meeste van de houten bruggetjes over zwins en sloten vervangen door betonnen loopplanken en stijlen voor de borstwering. De borstweringen werden ook meestal vervaardigd uit beton.

Nadat reeds gedurende de Eerste Wereldoorlog, 1914-1918, de "Kerkwegeld" gelegen tussen de Kerkstraat en de tramlijn, nr. 1 van de kaart 1913, verhard werd door de Duitsers met gegoten betonnen stenen (die er nu, 1984, nog steeds liggen), werden de meeste wegels voorzien van een bekleding in slakken afkomstig van de electriciteitscentrale van Slijkens. Dit met uitzondering van de wegels die doorheen weiden liepen, waar men, zover mijn herinneringen betrouwbaar zijn, geen harde bekleding aangebracht.

De jongste stafkaart, uitgegeven in 1969 geeft al een beeld van de terugloop van de voetwegels :

- de Kapellewegel is nog slechts gedeeltelijk opgenomen, de arm naar het kapelletje is verdwenen (nr.6b.).
- de Oostendsche voetweg, vanaf de Blockxhofstede(hoeve Zwaenepoel Polderstraat) tot de Opex komt niet meer voor (Nr 4).
- de Sluizewegel is verdwenen (nr.8)



Bredense kerkwegels. naar stafkaart 1969.

De wegels nr. 1,2,3 en 4 waren nog regelmatig in gebruik. De wegel nr.4 onder meer door voetballiefhebbers die zich naar het voetbalveld van S.V.Bredene begaven.

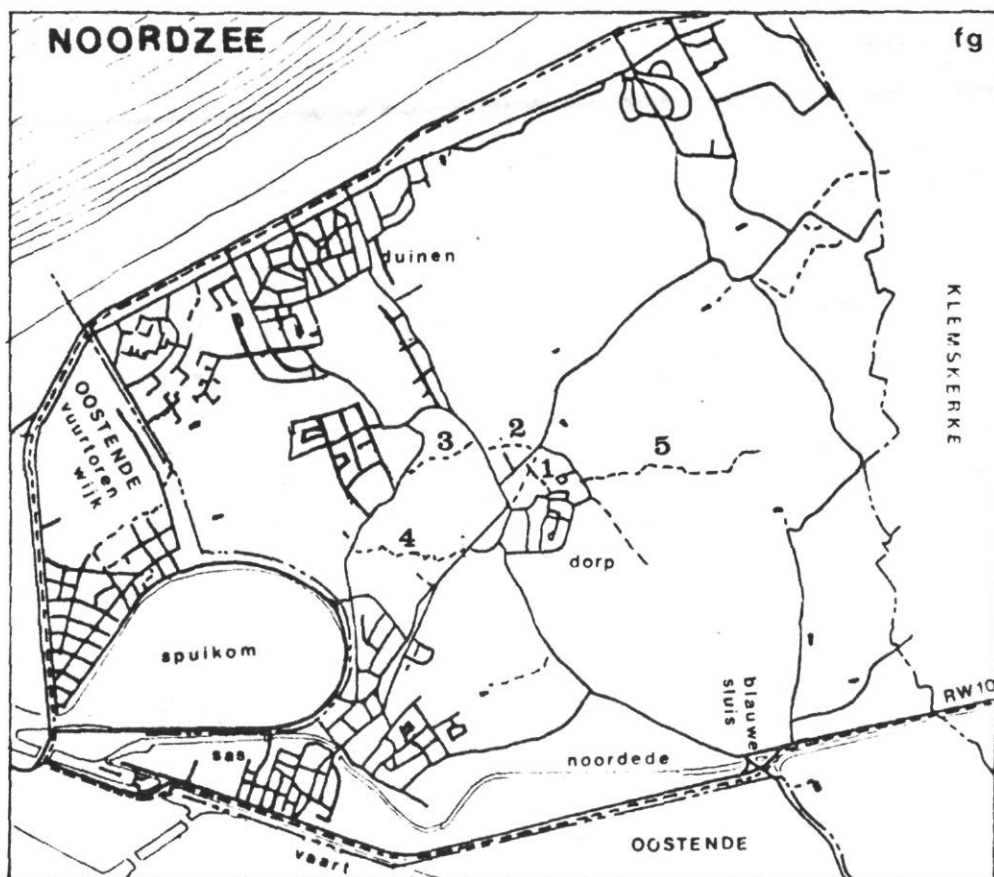
Deze wegels werden regelmatig voorzien van een steenslaglaagje, hetgeen voor fietsers iedere maal wat moeilijkheden meebracht tot de laag ingelopen was.

In de praktijk was de wegel nr.6 niet meer te gebruiken. Het noordelijk deel loop door kamping Astrid en was sinds geruime tijd reeds afgesloten. Ook het zuidelijk gedeelte was niet meer toegankelijk, daar het over het erf van de hoeve Versluys liep.

Wegel nr. 5 werd niet meer gebruikt. Alhoewel de brugjes over de waterlopen nog bestonden.

Wegel nr.7 werd eveneens niet meer gebruikt. Het liep gedeeltelijk door de toen nieuwe verkaveling "Viconjewijk".

Omstreeks 1970 werd door Willy Colpaert een kamping ingericht langs de Zandstraat, het "Massenhof". Daar de kortste weg naar het strand de " binnenwegel " (wegel nr.2) en vervolgens de duinestraat is, kreeg deze wegel gedurende het kampeerseizoen een intensiever gebruik. Door het oprichten van nog een verdere kamping in de zandstraat, "Ter Hoeve" werd het pad nog drukker betreden.



Bredense kerkwegels. Toestand 1984.

De huidige toestand van de wegels, 1984, is weergegeven op bijgaande kaart.

De wegels nr. 1 en 2 worden nog dagelijks gebruikt door inwoners van het dorp en tijdens de vakantieperiodes door vakantiegangers die verblijven op de kampings gelegen langs de Zandstraat.

Wegel nr.3 is nog begaanbaar doch wordt niet meer gebruikt.

Wegel nr.4 is afgesloten aan het noordelijk uiteinde. Het zuidelijk gedeelte is verdwenen.

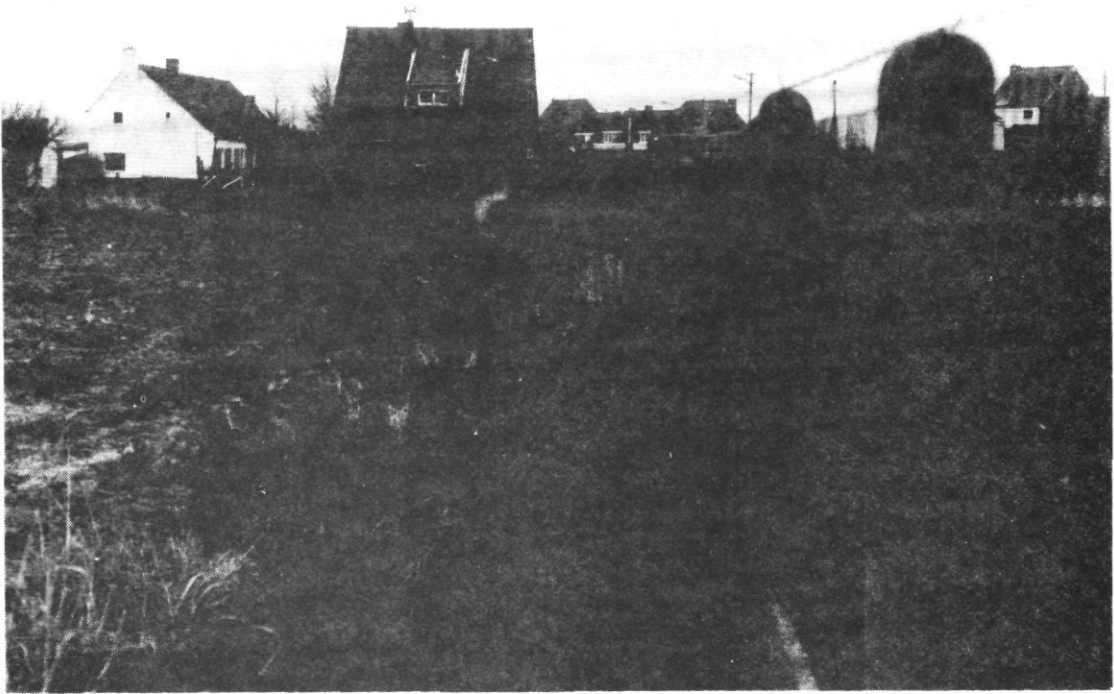
Wegel nr.5 is gedeeltelijk verdwenen, terwijl nr.6 globaal niet meer bestaat.

Het tijdperk van de Bredense kerkwegels is bijna afgesloten. Mogelijks is binnen afzienbare tijd niets meer te bemerken van wat eens "hoofdwegen" waren.

- (1). Ter Cuere jaarboek 1980, Dr. H.Thoen en S.De Cock.
De opgravingen aan de sluisvlietlaan te Bredene.
Ter Cuere jaarboek 1977 , Willy Debaillie, Recente Gallo-Romeinse
vondsten te Bredene.
- (2) Driftweg : weg waarlangs een kudde vee gedreven of geweid wordt.
- (3) Veel landbouwers die op rust gingen ("op hun goed leven") trokken
zich terug in een huis op het dorp, e.g. Colpaert, Defever, Kerckhof,
Minne, Zwaenepoel . De kleinkinderen namen op het dorp bij hun
grootouders het middagmaal en brachten 's morgens hoeveproducten
mee zoals melk, eieren en boter voor de grootjes.
- (4) dagloner : iemand die voor dagloon werkt, inzonderheid landarbeiders
- (5) Pieter Pourbus (1523-1584) Brugs schilder en cartograaf, maakte
tussen 1560 en 1571 een gedetailleerde topografische kaart van het
Brugse Vrije(6,43 x 3,72m) in opdracht van het kasselrijbestuur.
In 1597 vervaardigde Pieter Claeissens junior een getrouwe kopie
die nu te bezichtigen is in de Grote Hal van het Brugs stadhuis.
Zie ook Ter Cuere jaarboek 1980, R.Verbanck, Proeve tot interpretatie
van de kaart van Pieter Pourbus.
- (6) de Ferraris, Joseph (1726- 1814) artillerie-generaal en cartograaf
in dienst van Oostenrijk. Vervaardigde in opdracht van de Oosten-
rijkse keizer, tijdens de periode 1771-1778 een "Kabinetkaart van de
Oostenrijkse Nederlanden " op schaal 1/11520.
Deze zeer gedetailleerde kaart werd heruitgegeven door Pro Civita
(gemeentekrediet) in 1965 op schaal 1/25000 (bij benadering.)
- (7) Heule : oude benaming voor zwin (waterloop).

.....





2



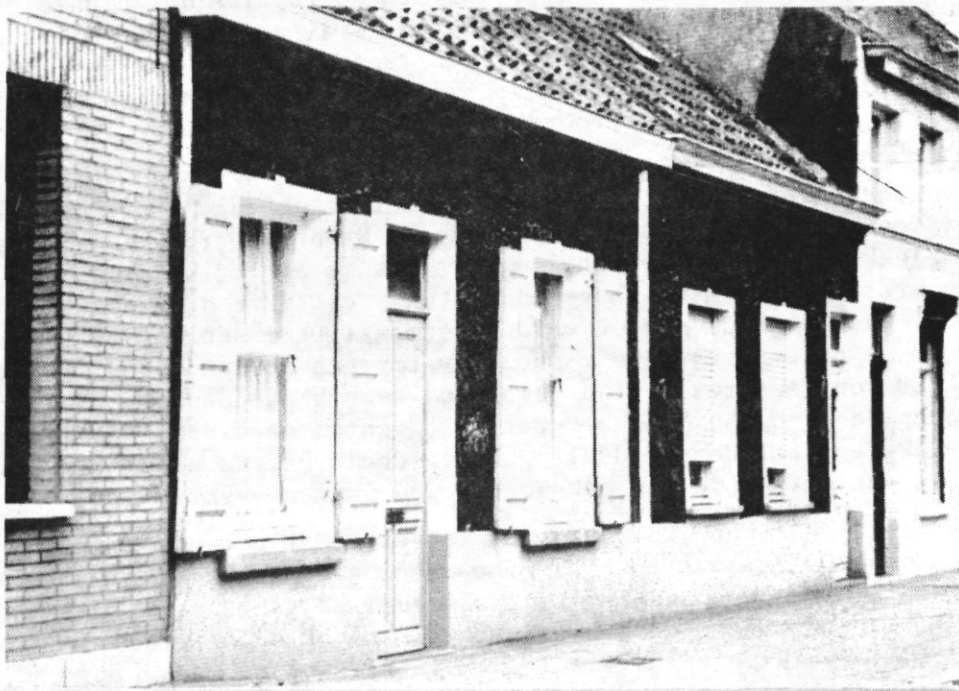
4

116

Mensen van bij ons.

door Camiel Geselle.

Ergens in de Nukkerstraat staan nog enkele kleine huisjes.



Een erylant was voor een paar jaar nog bewoond door Irma Puttevyn, een-oud vrouwtje die de schijn gaf de lijst van onze eeuwelingen te zullen aanvullen. Te Sas Slijkens was ze beter gekend als Irma Pudevot. Ondanks haar hoge ouderdom had haar tongetje onder die jaren niet geleden en was ze steeds bereid een gezellig praatje te slaan. Wanneer ze echter gewaar werd dat u de bedoeling had haar gesprek te publiceren, dan werd ze als een stenen sphynx van geslotenheid. Het was dus best van haar zo weinig mogelijk te onderbreken, wilde men iets over het oude Bredene uit haar mond vernemen. Uit onze gesprekken herinneren we wat hier volgt:

Het was in 1896 . In de omgeving van het " orgeltje " woonde de familie Puttevyn. De vader was tewerkgesteld in de potterij die in de na-

bijheid van zijn woonst gelegen was. Bij die familie woonde de broer van de vader in, en deze verdiende zijn brood als molenaarsknecht op de " witte stenen molen " te Sas Slijkens. De laatste tijd was de gezondheid van broer niet te best en vader Puttevyn begon zich ongerust te maken, daar deze de laatste tijd nogal raar deed en soms eigenaardige vertellingen deed. Op een morgen vertelde hij deze hem dat hij zwarte duivels gezien had. Vader Puttevyn is begrijpelijk met geen gerust gemoed naar zijn werk getrokken. Het was de gewoonte als hij in de middag thuis kwam, dat zijn broer hem reeds een tijd voor was, maar op die dag was dit niet het geval. Hij vroeg zijn vrouw waar die was en toen ze antwoorde dat ze van gans de morgen haar schoonbroer niet gezien had, is vader Puttevyn onmiddellijk naar de molen gaan kijken.

Men hoorde het geklep van zijn blokken op de straatstenen, maar het duurde niet lang voor men hem terug hoorde komen, maar met veel snellere passen. Men beseftte dat hij een slechte mare kwam brengen. Zijn broeder had zich verhangen in de molen, en Puttevyn kwam zijn vrouw halen om het slachtoffer van zijn koord te ontdoen.

Het was opvallend dat het lijk niet stijf geworden was en moeder Puttevyn voorzag daar een tweede mare in, die voorspelde dat binnen kort nog een dode zou volgen. Wanneer dit triestig geval zich voordeed was onze vertelster amper acht jaar oud. Ze had een jongere zuster van vier jaar, die ongelukkig vier weken na dit voorval overleed. De moeder beweerde dat de dood van haar kind reeds voorspeld was, door het slappe lijk van haar schoonbroer.

De tijd verstreek en Irma was inmiddels een jonge vrouw geworden. Ze was bevriend met de dochter van een zekere Sybave. Deze vriendin zag er altijd bleekjes uit, en men stelde vast dat ze aan buiktering leed. Het werd me niet gezegd, maar ik veronderstel, dat deze diagnose niet door de dokter maar door de mensen werd uitgemaakt. De middelen die gebruikt werden om de pijnen van onze zieke te verzorgen zullen zeker niet door een dokter voorgeschreven zijn geworden. Deze bestonden uit : baalzakken die men op de oven van " bakker Berghe " gingen verwarmen om onze zieke in te wikkelen. Dat deze middelen weinig doeltreffend waren kan men indenken en het meisje is dan ook korte tijd nadien overleden.

Met Irma zelf ging het ook niet te best. Het gebeurde in de eerste wereldoorlog en Irma was toen al gehuwd en haar man was opgeroepen bij het leger. Ze zat geplaagd met keelpijn en liep ganse dagen rond met een hese keel. De dokter diende hier natuurlijk ook de diagnose niet vast te stellen, de bevolking zou dit wel doen en dit was zo moeilijk niet, oordeelde men; het lag voor de hand : ze had vroeger ganse dagen rondgelopen met een meisje die aan buiktering was gestorven en zo vernam Irma dat ze aan keeltering leed.

Benevens die keeltering werd onze vertelster tweemaal geopereerd aan de ogen en driemaal in de buik. Op haar dertigste jaar werd haar door de dokter gezegd, dat ze moest voorzichtig zijn wilde ze nog wat blijven leven. Irma moet zijn raad heel goed opgevolgd hebben, want ze was reeds 94 jaar geworden toen ze tengevolge van een val in het ziekenhuis is overleden.

....

Karel Jonckheere schreef eens :
Ik was zes jaar en die nieuwjaarsochtend verwachtten wij mijn Peter, Peetje

Valentijn. Hij zou komen nieuwjaren met zijn dochter Alice, van wie mijn vader bij de doopvont peter was geworden. Peter Valentijn was een welgestelde boer, mijn vader een spaarzame politieagent, die een sigaar rookte als hij ze kreeg. Laat mij eerst nog zeggen dat mijn halfbloedige peetje Valentijn tot mijn brave vader zegde, toen hij zijn petekind een nieuwjaarsfooi wilde overhandigen : Kamiel ge moet niets geven aan Liesje, 'k zal ik niets geven aan Chareltje, zo zijn we effen .

Het geval dat zich op het sas voordeed, had hetzelfde resultaat, maar gebeurde minder spontaan . Het gebeurde bij de familie Terryn-Vergauwe. Die mensen waren herkomstig van Houtave, en gezien Richard Terryn tewerkgesteld was hier in de brouwerij Van Heule, oordeelde hij dat het beter was wat dichterbij zijn werk te gaan wonen . Eugenie Vergauwe was zijn tweede vrouw en had de plaats van haar zuster ingenomen die de eerste vrouw van Richard was geweest.

Uit zijn eerste huwelijk had hij drie kinderen, waarvan Rosalie de oudste was. Het tweede huwelijk werd nog gezegend met zes kinderen waarvan Cyriel de jongste was. De kinderen uit het eerste huwelijk waren dus betrekkelijk ouder dan Cyriel, en zo kwam het dat hij zijn halfzuster Rosalie als doopmeter kreeg. Cyriel heeft amper zijn vader gekend, daar Richard Terryn omgekomen is bij een werkonval in de firma waar hij te werk gesteld was.

Moeder Terryn stond van toen af alleen voor een gezin waar negen monden dienden opgehouden te worden. Toen was er geen sprake van kindervergoeding, en het is duidelijk dat die mensen zich met weinig tevreden moesten stellen. Gelukkig waren er al enkele van de oudere die nu en dan wat konden bijdragen om de nood te lenigen.

Rosalie die inmiddels een jonge vrouw was geworden, trad in het huwelijk met Eugene Claeys die het beroep van haarkapper uitoefende in de Paulusstraat te Oostende. Het duurde niet lang voor het jonge gezin gezegend werd met een lief meisje. Het was natuurlijk moeder Eugenie die hier bij de doopvont meter werd.

Rosalie stelde het heel goed en kon zich veel meer permitteren dan toen ze te Sas slijkens in dit kroostrijk gezin verbleef. Al haar zusters en broeder waren daar gelukkig over, maar Rosalie was soms zo takeloos te veel met haar welstand op te lopen dat het moeder Terryn soms pijn deed te moeten zien hoe haar kinderen niet met afgunst, maar toch met een blik van spijt voor wat zij moesten ontberen hun oudere zuster gaande sloegen. Eerlijk gezegd probeerde Rosalie wel een beetje de anderen te overdonderen, niet beseffende dat ze er hun soms pijn mede kon doen.

Nieuwjaar lag voor de deur en moeder Eugenie had zich goed voorgenomen zich niet te laten overdonderen door haar stiefdochter. Het vrouwtje verwachtte dat haar stiefdochter als nieuwjaarsfooi de kleine Cyriel een fooi zou aanbieden dat zij wederkerig niet aan haar eigen doopkind zou kunnen aanbieden. Ze riep de kleine Cyriel bij zich en vertelde hem als hij van zijn meter als nieuwjaarsfooi 10 ct. zou krijgen dan mocht hij deze voor zich houden, maar was het een vijf frank stuk (het gebeurde voor de eerste wereldoorlog) dan moest hij die ongezien in haar zak die onder haar schort bedekt was, laten terechtkomen.

Het was zover. Nieuwjaarswensen werden geuit en na wat heen en weer gepraat stond Rosalie op, nam haar tasje en haalde er een 5 Fr stuk uit dat iedereen het goed kon zien, en bood het de kleine Cyriel aan. Cyriel

vleide zich bij zijn moeder en terwijl er verder over koetjes en kalfjes werd gesproken, wist de jongen zijn opdracht te vervullen. Eens dat Eugenie voelde dat het vijf frank stuk terecht was waar zij het wenste, riep ze haar doopkind bij zich. Rosalie keek met een zegevierende glimlach tot, tot op het ogenblik dat het vrouwtje vanuit haar geldbeugel een vijf frank stuk toverde en het haar doopkind aanbood. Rosalie stond met open mond; nooit had ze durven denken dat moeder Eugenie bij machte was zulke fooien aan te bieden.

Bij het afscheid nemen heeft moeder Terryn haar stiefdochter met een glimlach nagekeken. Deze heeft nooit beseft dat haar kind bedeed werd met dezelfde vijf frank stuk, die zij aan Cyriel had geschonken.

Dus kan het wel met het geval Karel Jonckheere vergeleken worden. Minder spontaan, met veel omwegen maar het resultaat was hetzelfde.

••••

De kleine Cyriel, waarover we het hierboven hadden, vinden we later als werkmans in de elektriciteitsfabriek terug. Het was in de tijd dat de leidende posities door walen werden ingenomen. Dat de Vlamingen altijd de slechte gewoonte hebben gehad de spot te drijven met franstaligen die de moed hebben Vlaams te leren is ook geen openbaring en in de elektriciteitscentrale was dit geen onderscheid. Er was daar een Waal die de moeite deed om onze taal machtig te worden, maar onze Sassche schelmen maakten het hem niet gemakkelijk.

Deze goedwillige Waal die de fabriek bewoonde had zich een bruine hen en enkele kuikentjes aangekocht die hij daar kweekte. Op een morgen waren deze echter verdwenen, en toen de eigenaar dit vaststelde is hij de werkplaatsen binnen gegaan en stelde de vraag: "etter niemand de grote kiekke bruun gezien en de klèene pike de kiek,". Deze vraag werd door de werklieden beantwoord met een schaterlach en zelfs velen herhaalden deze vraag. De Waal was zeker geen haatdragend mens, want enkele dagen nadien had hij reeds dit voorval vergeten en wilde hij terug als vriend met de Sassenaars omgaan. Voor een van die Sassenaars had hij een voorkeur, namelijk voor Cyriel, en toch was deze niet beter dan de anderen.

Een Waal is ook een mens, of laat ons zeggen een man, en vrouwelijk schoon liet hem ook niet onverschillig. In die tijd waren er evengoed mooie vrouwen op het Sas als nu, en wanneer zo'n schoonheid voorbij kwam kon hij er staan naar lonken, maar er zijn bewondering voor uitbrengen met vlaamse woorden kon hij niet.

Het gebeurde wel dat hij opmerkte dat de sassenaars het over die venusbeelden hadden en het deerde hem dat hij zich niet in die gesprekken kon mengen. Hij had zich voorgenomen daar aan te verhelpen en is ten rade gegaan bij Cyriel. Onze Waal wilde weten hoe wij een goed uit de kluiten gewassen vrouw noemen. Cyriel deed of hij hem niet begreep, en onze Waal probeerde met handen en voeten het figuur van zo'n vrouw te beschrijven, tot Cyriel opeens de schijn gaf hem begrepen te hebben. Ah, zegde Cyriel is het dat wat u wil weten, en voldaan knikte onze Waal; Wel, zegde Cyriel, we zeggen daar een "houtvumme" tegen. De Waal heeft wel tien keer het woord herhaald om het zeker niet te vergeten.

Enkele dagen verliepen, Cyriel was al lang dit gevalletje vergeten en was aan het werken aan het uiteinde van de koer, toen de Waal die aan het andere eind was, riep: Terrain, Terrain. Toen Cyriel bij hem kwam draaide hij hem met het gezicht naar een vrouw die daar passeren moest en zegde: Terrain, quelle belle houtvumme.

Natuurlijk kon Cyriel dit gebeurde niet voor zichzelf houden en de andere spitsbroeders werden ingelicht met als gevolg dat als deze in de nabijheid van de Waal aan het werken waren en een mooie vrouw passeerde zij onder elkaar het over die mooie "houtvumme" hadden, en zo hielden ze dit mens in de waan dat hij goed ingelicht was.

Onder de mensen van bij ons hebben we ook volkstypen gekend. Zo hadden we FONS DE KEI. Vijf geslachten ver is de bijnaam DE KEI gebruikt geworden, maar we zullen het over de stamvader hebben. Zijn werkelijke naam was Alfons Damman. Hij was geboren te Torhout op 30 nov. 1865. Hij was gehuwd met Coralie Lambrys, geboren te Bredene op 22 november 1861. We hebben ze weten wonen in de Zuidstraat, waar Fons het beroep van schoenmaker uitoefende. In zijn jonge jaren was hij politieagent geweest te Oostende. Hij heeft daar eervol ontslag genomen toen hij voelde dat de grond onder zijn voeten te warm werd. Men moet natuurlijk niet gaan denken dat Fons een bandietenstreek had uitgehaald, dit lag zeker niet in zijn karakter. Fons was eenvoudig bij zijn geboorte bedeed geweest met een lever die nogal aan de droge kant was, en daardoor diende hij deze regelmatig te bevochtigen.

Op een avond, of hij nog van dienst was weten we niet, hij was nog in politiekledij, had hij zijn lever van de nodige vocht voorzien. De voorraad die hij aangelegd had, moet meer geweest zijn dan hij dragen kon, met het gevolg dat zijn benen hem nog moeilijk konden dragen, en daarbij overviel de slaap hem nog. De Kei moet geoordeeld hebben, de eerste de beste gelegenheid te baat te nemen om zijn roes uit te slapen. Hij had er niets beters opgevonden dan in een bakkerskar, die voor de deur van een bakkerij stond, zijn roes te gaan uitslapen. Fons moet zeker een gerust geweten gehad hebben, want 's morgens, toen de bakker zijn karretje met brood wilde vullen, en hij het deksel oplichtte, verscheen uit het wagentje, het verwaasde hoofd van de Kei.

Het is duidelijk dat dit feit doordrong tot het politiebureau. Fons heeft dan wijselijk uit eigen beweging, ontslag genomen.

De Kei was een statige vent, zijn vrouw daarentegen klein, met het gevolg dat men haar Rientje noemde. Erg goed boterde het niet tussen die twee, wat nu ook niet wilde zeggen dat er grote breuken in het gezin ontstaan zijn. Fons hield zich graag bezig met politiek, alhoewel hij daar zeer weinig vanaf wist. Hij was zelfs een voorloper op het Sas van het socialisme en bracht het zo ver zich kandidaat te stellen bij de gemeenteraadsverkiezingen. Hij kwam op onder de leus: "stemt voor de Kei, je krijgt er een zool en een achterlap bij". Ik hoop dat hij nooit een meeting heeft gehouden, want zijn meeste woorden zullen dan wel godvers geweest zijn. Wat hij wel deed was het volk verzekeren dat hij eens in de gemeenteraad zou verkozen zijn, alle arme mensen van de nodige warme dekens zouden voorzien worden door de gemeente. Gelukkig werd hij niet verkozen en is zo nooit in gebreke moeten blijven.

Rientje, van haar kant, was kristelijk maar naastenliefde kende ze niet. De zondag ging ze naar de mis, al was het maar in de hoop, de Kei daarmee te pesten. Ze was tegen al wat rood was, en wanneer ze de kachel aanmaakte, gebeurde dit met het dagblad DE VOORUIT, en als de Kei tegenwoordig was sloeg ze nog eens duchtig met de pook op het dagblad voor ze het in brand stak. Maar ook zij had haar genot, en die bestond uit een pijpje roken, die ze echter voor iedereen verborgen wilde houden. Om van

haar pijpje te genieten zocht Rientje gewoonlijk de bovenkamer op, waar ze dan het venster op een kier zette, om de geur te laten ontsnappen. Het is duidelijk dat niet alleen de geur maar ook de rook door die kier ontsnapte zodat de burens zien konden wanneer Rientje aan het paffen was.

Fons wist maar al te goed dat zijn vrouwtje deze gewoonte had, want dit kon hij ook vaststellen aan zijn pakje tabak die meer dan normaal van zijn inhoud ontlast werd. Eens gebeurde het dat Rientje de tijd niet gevonden had haar pijpje boven te roken en had er in de keuken gebruik van gemaakt, toen opeens Fons thuiskwam. Het vrouwtje had maar juist de tijd om haar pijpje in haar schortzak weg te stoppen, wilde ze niet betrappt worden. Daar ze Fons uit de keuken niet buiten kreeg en zij de gelegenheid niet had de keuken te verlaten, begon een lichte rookwolk uit haar schortzak op te stijgen. Het was Fons die verdere onheil spaarde met te zeggen: Riene, er is brand uitgebroken in uw schortzak. En hij verliet de plaats zonder verdere opmerkingen.

Naar het schijnt was de vervreemding tussen die twee mensen ontstaan door iets dat in de eerste wereldoorlog is voorgevallen. Wat wij wel weten is dat Fons naar Frankrijk wilde uitwijken maar Rientje voelde daar niet veel voor. Toen dit gebeurde hadden ze geen kinderen meer thuis en niets belette hen elk zijn wil door te drijven. Rientje bleef op het Sas en Fons trok naar Frankrijk. Hij had voor alle zekerheid zijn schoenmakersgerief mede genomen met het doel ginder zijn beroep verder uit te oefenen.

Het lag voor de hand dat Fons ginder niet aan zijn schoenmakersstoel zou gekluisterd zitten en het duurde dan ook niet lang voordat Fons daar vaste klant werd in de herbergen. De stunt die hij daar uithaalde werd ons verteld door Sassenaars die daar ook uitgeweken waren. Fons zat in de drank, en toen men op een zekere morgen naar zijn werkplaats ging, had hij op de deur een bord genageld waarop te lezen stond: " LE CORDONNIER EST MORT POUR 8 JOURS ".

Eens de oorlog voorbij kwam hij terug naar het Sas waar hij te zamen met Rientje het huis bewoonde die hij verlaten had. Na een tijd kreeg Fons bericht dat zijn nicht Matilde te Torhout overleden was. Nicht Mathilde was een oude jonge dochter, die naar het schijnt over een redelijk fortuin beschikte. Hij en zijn twee jongere broers waren de enige erfgenamen. Bij het vernemen van deze tijding is Fons niet in snikken uiteengebarsten maar is naar Richard Bollenberge gerend die toen een herberg uitbaatte in de Nukkerstraat. Zijn geluk kon niet op en hij vroeg Richard alle vrienden te verwittigen dat hij deze avond een ton bier ten beste gaf, hij zou dit dan na zijn erfenis vereffenen.

De volgende morgen is Fons met nare gevoelens naar Torhout getrokken. Denk nu niet dat die nare gevoelens het gevolg waren van die avond voordien. Fons had een heilige schrik van doden, en van hem werd op zijn minst verwacht dat hij het lijk van zijn nicht Mathilde zou gaan groeten. Aangekomen te Torhout waagde hij het niet alleen naar het sterfhuis te gaan en zo is hij bij zijn broers gaan aankloppen. Deze wisten wel waarom Fons zo gesteld was op hun gezelschap, maar lieten niets blijken. Naarmate zij het sterfhuis naderden liet Fons zich afzakken om toch niet het huis als eerste te moeten betreden. Eens de dodenkamer binnen, begonnen de twee broers te bidden. Fons nam er geen deel aan, maar stond met een scheef oog naar de dode te kijken, en bidden kon hij niet, de Internationale zingen paste hem beter. Op dit ogenblik had hij dit ook wel niet gekund, hij zou zeker geen woord over zijn lippen gekregen hebben, hij was zelf nog gelukkig dat zijn knikkende knieën hem nog recht hielden.

Wanneer de twee schijnheiligen hun gebed beëindigd hadden, vezelden ze nog wat onder elkaar, tot een van hen zegde : " Fons, u bent de oudste, het is aan u de koffer open te maken ". Dit was als een donderslag voor onze held, zijn keel werd droog, maar nu was zijn droge lever daar niet de oorzaak van. En toch zou hij het wagen. Na nog eens schuw naar tante Mathilde gekeken te hebben, heeft hij zich dan over de koffer gebogen. Toen hij het deksel van de koffer al open had, zei een van zijn broers met een grafstem : " FONTS ZE KIJKT ". Fons heeft het deksel laten vallen en is de straat opgerend . Waar men hem terug gevonden heeft werd ons niet meegedeeld, maar het zal wel in een of andere herberg geweest zijn.

Wat het erfdeel betreft, bevatte de koffer slechts enkele waardelooze papieren. De verdere bezittingen van de nicht werden overgemaakt aan het klooster die een honderdtal gregoriaanse missen zou laten opdragen ter zielerust van nicht Mathilde.

Fons vertelde dat hij zich erg bedrogen had in deze nicht en dat ze niet zo godvruchtig kan geleefd hebben als ze voordeed. Ze moest volgens hem, nog redelijk wat op haar kerfstok gehad hebben om een gans fortuin nodig te hebben om haar verleden uit te wissen, en toelating te bekomen in de hemel. U ziet, zegde Fons, dat het geld hierboven ook voorrang heeft, en hij vond God ook weer niet een van de rechtvaardigsten, als hij zich laat uitkopen om een plaatsje in de hemel te bekomen. Fons vond dat dit geval stof zou worden over te politieken, en hij zou het op de eerste partijvergadering eens over hebben.

Er was nog iets anders dat hem dwars zat : Als Rientje wist hoe het zat met het erfdeel, werd Fons zeker niet met rozen ontvangen. Daar komt nog bij, dat het vat bier dat hij ten beste gegeven had nu van zijn eigen spaarcenten diende te betalen, wat hij natuurlijk ook deed, want Fons zou liever armoe geleden hebben dan bij iemand in het krijt te staan.

Toen Fons en Rientje ouder geworden waren, klaagde het vrouwtje, en zegde dat ze steeds gestoord werd in haar slaap, daar Fons steeds onrustig was en lag te stampen in zijn bed. De mensen wisten dat het geen koek en ei was tussen die twee, en zegden : zwijg Rientje, je kan uw man niet uitstaan. Later zou de familie die mening herzien.

Het was in de tweede wereldoorlog, ze waren met de rest van de familie uitgeweken naar Torhout. Een gedeelte had onderkomen gevonden bij de neef en Fons en Rientje sliepen in het huis er naast bij zijn broer. Op een morgen zat Fons te dromen in de achtertuin en dit met een glimlach op zijn lippen . Een van de kleinzoons was dit niet ontgaan en vroeg hem wat er scheelde. Half lachend zegde Fons : Camiel Godverdomme, 'k was van de nacht " De Vlaamse leeuw " aan het zingen en ben er door geschoten, ik kon het niet meer halen". Toen werd er aan de woorden van Rientje gedacht.

De winter stond voor de deur en er moest voor beter beschutting voor onze vluchtelingen gekeken worden. Gelukkig was er een familielid uit Aartrijke die onszelf een beperkte ruimte kwam aanbieden. Men was toen in de waan dat de oorlog niet lang zou duren en zo beschikte men daar over een kamer op de gelijkvloers waar Fons en Rientje konden slapen. De jongeren stelden zich tevreden met een matras die op de vloer van een bovenkamer werd neergelegd, terwijl vader en moeder over een andere bovenkamer beschikten.

Een paar nachten ging alles zijn gewone gang, maar reeds de derde nacht hoorde men beneden een zangrecital. De jongeren die boven sliepen hadden er plezier in, maar naarmate de dagen verstreken begon het zingen

over te gaan in vloeken en allerlei lelijke uitlatingen. Wanneer hem dit gedurende de dag opgemerkt werd, schaamde hij er zich wel een beetje om, maar niettegenstaande dat, vond hij het zelf wel grappig. Zo gebeurde het eens midden in de nacht, dat na het zingen in de benedenkamer en het vloeken er reeds op volgde, deze gepaard gingen met kloppen en slaan. Men hoorde het bed heen en weer schudden bij zover dat men boven begon te denken dat Fons zijn vrouwtje aan het vermoorden was.

Twee jongeren durfden niet langer wachten en zijn naar de benedenkamer getrokken. Het beeld dat ze ten aanschouwe kregen toen ze het licht aanmaakten in de kamer van de ouderlingen zal hen steeds bijgebleven zijn. Fons zat op zijn knieën in bed met zijn hoofd door het traliewerk van het kopstuk. Hij was door al zijn geweld met zijn hoofd door de tralies geschooten en kon zijn hoofd niet meer terugkrijgen daar zijn oren een hindernis vormden. Na enkele ogenblikken, dus eens dat de jongeren beseften wat er gaande was, hebben ze het uitgeproest van het lachen, maar ook zij hadden met de waard niet gerekend. Om het hoofd van Fons van tussen die tralies te krijgen, lukte maar niet. Inmiddels was iedereen wakker in huis en men zou dus met meerdere dit werkje opknappen. Men oordeelde dat, wilde men het bed niet beschadigen, het enige middel was de oren van Fons af te snijden. Niemand meende dit, het was een kwikslag. Toch zijn ze erin geslaagd Fons uit zijn netelige positie te bevrijden. De sterkste probeerde de tralies wat open te duwen terwijl een andere de oren van de Kei tegen zijn hoofd drukte en nog een andere er het hoofd eruit duwde. Fons is gans de dag weinig spraakzaam geweest, alleen wist hij te vertellen dat hij in de waan was in een gevecht gewikkeld te zijn en hij het onderspit moest delven.

Zijn vrouw Rientje is te Aartrijke ziek geworden en daar overleden. Toen Rientje op haar sterfbed lag werd de pastoor erbij geroepen. Fons wist wel dat dit de gewoonte bij kristenen was, al begreep hij er bitter weinig van. Volgens Fons moest de herder het daarbinnen nogal lang getrokken hebben. Hij werd ongeduldig maar zei niets. De priester diende juist het sacrament der stervenden toe, toen Fons zijn hoofd de kamer binnenstak. Dit ziende zei hij : Godver... mijnheer de pastoor U mag dit niet doen, u zal haar benauwd maken. Zijn zoon heeft hem weggeleid, en vertelde hem dat de pastoor geen slechte bedoelingen had, maar dat dit het sacrament der stervenden was.

Fons de Kei moet rond 1947 zijn overleden tengevolge van hersenverkalking. Toen de pastoor te Sas Slijkens hoorde hoe ver het met Fons was, vroeg hij deze een bezoek te mogen brengen. Fons zegde : waarom niet ! 't is een mens gelijk een ander en ik heb altijd mensen lief gehad. Toen de priester de kamer der stervende binnen trad, zei Fons : Mijnheer de pastoor, ik zal geen biecht spreken daar ik geen zonden heb. Ik heb nooit gelogen of gestolen en moorden heb ik zeker niet begaan. De priester stelde hem gerust maar onopgemerkt deed hij het nodige die de kerk hem voor-schreef.

....

Over de familie Daelman hebben we het vroeger reeds gehad, maar daar zouden wij ook nog dit willen aan toevoegen.

Charles Daelman was herkomstig van Zedelgem. Het is reeds heel lang geleden dat op de vlakte waar nu de spui kom is uit gegraven, enkele kleine

huisjes stonden, waarschijnlijk toebehorende aan de steenbakkersbazen. Het was in een van die huisjes dat Charles Daelman ging wonen met zijn gezin toen hij te werkgesteld werd bij de steenovens. Met het aanleggen van het springsas dienden deze huisjes ontruimd te worden en zo kwam deze familie terecht in het laag gedeelte op de Elisabethlaan, gelegen tussen de Vaartstraat en de nukkerstraat. Daar stonden enkele krotten die tegen elkaar aanleunden en heel weinig comfort boden. Een w.c. was voorzien voor gemeenschappelijk gebruik en of het niet genoeg was maakten ook de mensen die er niet eens woonden ook gebruik van wanneer ze in de nabijheid verkeerden en de moeite ontzagen naar hun eigen huis te gaan.

De steenbakkerijen gingen hier stilaan te loor, waarschijnlijk om reden dat de grondlagen uitgeput waren. De bazen schakelden over naar andere bedrijven of gingen elders hun heil zoeken. Dit had voor gevolg dat de werklieden uit deze bedrijven naar een ander levensonderhoud dienden uit te kijken. Charel werd zelfstandig. Hij verliet het krot dat hij in de Elisabethlaan bewoonde en vestigde zich op de hoek van de Wagenmakerstraat en de Zuidstraat, op de plaats waar later de woning van de familie Bolenberg werd opgetrokken. In die tijd was dit een herberg. Het inkomen van deze zaak was natuurlijk niet toereikend om het brood voor vrouw en kinderen te verdienen, zodat hij ook een zaak in oud ijzer en lorren ging drijven.

De zoon van Charel, namelijk Henri, werd tewerkgesteld als nog zeer jonge knaap bij oud burgemeester Henri Zwaenepoel, de vader van Andre Zwaenepoel, die wij als burgemeester gekend hebben.

Henri Zwaenepoel was overgeschakeld van steenbakker naar fabrikant van allerlei bouwmaterialen zoals dakpannen, dallen en rioolbuizen. Onder de tewerkgestelden telde hij Henri Daelman en Jerome Lagast. Henri Daelman is een jongen geweest die niet terug deinsde om een schelmenstreek uit te halen, maar nietegenstaande dat kon zijn baas hem erg goed lijden. Zijn zoon André was een verwoede duivenkweker die nu en dan wel eens een duivenei miste op zijn hok. Op een bepaald ogenblik had hij het door en niemand anders kon de schuldige zijn dan Henri Daelman. Deze ontkende dit natuurlijk zodat er een woordenwisseling ontstond die leidde tot handgemeen. Vader Zwaenepoel stond in de nabijheid en had dus de gelegenheid dit te voorkomen. In plaats daarvan moedigde hij Henri aan met de woorden " Allée Henri, geeft t'r hem van. " Het klinkt natuurlijk niet normaal dat een vader de tegenstrever van zijn zoon aanmoedigd, maar het derde hem dat André zo weinig mannelijks over zich had en soms meer als een vrouw dan als een man optrad. Vader Zwaenepoel wist anders best dat Henri Daelman geen slechte jongen was en eigenlijk deed hij nooit tevergeefse moeite beroep op hem te doen wanneer hij in moeilijkheden verkeerde. Zo gebeurde het eens dat na een zware stortregen de wijnkelder van de baas halfvol kwam te staan met water. Deze diende nodig uitgeschept te worden. Er werd beroep gedaan op Henri en Jerome Lagast om dit karweitje op te knappen.

De dochter van de baas, dus Juffrouw Zwaenepoel, was erg bezorgd om deze jongens, en had liever gezien dat men daarmee wachtte, misschien zou dit vanzelf wel wegtrekken, oordeelde ze. Henri en Jerome waren wel erg gevleid met de bezorgdheid van deze juffer, maar wilden zich man tonen en daalden in de kelder neer, onder het goedkeurend oog van de baas.

Het betrof hier geen werkje van een paar minuten, maar wel van uren en zo kwam het dat onze bereidwilligen dorst begonnen te krijgen. Het is

begrijpelijk als men lekkere wijn bij de hand heeft, men elders geen water gaat zoeken. De dorst moet hun erg te pakken gehad hebben, want beide vrienden dienden bij het naar huis gaan elkaar te ondersteunen wilden ze niet in de straatgoot terecht komen. Ze zijn beiden in het huis van Henri's ouders binnengestapt, en toen moeder Daelman merkte hoe het gesteld was met die jongens, heeft ze het wijs besluit genomen beide drinkebroers in bed te stoppen.

Een tijd later werd aan de deur van moeder Daelman geklopt. Toen deze ging openmaken stond juffrouw Zwaenepoel voor haar. Deze kwam vragen hoe het met de jongens gesteld was. Eugenie, zoals de moeder noemde, was zo wijs de ware toestand van de jongens aan de juffrouw niet mede te delen en zegde dat dezen zich niet te best voelden en dat ze hen dan ook onder de dekens heeft gestopt. Met medegevoel zegde de juffrouw dat ze het wel gedacht had, dit was geen werk voor die jongens geweest, en verder zegde ze "zie mevrouw, ik heb hier een fles brandewijn voor hen meegebracht laat hen daar wat van drinken, het zal hun goed doen."

Het is me niet verteld geworden hoe moeder Eugenie gereageerd heeft eens dat de voordeur gesloten en de juffer vertrokken was.

Met dit geval hebben ze later eens kunnen lachen, maar het leven heeft voor die mensen ook minder goede zijden gehad. De Duitsers waren ons land binnengevallen en inmiddels waren de zonen Eduard en schoonzoon Camiel Terryn opgeroepen. De jongere zoon, Henri, waarover we het hierboven hadden, was erg opvliegend van karakter, zodat zijn moeder vreesde, dat eens de vijand ons zou bezetten, Henri het aan de stok zou krijgen met de Duitsers, en de gevolgen niet te overzien waren. Daarom raadde ze de jongen aan naar Frankrijk te trekken om zo uit de greep der vijand te komen. Dit gebeurde maar had als gevolg dat Henri in het leger terecht kwam en de oorlog vier jaar meemaakte aan het front.

Op 26 augustus 1914 kwam het Belgische leger in botsing met de vijand in de omstreken van Hofstade. Op het Sas hoorde men vertellen dat de schoonzoon van Charel in deze slag zou gekwetst zijn en dat hij waarschijnlijk in een hospitaal te Antwerpen zou verpleegd worden. Men had aan de hospitalen een lijst gehangen aan de ingangspoorten met de namen van de soldatendie er opgenomen waren en dit om de grote toeloop te vermijden. Charel had beslist naar Antwerpen te trekken om te zien of deze mare werkelijk waar was en of hij soms de gekwetste van dienst kon zijn. Daar hij niet lezen kon, had hij een jongen mede genomen die dit wel kon, om de lijst te doorlopen. Tot hun teleurstelling kwam de gezochte niet op de lijst voor, maar tot hun grote verrassing stond de naam van zijn eigen zoon op deze lijst vermeld.

Eduard die aan de hand gekwetst was, kreeg daar dus onverwachts bezoek van zijn vader en wist deze te vertellen dat hij binnenkort naar Bredene zou overgebracht worden. Dit gebeurde met verschillende en zo kwamen zij terecht in het "Hotel l'Esperence" die ingericht was als opvangpost voor gekwetsten die dan naar Frankrijk of Engeland doorgestuurd werden.

Het was op 15 oktober 1914 dat de Duitsers hier te Bredene binnen kwamen en het duurde niet lang vooraleer de mensen het koper en brons dienden in te leveren. Bij deze onderneming werden verschillende Sasse-naars ingeschakeld om het binnen gebracht koper op te bergen of over te laden om weggevoerd te worden. Charel die daarbij niet ingeschakeld was keek soms begerig naar dit goedje en het duurde niet lang voor de tewerkgestelden dit in de gaten kregen. Ze beseften dat er zaken te doen waren

met Charel en de meeste schone stukken vonden de weg naar het huis van deze lorrenkoopman.

Het was erg gevaarlijk dit materiaal in huis te houden en daarom werd op de koer van zijn dochter die in dezelfde straat woonde, een kuil gegraven waarin men deze voorwerpen ingraafden.

De oorlog bleef duren en het koper en brons bleef onder de grond zitten. Een bijzondere gelegenheid werd Charel geboden onder de vorm van motoren en dynamos die de tewerkgestelden op de kop hadden kunnen tikken. Voor Charel telde alleen het metaal en een schuilplaats zou hij wel vinden. De huiskelder stond regelmatig halfvol water en dit bracht hem op de gedachte de motoren in de kelder te plaatsen en deze volledig vol te laten lopen met water en zo bleven deze daar tot het einde van de oorlog.

Uiterlijk zag Charel er altijd opgewekt uit, maar binnenin was het heel anders. Ganse dagen dacht hij aan zijn kinderen die aan het front waren en waarvan hij geen nieuws meer ontvangen had sedert de Duitsers Bredene waren binnengetrokken. Hij sprak er nooit over met zijn vrouw want deze kwelde zich met de gedachte, dat haar bezorgdheid haar jongste zoon in de loopgraven had gebracht.

Iedere avond werd er geslapen in de brouwerij waar ook veel Duitsers veiligheid kwamen zoeken, en stilaan kon men beginnen merken dat er iets op til was. De Duitsers werden onrustiger onder elkaar en men kon aanvoelen dat het einde van de bezetting naderde. Op zekere avond waren de Duitsers niet komen slapen en toen men in de vroege ochtend buiten kwam waren er reeds heel veel die de gemeente verlaten hadden, en rond de middag was gans Bredene ongeveer verlaten door de Duitsers.

De volgende morgen waren reeds Belgische troepen langs het kanaal. Die hadden hun geweren in bundels gezet en lagen wat te rusten. Vreugdevol werden ze door de bevolking ontvangen en iedereen moest weten of ze niet die of die gezien hadden. Het duurde ook niet lang voor de eerste Bredenaar toekwam, naar wat men vertelde moest het een zekere Jonckheere geweest zijn.

Moeder Daelman stond met bedrukt gemoed in haar deuropening, en het sloeg om haar hart toen die soldaat op haar toekwam, daar ze slecht nieuws verwachtte? Gelukkig voorspelde het gezicht van de soldaat geen droeve mare die hij bracht. Hij kwam op het vrouwtje toe en zegde ; " hebt u het gehoord van uw zoon Eduard ? Wel, die is in Frankrijk gehuwd" en veelbetekend voegde hij eraan toe : " en nog met een mooie vrouw ook ". Over Henri wist hij te vertellen dat die binnenkort thuis zou komen daar hij deze ontmoet had onder weg.

Henri kwam langs Plassendale naar het Sas en dit nog langs de overzijde van de vaart. Om de weg in te korten nam hij ter hoogte van Fientje Keters, een veerbootje die in een heel slechte toestand verkeerde, en halfweg de vaart, meer stond op zinken dan bovenblijven. Henri, die niet zwemmen kon, begon zich haast te beklagen, hij smeekte God, zeggende : dat hij nu levend uit de oorlog kwam, na vier jaar aan het front gezeten te hebben en nu dat hij bijna thuis was, dat hij hem nu hier niet in deze vaart zal laten omkomen. Gelukkig heeft Henri veilig de oever bereikt.

Men zou kunnen zeggen dat iedereen eindelijk weer thuis was, maar neen, er bleef een lege plaats : de schoonzoon. Men verwachtte hem niet meer want in het begin van de oorlog had hun dochter de volgende berichten ontvangen :

14.09.1914.

Madame,

U hebt een telegram aan de commandant gestuurd, en hij heeft geantwoord dat Camiel Terryn gekwetst was en dat hij zich in een hospitaal bevind. Ik kom een brief van de commandant te ontvangen, waarin hij laat weten dat de wonden verergerd zijn en dat gij moet de moed hebben van U aan slecht nieuws te verwachten. De commandant schrijft dat hij mij vandaag nog zal nieuws overgeven en zo haast ik het heb zal ik het U overmaken. Ik wens U veel moed Madame, ieder mag hoogmoedig zijn van een dapper soldaat, die zijn plicht voor het vaderland doet, mocht dit gedacht U een troost zijn. Ontvang Madame mijn groetenissen.

21.09.1914

Madame,

Ik heb U een brief gestuurd om U te laten weten dat de gewonde Camiel Terryn verergerd was en dat u zich mocht aan slecht nieuws verwachten. Ik heb het als plicht U te laten weten dat hij overleden is. Nu madame dat U weet dat hij overleden is, wil ik U de waarheid zeggen. De commandant heeft getelegrafeerd dat uw man gekwetst was omdat hij niet brutaal de waarheid wilde zeggen. Hij was niet gekwetst maar dood geschoten door een kogel van de vijand die hij in het hoofd trof. Wanneer het gebeurde was hij naast de commandant, en hij was op slag dood, hij heeft dus niet geleden. Hij is de grootste en schoonste dood gestorven voor de vrijheid en de verlossing van ons Vaderland. Ge moogt daarom fier zijn van U daarin te kunnen troosten.

Ik wens u veel moed en zend U mijn groetenissen.

I. VISSOUL.

Op 29.09.1914 wordt het volgende telegram gestuurd :

Borhem 21 14 10/15

" TERRYN, Disparu combat Hofstade 26 Aug. Colonel Biebuych "

Het was niet alleen het gezin Terryn-Daelman die op die wijze werden getroffen, ook andere families van bij ons hadden een familielid te betreuren namelijk :

HELSMOORTELE PIETER.

Zoon van Pieter en Victorine Lannes

Geboren te Bredene de 24 mei 1894, soldaat, voor het vaderland gesneuveld te Ramscappelle de 14 februari 1918 en te Veurne begraven.

KETERS EDUARD.

Echtgenoot van Helene Everaert.

Geboren te Elsene-Brussel de 25 augustus 1891, soldaat bij het 4de pontoniers, gevallen te Stuyvekenskerke de 26 december 1914

KNOCKAERT ABRAHAM

Zoon van August en Anna- Theresia Marchan.

Geboren te Bredene de 15 april 1898, soldaat bij het 10de regiment, gevallen te Diksmude 12 februari 1916 en te Adinkerke begraven.

MAES ARTHUR.

Zoon van Pieter en Stephanie De Mey.
Geboren te Bredene op 19 december 1893, soldaat bij het Belgische leger,
gevallen te Thienen 18 augustus 1914.

PRAET CAMIEL.

Echtgenoot van Hermine De Maker.
Geboren te Nieuwmunster 13 december 1887, soldaat bij het 1ste jagers te
paard. Dodelijk gekwetst op het slagveld en gestorven in het hospitaal
te Porte Gravelines (Kales) op 10 november 1918.

TERRYN CAMIEL.

Echtgenoot van Hermine Daelman.
Geboren te Bredene op 9 november 1889, soldaat bij het vaderlands leger,
gesneuveld te Hofstade de 26 augustus 1914, aldaar begraven.

VANLOO CHARLES.

Zoon van Léopold en Hermine Puis.
Geboren te Oostende de 21 april 1898, soldaat bij het Belgisch leger, ge-
vallen de 14 oktober 1918 en aldaar begraven.

VAN RUYSKENSVELDE JOSEPH

Zoon van Hypolite en Maria Devleeschouwer.
Geboren te Erwetegem (Oost Vlaanderen) op 8 maart 1896, soldaat der ge-
nie bij het Belgisch leger. Gevallen op het slagveld aan de ijzer de 11
november 1915 en begraven te Hoogstaede.

VANSTEEN MAURICE.

Zoon van Léopold en Julie VanMaele.
Geboren te Bredene de 6 oktober 1887, gewezen eerste luitenant bij het
Engels leger, overleden te Brugge in het hospitaal op 1 november 1918

WELLECOME ROBERT.

Geboren te Oostende de 20 februari 1895, soldaat van het vaderland, op
het slagveld gevallen en dodelijk gekwetst in het hospitaal te Kales over-
leden op 18 juli 1915

WILLEMS JULES.

Zoon van Charel en Rosalie Jonckheere.
Geboren te Bredene de 1 mei 1890, soldaat bij het 23 ste lign.
Vermist sedert 15 oktober 1914.

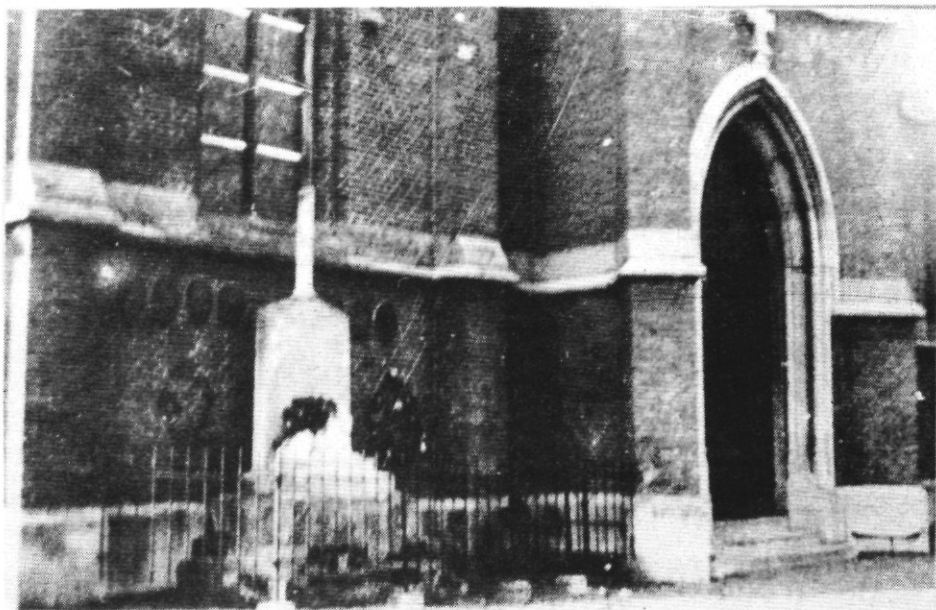
WOUTERS CHARLES.

Zoon van Louis en Amelie Rogiers.
Geboren te Oostende de 12 mei 1896 en volgens gezegden, gevallen te West
Vleteren de 25 mei 1918.

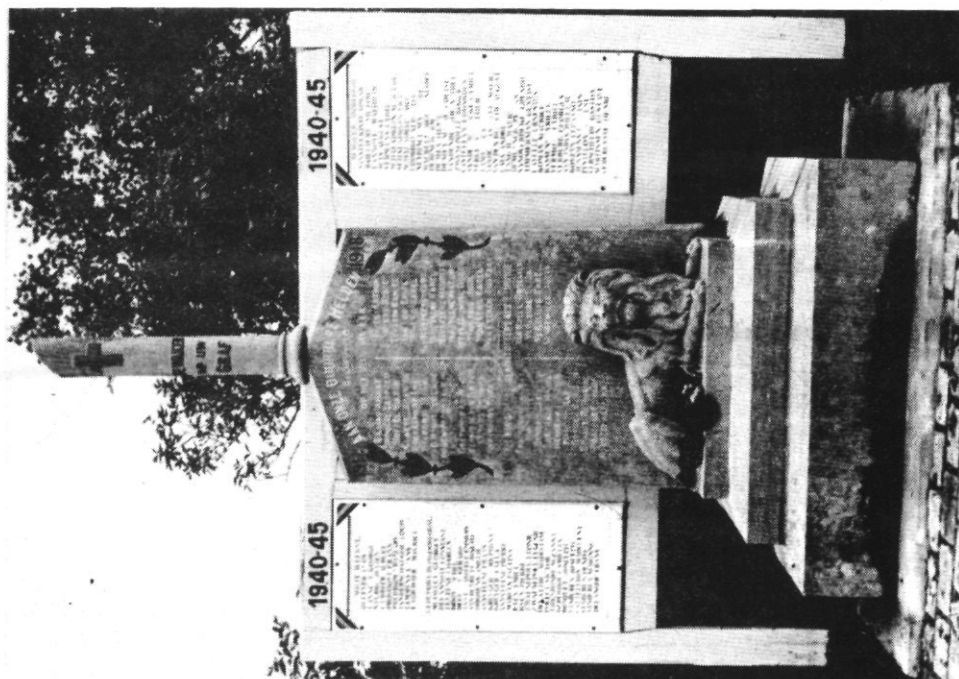
Dit waren de jongens van het Sas Slijkens die niet meer terug kwamen.
Dat ik de jongens van Bredene dorp hier niet heb vermeld heeft als reden
dat ze verleden jaar in het jaarboek werden vermeld.

Bredene is een rare gemeente : iedere kern gedenkt slechts zijn eigen
slachtoffers en het gemeentebestuur heeft daartoe bijgedragen. Op het
Sas Slijkens werd een gedenkteken geplaatst die tegen de muur van de kerk
aanleunde. Daarin werden slechts de namen van de gevallen parochianen
ingebeiteld. In het dorp was er een kapel in de Kerkstraat waar men de

namen van de gesneuvelden van het dorp kon in aflezen. Dus zelfs in de dood wilden ze die mensen van elkaar gescheiden houden en het waren toch allemaal jongens van bij ons.



Later werd de oude Saskerk afgebroken en heden ten dage is het monument te zien aan de ingang van het oud saskerkhof.



Dat men geen rekening meer hield met de oude vuurtorenwijk is te aanvaarden daar ze reeds bijna een halve eeuw naar oostende was overgeheveld, en toch stond ze nog nauw in verband met onze gemeente en onder die mensen van die wijk die toen gevallen zijn, zal u opmerken dat Bredene daar nog voortleefde.

GERARD DEVRIENDT

Geboren te Bredene 7 mei 1894, gesneuveld op 20 juli 1917.

Gerard WELLECOME

geboren te Oostende op 5 augustus 1892, gesneuveld aan de ijzer in 1914.

PROSPER MAERTENS.

Geboren te Bredene op 31 mei 1886, gestorven in Engeland 14 nov. 1914.

LOUIS BAUWENS.

Geboren te Oostende op 1 januari 1890. Gestorven in De Panne 20 sept. 1917

GEORGE LONCKE.

Geboren te Oostende 29 oktober 1896, gestorven te Kales 28 sept.1917.

ARTHUR VANDEN BERGHE.

Geboren onbekend 25 juli 1893, gestorven te Montpellier 23 April 1918.

EMIEL LENAERT.

Geboren 13 februari 1884, Overleden te St Joste 3 september 1918.

ALFONS DAVID.

Geboren te Bredene 23 juli 1889, gesneuveld 7 september 1918.

CHARLES GHEERS.

geboren te Oostende 23 juki 1896, gekwetst te Diksmude op 18 september 1918, overleden de 19e september 1918.

ALFONS LENAERTS.

Geboren 21 september 1886, gesneuveld te Diksmude 26 sept. 1918.

EMIEL PINCKET.

Geboren te Bredene 16 juni 1886, overleden in Duitsland 26 sept.1918.

OSCAR BOUDOLF.

Geboren te Oostende 5 september 1895, gevallen te Bixschoote 28 sept.1918.

ALBERT VANSTEEN.

Geboren te Bredene 25 december 1895, gesneuveld te West Rozenbeke 29 september 1918.

JOSEPH MASSCHAELE.

Geboren te Bredene 25 januari 1894, gesneuveld te Plassendale 29 sept 1918

RAYMOND BOVY.

Geboren te Oostende 30 juli 1898, gesneuveld te Douaai 30 sept. 1918

CAMIEL DEVRIESE.

Geboren te Oudenburg 20 juli 1887, gesneuveld te Oost Nieuwkerke op 30 september 1918.

AUGUST PAUWELS.

Geboren te Oostende 3 februari 1893, gestorven te Montpellier 29 maart 1919

EMIEL VANLOO.

Geboren te Oostende, overleden te Molendorp 12 februari 1919.

FERNAND VANLOO.

Geboren te Oostende 7 november 1889, gestorven in het Stuivenberg gasthuis te Antwerpen op 14 september 1914.

ROBERT VERLEYE.

Geboren te Oostende op 15 maart 1892, gevallen te St.Jacobschapelle op 18 februari 1918.

Benevens deze doden telde de oude vuurtorenwijk ook menig slachtoffer door luchtaanvallen, waar menig mensen van bij ons konden gerekend worden. Als men de lijst doorloopt die hieronder verschijnt zal deze duidelijke taal spreken.

DESERRE VANSTEEN.

Geboren te Oostende 9 mei 1899, omgekomen op 16 februari 1915.

AGNES HEBERT.

Geboren te Bredene 4 december 1837, omgekomen op 22 maart 1915.

ANT. WOUTERS

Geboren te Oostende 11 april 1867, omgekomen op 26 april 1915.

MARIE VANPRAET.

Geboren te Bredene 13 december 1882, omgekomen op 27 augustus 1915.

EUGENIE WATTY

Geboren te Bekeghem op 12 juni 1864, omgekomen op 1 juni 1917.

MAG.MAERTENS.

Geboren te Oostende op 3 mei 1889, omgekomen op 1 juni 1917.

CESARINE MAERTENS.

Geboren te Oostende op 8 juni 1902, omgekomen op 1 juni 1917.

ANGELE PAUWELS

Geboren te Oostende op 31 augustus 1898, omgekomen 8 oktober 1917

AUG. MARLEIN.

Geboren te Bredene op 16 november 1868, omgekomen op 11 juni 1918

FRANS VERCRUYSSSE.

Geboren te Bredene op 4 februari 1838, omgekomen op 21 juni 1918.

PIETER BENTEIN.

Geboren te Vlissegem op 16 september 1850, omgekomen op 13 juli 1918.

ALFONS COOL

Geboren te Oostende 12 oktober 1901, omgekomen op 9 augustus 1918

FRANS COOL.

Geboren te Oostende op 9 oktober 1906, omgekomen op 9 augustus 1918.

VALERE CARETTE

Geboren te Wenduine 15 april 1881, omgekomen op 13 augustus 1918.

LEON SLOCK.

Geboren te Cluysen op 6 maart 1852, omgekomen op 5 oktober 1918.

Gevallen door beschieting : ANNA ROTSAERT : geboren te Bredene op 6 april 1839 en gevallen op 7 september 1915.

Dit artikeltje ging over MENSEN VAN BIJ ONS. Onze bedoeling was het wel en wee van onze mensen te beschrijven of tenminste aan te raken. Misschien zal men oordelen dat deze korte samenvattingen niet bij elkaar pasten, daar de onderwerpen zo verschillend zijn. Mijn titel was : MENSEN VAN BIJ ONS, en dit gebeurde bij mensen van bij ons, waar het niet altijd rozengeur en maneschijn is geweest.



Nieuwe vismijn 50 jaar.

door Raym. Vancraeynest.

INLEIDING (R. VERBANCK).

September 1934 - September 1984. Vijftig jaar " NIEUWE VISMIJN ".
Hoe de tijd voorbijgaat !

Toen in 1934 de nieuwjaarsklokken luiden waren we nog in de Here gerust, of om het duidelijker te zeggen, niemand had er enig vermoeden van dat we nog dit jaar zouden verhuizen van onze " Oede Vismienne " naar de " Nieuwe Mienne ".

Op oudejaarsavond hadden we nog tot 10 uur gewerkt in ons stinkend bureeltje, de geur stak in onze kleren maar het was in die tijd de moeite niet om van ondergoed te wisselen omdat er op nieuwjaarsdag toch haring verkocht en verzonden werd. Tegen de avond mocht dit dan wel gebeuren want we moesten met z'en allen onze beste wensen gaan aanbieden ten huize van de grote baas. Daar kreeg ieder een glas wijn en honderd frank met uitzondering van ikke, die maar vijftig frank kreeg. Omdat ik de jongste was ?

Niemand dacht aan de nieuwe vissershaven die maar niet gereed kwam. De verhuis leek tot een verre toekomst te behoren en we ploeterden voort in de omstandigheden die uiteengezet werden in ons Jaarboek 1975.

Maar toen kwamen we opeens in een stroomversnelling terecht en er was geen houden meer aan. Tijdens het dode zomerseizoen werd alles in gereedheid gebracht. De pakhuizen werden toegewezen aan de vishandelaars die dan hun bureel in gereedheid brachten volgens de middelen waarover ze beschikten. Sommigen konden luxueus genoemd worden want de meeste handelaars schenen een pikuur gekregen te hebben. Nu zouden ze eens tonen tot wat ze bekwaam waren ! De toestand van de vishandel was reeds zeer slecht in de oude vismijn tengevolge van de crisis en een vernietigende prijzenslag. Blijkbaar kon het nog erger en men ging een nieuwe periode van slechte jaren tegemoet.

Afgezien van dit hadden we niet te klagen wat comfort betreft, na hetgeen we hadden afgezien in de oude ciërk. We genoten van de weelde te kunnen beschikken over lopend water en een eigen W.C. Alles was natuurlijk niet perfect. Zo had men vanuit de burelen geen zicht op de plaats waar de afslag van de vis gebeurde.

Maar er waren gevolgen op een ander vlak. Een groot gedeelte van het oude kaaikwartier en de stadsdokken lag lijk vermoord. Het vroeger zo intense leven in de herbergen rond de vismijn kreeg de genadeslag. Het menselijke contact dat aldaar had bestaan tussen allen die werkzaam waren in het visserijbedrijf werd genadeloos afgebroken. Even trachtte men de schijn te doen aanhouden maar het hart was dood voor goed.

Zand erover, en vijftig jaar !

In dit jubeljaar moest er toch iets over geschreven worden, over de nieuwe Oostendse vissershaven die op aloud Bredens grondgebied werd aangelegd. Onze konfrater Raymond Vancraeynest had daarover reeds lang iets klaar liggen. Deze stille werker heeft steeds belangstelling getoond voor de Vlaamse kust en Oostendse haven. Dus het gaapte lijk een oven ! Onze welgemeende dank aan de schrijver die deze bijdrage bereidwillig afstond aan zijn en onze heemkring.



Zicht op de uitbreidingswerken genomen in juli 1937.

DE HAVEN VAN OOSTENDE TUSSEN DE TWEE WERELDOORLOGEN.

BOUW VAN DE NIEUWE VISSERSHAVEN.

De Duitse legers trokken op 15 oktober 1914 de stad Oostende binnen. Vele Oostendenaars waren naar Engeland gevlucht aan boord van de pakketboten of van de vissersschepen die voor het merendeel de haven hadden verlaten. De haven en de stad zouden verschillende malen aan beschieting bloot staan. Een aanval van uit zee in de nacht van 22 op 23 april 1918 mislukte ; de schepen "Sirius" en "Brillant " misten de havengeul en strandden ter hoogte van de Halve Maan. Een nieuwe poging had plaats in de nacht van 9 op 10 mei 1918, toen de "Vindictive" , een oude kruiser met 3 schoorstenen, in de havengeul tot zinken werd gebracht ter hoogte van de vroegere seinpost van het oosterstaketsel. De afmetingen van het schip waren : lengte over alles : 341 voet (104m.); lengte tussen de loodlijnen : 319 voet (97m.); breedte in het midden : 30 voet (9m.); holte tot het bovendek : 36 voet (10,8m.).

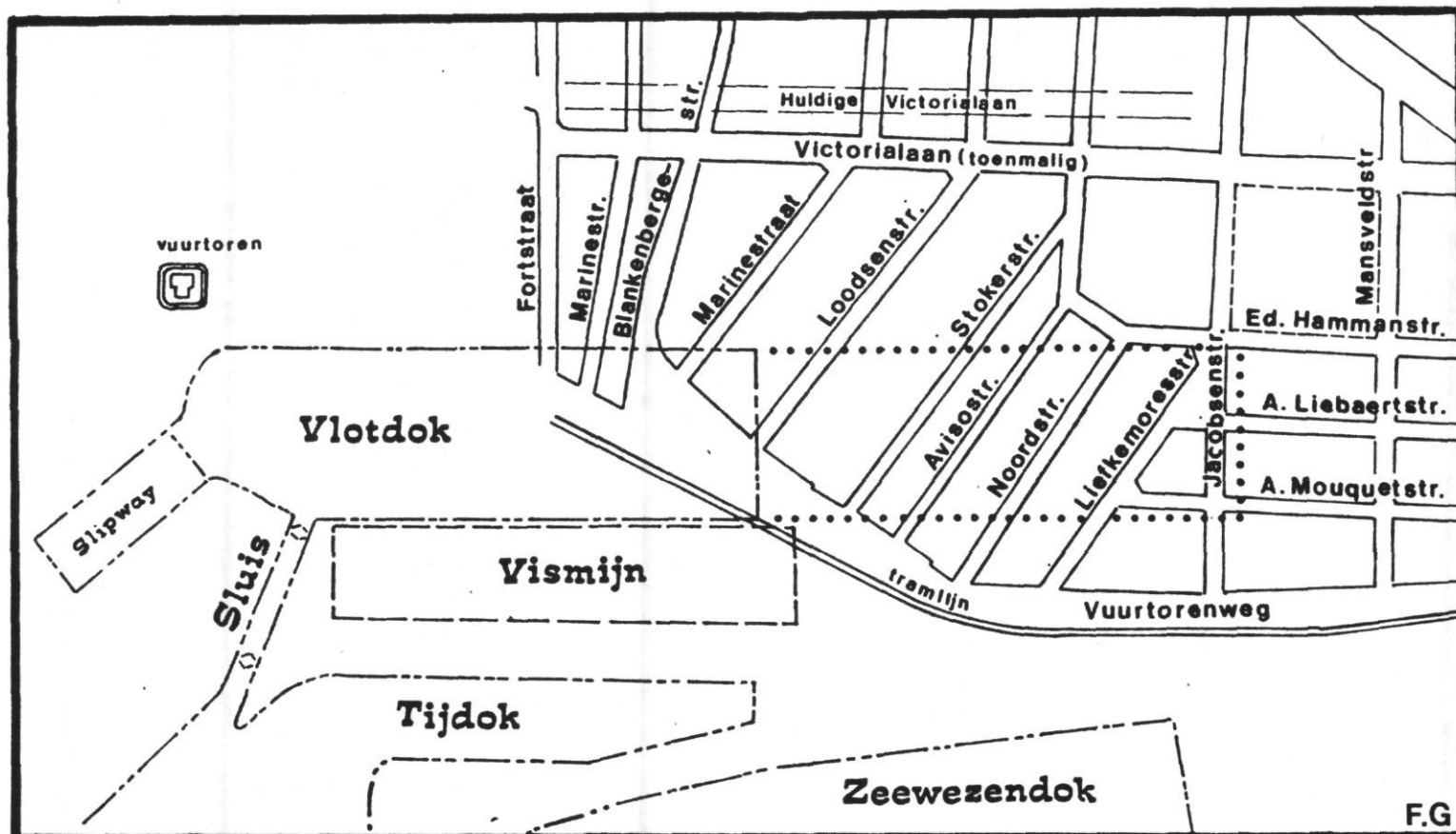
Het was de bedoeling het schip dwars te zetten in de geul om te beletten dat de Duitse onderzeeboten zouden kunnen uitvaren. Het doel werd echter niet helemaal bereikt. Toen het schip ter hoogte van de vroegere seinpost kwam, wilde men het laten zwaaien om de voorsteven, doch een zandbank die zich daar tegenover had gevormd aan de boog van het westerstaketsel (men had niet meer gebaggerd sedert 1914) belette dat het manoeuvre tot een goed einde werd gebracht. De Duitsers lieten niet begaan en schoten er duchtig op los. Commandant Alfred E. Godsall werd gedood en 8 andere officieren en 41 manschappen werden met hem gedood, gekwetst of vermist. Tussen de achtersteven en het westerstaketsel was er nog een vrije doorvaartbreedte van 60 m. Op 10 mei in de namiddag vaarden 4 Duitse torpedoboten, die gemeerd lagen ter hoogte van het kaaistation zonder moeilijkheden buiten.

In het vooruitzicht van hun aftocht uit Oostende op 17 oktober 1918 werd door de Duitsers heel wat schade toegebracht aan de haveninstallaties en werden op vele plaatsen in de haven schepen tot zinken gebracht.

Benevens het wrak van de "Vindictive" lagen in de geul nog de wraken van de oude pakketboot " Flandre " die in 1914 te Oostende achtergelaten werd, en de emmerbaggermolen " Schelde " , deze laatste tussen de Leopoldsluis en de ingang van de toenmalige kalfaterbank. De bodem van de geul was gemiddeld 2 m aangeslibd. Het westerstaketsel vertoonde een bres van 15 m en in het oosterstaketsel waren er twee grote bressen. De getij- en havenlichten waren vernield alsook de vuurtoren, omvergeschooten sinds 7 september 1915 . De westelijke lage havendam was vernield op verschillende plaatsen . De bodem van het Montgomerydok was aangeslibd tot + 1,40 m (Z) (normaal peil -1,5m (Z)) en 3 vissersboten lagen er gestrand.

In de oude handelsdokken lag een vissersboot gezonken in de sluis-kolk en de deuren van de sluis waren beschadigd. Een binnenvaartuig lag gezonken bij de brug van de Brugse poort. De deuren van de konterdamsluis waren buiten gebruik en het metselwerk van de sluis was fel beschadigd. De Brandariskaai was op verschillende plaatsen ingestort.

In de nieuwe handelsdokken lag de emmerbaggermolen " Volkracht " gezonken in de sluis-kolk ; de deuren en het metselwerk van de sluis waren gehaverd en het electricisch aandrijfmechanisme buiten gebruik gesteld.



Inplanting op de Vuurtoerenwijk
van de nieuwe haveninstallaties
ten behoeve van de visserij
1922-1934

- haveninstallaties 1934
- uitbreiding vlotdok 1937-38
- straten Vuurtoerenwijk 1922



Fig. 1 - 1922 - Uitgraven van de vlotdok (Foto Fr.Verbanck)



Fig.2.- 1926 - Bouw van de toegangssluis. Deze werd naderhand afgekeurd en vervangen door de huidige sluis.

De stuwbrug aan het zwaaidok had men doen springen en lag gebroken in de bruggeul ; de deuren aan de stuwbrug van Slijkens waren eveneens beschadigd.

In de nieuwe voorhaven lag de baggermolen " Zeebrugge " gezonken en aan de bevoorradingspost n° 2 van de pakketboten lag de emmerbaggermolen " Groenloo ". Op de diepwaterkaai was de 40 ton kraan beschadigd . De nieuwe voorhavenbrug was gesprongen. In de grote sluis van Slijkens lag de hopperzuiger " Papendrecht " gezonken en practisch alle deuren van de grote en kleine sluis alsmede de verlaten van de spuisluis waren beschadigd. De brug over de grote sluis was gesprongen. Van de nieuwe spuisluis waren de motoren weggenomen. De deuren van het sluishoofd van het Zeewezen- dok waren gehaverd en een binnenvaartuig lag gezonken in het dok. De Leopoldspuisluis was ongedeerd doch de sluismeesterhuisjes waren vernield en het dok was gedeeltelijk dichtgeslibd.

HERSTEL VAN DE OORLOGSSCHADE.

Op de conferentie van Kales op 10 november 1918, werden de Engelsen gelast met de herstelling van de Belgische havens. De " Salvage section " van de Britse Admiraliteit, onder bevel van Commodore Sir Fred Young werd met de opdracht belast.

Eerst werd de mogelijkheid onderzocht de " Vindictive " te lichten en terug naar London te brengen. Daar het schip in tweeën gebroken was moest er aan verzaakt worden.

Een ander project bestond er in het schip naar zee te slepen en te laten stranden buiten de vaargeulen ten oosten van de havengeul. Ook daaraan werd verzaakt. Daarop werd beslist het wrak te verplaatsen naar de Leopoldsluis toe en het daar af te breken zonder de scheepvaart al te zeer te hinderen. Nadat eerst 123.179 m³ slijk was weggebaggerd werd een eerste poging ondernomen voor de verplaatsing op 15 augustus 1920. Deze mislukte. 's Anderendaags echter slaagde men erin het wrak te verplaatsen over 120 m afstand. De voorsteven lag aldus op 152 m afstand van de Leopoldsluis en op 34 m van de voet van het oosterstaketsel. De achtersteven op 23 m afstand van het oosterstaketsel. Bij aanbesteding op 3 maart 1922 werd de opruiming van het wrak toegekend voor 767.000 F. aan de aannemer Schauvlieghe op 27 maart 1922. De werken begonnen op 1 mei 1922 en moesten op 16 maart 1923 beëindigd zijn. De opruiming moest tot op het peil -6,5m (Z) gebeuren. De Hollandse onderaannemer Van der Tack van Rotterdam kwam ter plaatse met de grote bok " Adelaar " met een hefvermogen van 140 ton. In het begin ging alles rap vooruit. De moeilijkheden begonnen pas onder het laagwaterpeil. Einde 1923 was het wrak voor de 7/10 opgeruimd ; einde 1924 voor de 99/100. Slechts op 17 augustus 1925 werd het laatste stuk van 50 ton bovengehaald. De schroeven, elk 4000 kg wegend, eigendom van de staat, werden aan de stad Oostende geschonken. Het bovendeel van de voorsteven werd door de aannemer aan de stad geschonken om een monument op te richten. De stad koos hiervoor het plein uit naast de zeesluis Demey.

De andere opruimingswerken waren toch wat sneller opgeschoten. De " salvage section " was onmiddellijk na de bevrijding van de stad begonnen met de opruiming van het wrak van de oude pakketboot " Flandre ". De baggerwerken in de stroombankpas en in de havengeul werden direct aangevangen. De pakketbotendienst hernam op 18 januari 1919 met de " Ville de Liege ". Ingevolge de verzanding van de haven was het onmogelijk de afvaarten op vastgestelde uren te doen plaats grijpen, daar de haven slechts toegankelijk was van 2 uur voor tot 2 uur na hoogwater. Vanaf 16 juni 1919 reeds konden de afvaarten op vastgestelde uren plaats vinden.

Over de bressen in de staketsels werden loopbruggen geworpen en de lage havendammen werden hersteld.

De vuurtoren werd voorlopig vervangen door een pyloon met licht op 28 m hoogte boven hoogwater en met een draagwijdte van 14 3/4 zeemijl. De sluisdeuren werden hersteld ; de resten van de gesprongen bruggen uit de bruggeulen gelicht ; een loopbrug gebouwd stroomopwaarts van de gesprongen voorhavenbrug.

Bij aanbesteding van 15 oktober 1920 toegekend aan de firma Billard voor 199.000 F werden de wrakken van de emmerbaggermolens " Groenloo " en " Schelde " , van de hopperzuiger " Papendrecht " en van het binnenvaarttuig gezonken in het zeezewendok gelicht. Op 6 januari 1922 ging de aanbesteding door voor de opruiming van de wrakken van de Britse kruisers " Plump " , " Sirius " en " Orion " gezonken ten oosten van de havengeul. De aannemer was Schauvlieghe voor 679.000 F. Op 17 februari 1922 ging de aanbesteding door voor de volledige opruiming van de " Zeebrugge " , toegekend aan Schauvlieghe voor 87.776 F.

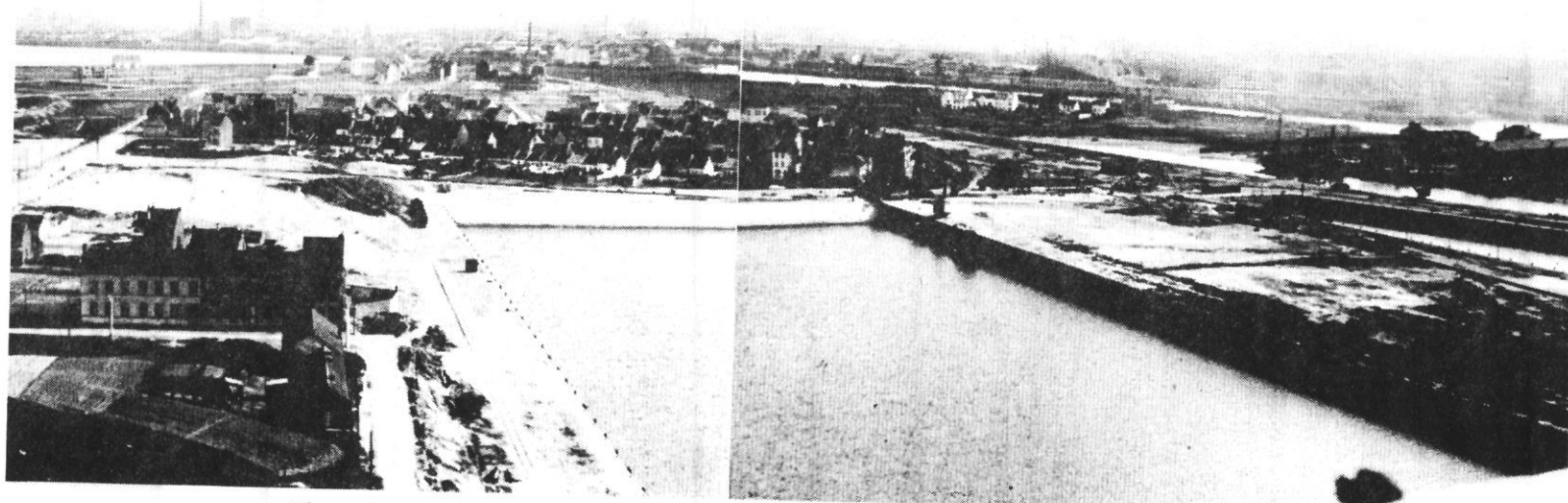


Fig. 3 - 1929 - Zicht op het eerste gedeelte van de tijdok en de resterende Vuurtorenwijk . De huizen verdwenen en maakten plaats voor het verlengde van de tijdok , langs de haringhalle Op de voorgrond . De vroegere zusterschool .

De aanbesteding voor de bouw van de nieuwe vuurtoren op de plaats van de oude ging door op 24 maart 1922. De vorm was deze van een afgeknotte kegel van 53 m hoogte. Het fokaal vlak lag 63,29 m boven het peil van hoogwater springtij.

BOUW VAN DE NIEUWE VISSERSHAVEN.

Het voornaamste havenwerk dat in deze periode zou uitgevoerd worden was de bouw van de nieuwe vissershaven.

Aanvankelijk beschikte de visserij maar over het strandingsdok (Montgomerydok) ten westen van de havengeul gelegen. Dit dok was 337 m lang en gemiddeld 91 m breed met 887 m kaaimuur. De bodem voorzien op peil -1,0m werd gebaggerd op -1,5m (Z); oppervlakte 3,43 ha. Ingevolge de uitbreiding van de voorhaven en de bouw van de nieuwe handelshaven kon de visserij gebruik maken van de oude kaai van de stoomschepen (carferrykaai) en van het 1ste handelsdok dat vanaf 1905 uitgebreid werd met het brandaris-dok tot aan de brug van de Brugse Poort (oesterbankstraat).

Ingevolge de moeilijkheden die zich voordeden met de nieuwe diepwaterkaai, konden de schepen van de Cockerill-lijn en van de General Steam Navigation Cy slechts van mei 1912 van deze kaai gebruik maken, zodat de oude kaai der stoomschepen van 320 m lengte, slechts van toen af kon ter beschikking gesteld worden van de visserij.

Voor deze kaai werd gebaggerd op -5,00m zodra de aanslibbing het peil - 4,00m bereikte.

In het eerste oud handelsdok en in het Brandarisdok was het normaal waterpeil + 4,05m terwijl de bodem op -1,40m tot - 1,80m lag. Er waren 713 m kaaimuur en de oppervlakte bedroeg 3,3 ha.

In totaal stonden dus voor 1914 ter beschikking van de visserij	
In het strandingsdok	887 m.
langs de oude kaai der stoomschepen	320 m
in eerste handelsdok + brandariskaai.	713 m.

in totaal : 1920 m.

Deze kaaien lagen echter nogal verspreid en waren in ver van ideale omstandigheden bruikbaar; ook de walinstallaties: vismijn, ijsfabrieken en kolenopslagplaatsen lagen verspreid.

Het schepencollege besliste dan ook reeds op 2 oktober 1906 op aanvraag van de handelskamer een commissie op te richten om de studie aan te vatten van nieuwe haveninstellingen voor de visserij. De commissie was als volgt same, gesteld :

De Cock, Ach., schepen der regieën, voorzitter; Liebaert Aug., schepen van handel, lid; Hamman Aug. gemeenteraadslid, voorzitter der commissie van visserij, lid; Van Gansberghe L. hoofdingenieur-directeur van de dienst der kust, lid; Borgers Aug. voorzitter van de handelskamer, lid; Golder Alfr., voorzitter van de sectie visserij van de handelskamer, lid; Valschaerts Em. directeur van de vismijn, lid; Verraert Aug., stadsingenieur, lid.

De commissie bezocht de havens van Altona, Hamburg, Geestemunde, Ijmuiden, Scheveningen, Hull en Grimsby. Op 19 juli 1907 werd verslag uitgebracht aan het schepencollege.

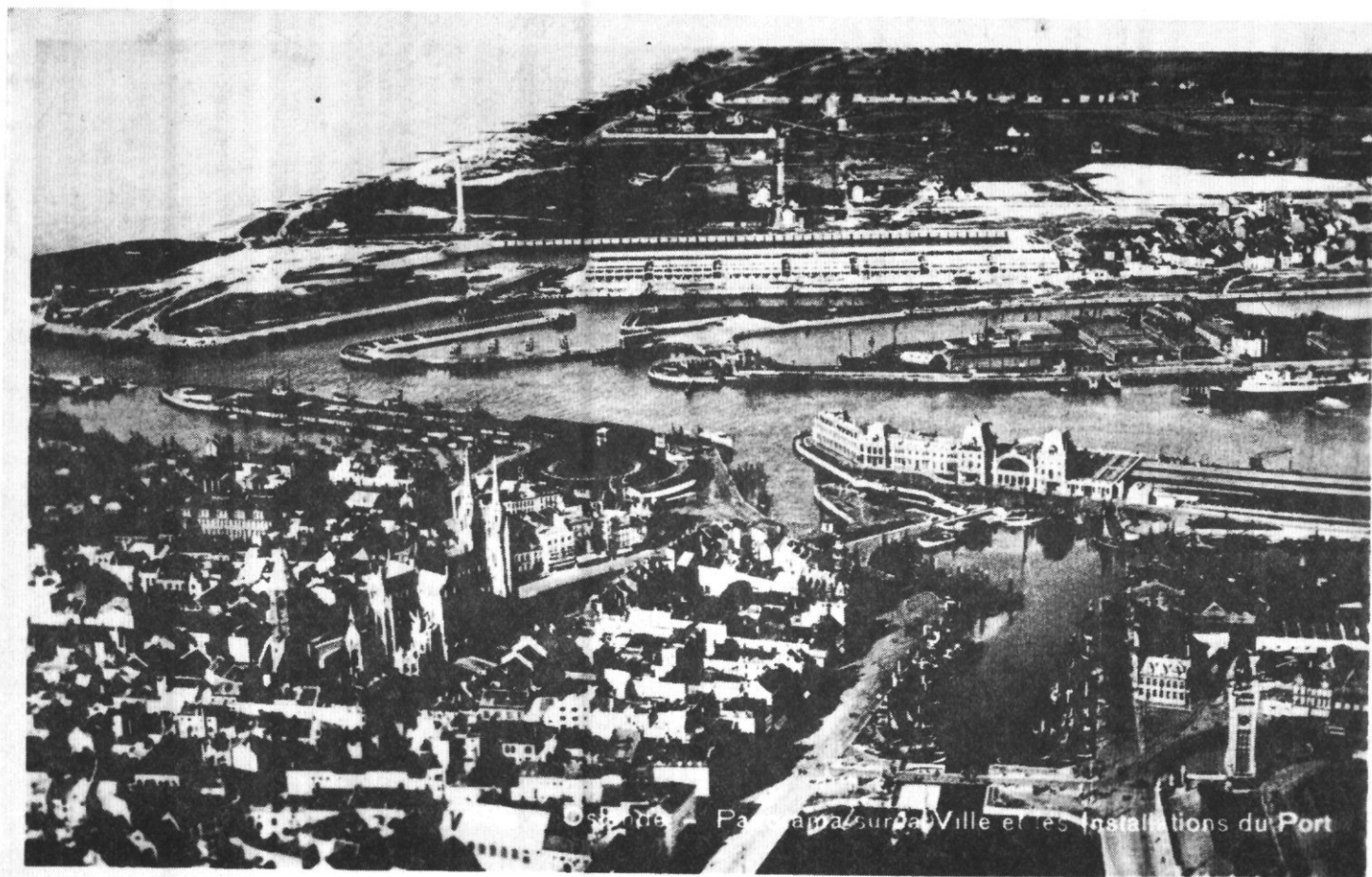


Fig. 4 - Rond 1932 - Panoramazicht op de oude en de nieuwe vismijn . Links het zuidelijke deel van de Oude Vuurtorenwijk

Aangestipt werd dat de instellingen te Oostende onvoldoende waren en alleen opgevat waren voor de zeilschepen. Door het grote getijverschil te Oostende zou een dok zonder sluis een minimum diepte van 5m moeten hebben wat niet toelaatbaar werd geacht. Daarom werd een vlotdok voorgesteld. De nieuwe vismijn zou van het longitudinaal type moeten zijn en voorzien van een verzendingsstation. Aan de overkant van het vlotdok zouden terreinen voor verwante bedrijven moeten voorbehouden worden : ijsfabrieken, touwslagerijen, rokerijen , ... Benevens het vlotdok voor de stoomschepen zou een tijdok voor de zeilschepen moeten voorzien worden. De volgende voorstellen werden naar voor gebracht :

1° De huidige ligging is ongeschikt voor uitbreiding. In afwachting van nieuwe instellingen zouden de bestaande lokalen kunnen aangepast worden ; de stoomschepen zouden kunnen lossen op de oude kaai der stoomschepen van zodra de dienst op Tilbury zal overgebracht zijn naar de diepwaterkaai; de stadshangaar die daar staat en in verval is, zou kunnen aangepast worden.

2° bouw langs de in opbouw zijnde kaaimuur tussen het eerste handelsdok en de brug van de Brugse Poort (Brandariskaai) van een hulpvismijn voor de stoomvaartuigen ; de andere vismijn zou behouden blijven voor de zeilschepen . Wegens de versnippering van de vismijndiensten zou dit echter hogere bestuurskosten meebrengen.

3° wat de plaats voor de nieuwe instellingen betreft werden 2 voorstellen gedaan :

a) op de linkeroever van het kanaal naar Brugge juist stroomopwaarts van de terreinen bestemd voor de nieuwe creosootwerf van de staat;

b) ten oosten van de havengeul - als de Leopoldsluis zou afgeschaft worden - op de terreinen van de Leopoldspuikom, benevens op nog andere aanpalende terreinen.

De eerste oplossing word afgewezen daar in dat geval de schepen door de nieuwe handelshaven zouden moeten varen en 5 bruggen passeren. De doorvaart langs de nieuwe voorhaven en de sluis van Slijkens werd immers onmogelijk geacht daar de voorhavenbrug te dikwijls zou moeten gedraaid worden en de diepte van de slijkenssluis voor de stoomschepen onvoldoende is. Daarenboven zouden de zeilschepen zich steeds moeten laten slepen. Alleen de tweede oplossing werd dus weerhouden

De staat scheen de noodzakelijkheid in te zien van een nieuwe vissershaven voor Oostende en zulks leidde tot de conventie van 5-12 august. 1912 waarin de artikelen 3 en 4 betrekking hebben op de bouw van de nieuwe vissershaven langs de oostkant van de havengeul.

De oorlog 1914-18 belette de uitvoering van de werken. Op 11 august. 1919 werd een commissie samengesteld tot wijziging van de conventie van 1912 . Op 26 juni 1921 werden plannen en lastenboek goedgekeurd door minister Anseele. De aanbesteding greep plaats op 2 december 1921. Op 1 maart 1922 werd besloten tot uitvoering van de werken. De " Société générale d'Entreprises " bouwde de dokken en de sluis tussen 7 maart 1922 en 30 juni 1929 voor een bedrag van 45 miljoen frank. De aanbesteding voor de bouw van de vismijn had plaats in augustus 1928. Het lastenboek werd goedgekeurd door minister Hendrik Baels. De bouw van de vismijn en het bestuursgebouw werd toegekend aan de firma M.Delens voor 20.000.000 F. De werken duurden van 30 maart 1929 tot 17 februari 1932. De slipways werden gebouwd door " Crandall engineering Co, Consulting and constructing Engineers, Cambridge, Massachussets,U.S.A." in samenwerking met de firma Delens voor het deel betonbouw.

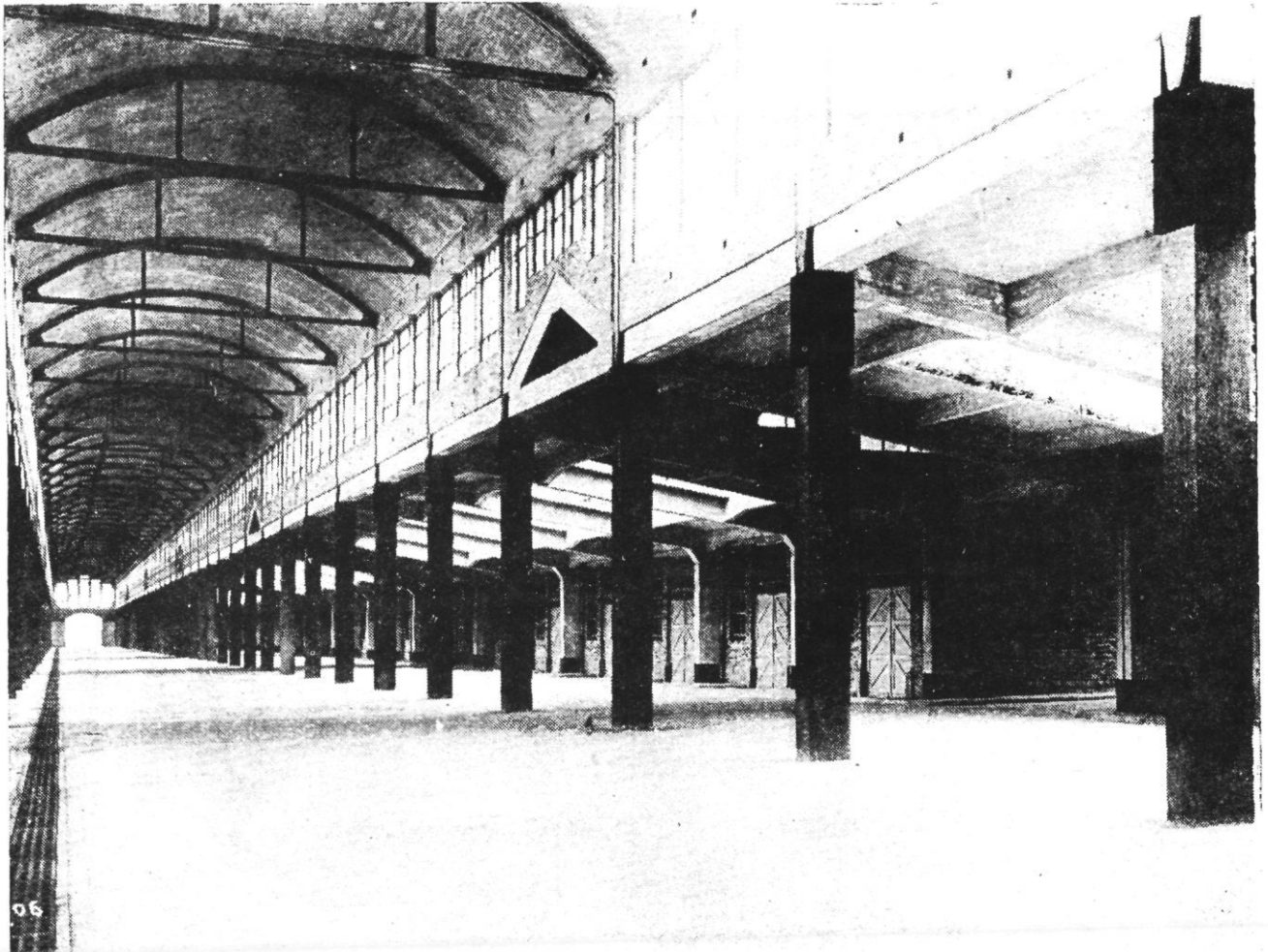


Fig. 5 - 1934 - Binnenzicht van de nieuwe vismijn

De werken duurden 13 maanden en eindigden op 27 februari 1932. De werken vereisten in het totaal : 1.120.000 m³ grondverzet, meer dan 40.000 heipalen en damplanken , 30.000 m³ gewapend beton , 60.000 m³ gewoon beton, 20.000 m³ baksteenmetselwerk , 70 ton gesmeed ijzer, 9.000 m³ hout en 50.000 m² bevoering.

Op de plaats van de vroegere kalfaterbank werd de toegangseul gemaakt tot de nieuwe sluis en tevens tot het nieuw tijdok waarin de nieuwe kalfaterbank zou op uitgeven.

De sluis gaf toegang tot een vlotdok waarin de slipways werden gebouwd. Tussen tijdok en vlotdok werd de vismijn opgetrokken.

VLOTDOK :	lengte tussen de boordstenen :	424,80m
	nuttige lengte	: 336,40m
	lengte vanaf de as van de sluis :	350 m.
	breedte	: 125 m.
	totale oppervlakte	: 5,1 ha.
	nuttige oppervlakte (vanaf	
	de as van de sluis)	: 4,3 ha.
	bodem	: -4,00m (Z) normaal waterpeil +4,0m

TIJDOK : nuttige lengte : 310 m.
breedte 60 m , verminderd tot 30 m op het einde wegens de nabijheid van het zeewezendok.
nuttige oppervlakte : 1,67 ha.
kaaïmuurlengte : 645 m.
bodempcil : -2,50m tot -1,50m.

KALFATERBANK : oppervlakte : 0,75 ha. bodem : + 1,0m (Z)
toegangshelling : lengte 67 m, breedte 20m.
kuisroosters in greenheart : 3 van 20 X 20 m op + 1,75m
1 van 15 X 20 m op + 2,25 m.
1 van 10 X 20 m op + 2,25 m.

SLIPWAYS : gebouwd op een glooiing van 132,70 m lengte en een helling van 0,081 m per meter.

De grootste bij de sluis : draagvermogen : 1000 ton.
nuttige breedte : 11,5 m
lengte : 50m
De kleinste : draagvermogen : 500 ton
lengte : 40 m
nuttige breedte : 9,5 m.

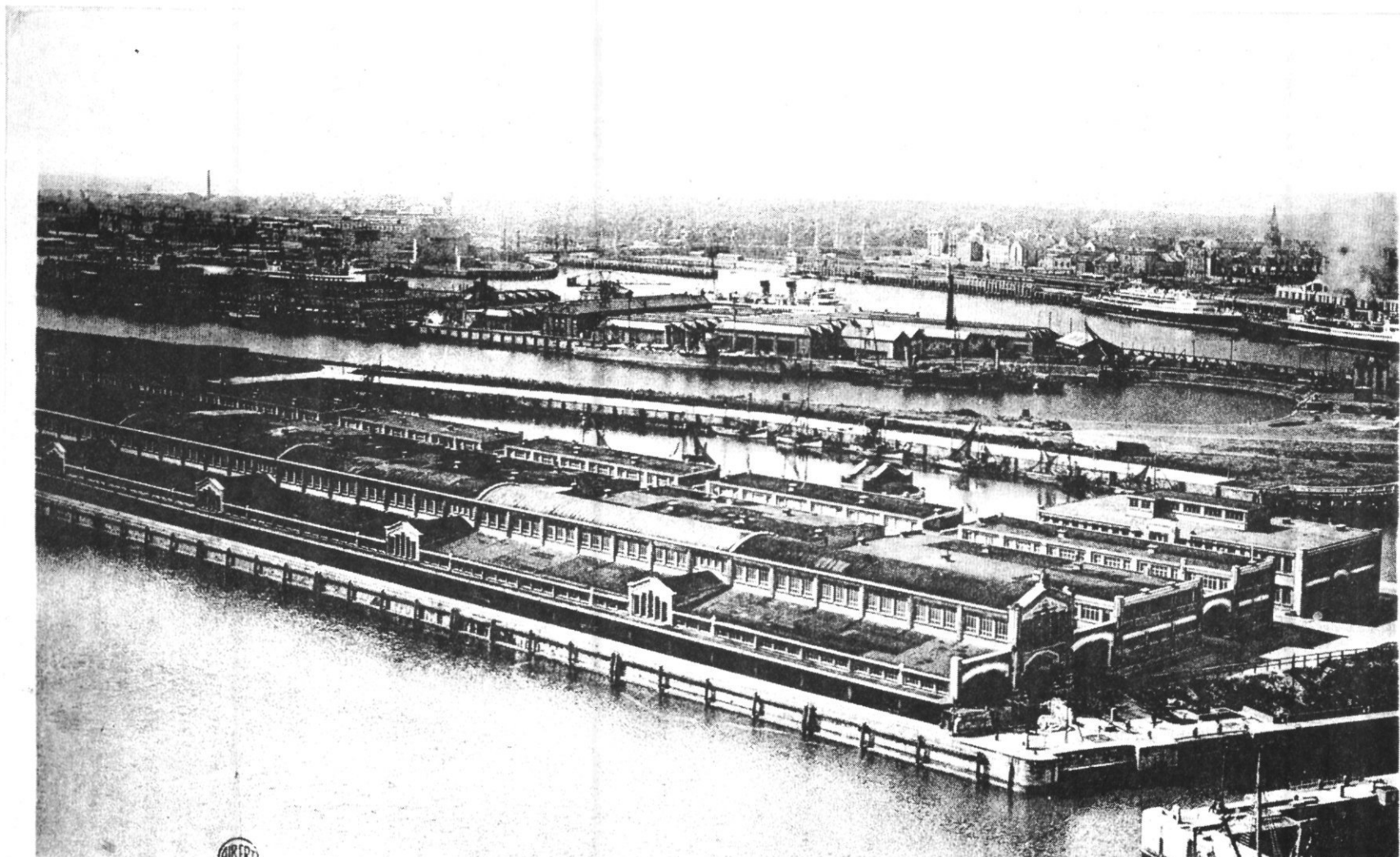
VISMIJN : totale lengte : 336 m. ; breedte : 66 m. , de verkoophalle langs het vlotdok gelegen heeft een lengte van 336 m en een breedte van 35 m. ; op de verkoophalle volgen twee rijen van pakhuizen met verdieping, 98 in aantal ; ze zijn alle 7 m breed en zijn resp. 19 en 9 m lang. De twee rijen pakhuizen zijn gescheiden door een overdekte rijweg van 9 m breedte.

Langs de kant van het tijdok tenslotte werden 4 sporen aangelegd voor de verzending van de vis. Daarachter werd het bestuursgebouw opgetrokken met lokalen bestemd voor de havendiensten, de douane en de kantien.

KLEINE SCHEEPSWERVEN : deze moesten overgeplaatst worden van het derde oude handelsdok naar een helling ten zuiden van het nieuwe vlotdok. Daar deze terreinen echter moesten dienen voor de vergroting van het vlotdok werden deze werven op voorstel van de stad Oostende voorlopig nog gelaten waar ze waren.

INDUSTRIEGROND : bij ministerieel besluit van 18 juli 1925 werd een bijzondere kommissie belast met de studie van de aanpassing en de concessie van de industriegronden gelegen langs de oostkant van het vlotdok. Deze kommissie legde op 24 augustus 1926 de volgende besluiten neer :

- 1° de terreinen worden verhuurd voor de duur van 60 jaar of verkocht, mits vrijwaring van hun bestemming.
- 2° langs de noordelijke oever komen herstellingswerkhuisen ;
- 3° de terreinen langs het water zijn bestemd voor de rederijen en de ijsfabrieken.
- 4° de terreinen tussen de slipways en de havengeul zijn bestemd voor fabrieken van visafval onder voorbehoud van een onderzoek de commodo et incommodo.
- 5° opslagplaatsen voor brandstoffen kunnen tot stand komen in de duinen tussen Fort Napoleon en de Halve Maan.



85. Ostende Vue générale de la Minque — Ostend The Fish-market

Fig. 6 - Tijdok , vismijn en vlotdok . Verder het dok en de werkhuisen van het Zeewezen . De beschadigde vismijn werd na de oorlog afgebroken en vervangen door het nog bestaande gebouw .

Gans het terrein bestaat uit 8 blokken van ongeveer 125 m diepte. Volgens de conventie van 1912 en het bijvoegsel van 16 januari 1930, moest de staat zorgen voor de bouw van de toegangsgedul, de sluis, het tijdok, het vlotdok met 2 slipways en van de vismijn en tevens voor de aankoop van de industrieterreinen. Na het beëindigen van de werken moest de staat alles overdragen aan de stad Oostende die zou instaan voor het onderhoud en de uitbating, met uitzondering evenwel van de toegangsgedul, het tijdok, de industrieterreinen en de spoorwegen.

De stad moet zorgen voor de uitrusting van de kaaien en de dokken. Ze zal ten hare bate sluis-, dok-, en slipwayrechten innen, alsook rechten op de uitrusting (mijnrechten, kraanrechten enz.) Alle rechten moeten echter eerst goedgekeurd worden door de regering. Op de terreinen langs de oostkant zullen 6 ha. voorbehouden worden voor de bouw van een woonwijk voor vissers.

De stad zal een programma werken opstellen als volgt :

1° De stad zal een jachthaven bouwen op de plaats van de oude vismijn en van de visserskreek die de staat afstaat aan de stad. Deze jachtkom zal voorafgegaan zijn door een toegangssluis en zal langs een gedul in verbinding gebracht worden met het eerste handelsdok dat ook als jachtkom zal ingericht worden. Over deze gedul zal een brug voor dubbelrichtingverkeer gelegd worden.

2° het tweede en het derde handelsdok, die de staat terug afstaat aan de stad zullen eventueel opgevuld worden.

3° de stad zal zorgen voor de toerusting van de vissershaven.

4° de stad zal zorgen voor de verplaatsing van de kleine scheepswerven van het derde handelsdok naar de nieuwe vissershaven.

5° de stad zal een zeevaartkundig instituut bouwen op de leopoldsluis.

Er werd ook besloten het station Oostende-stad af te schaffen en alle verkeer te concentreren in het station Oostende kaai, dat zal uitgebreid worden, en in Oostende-Zeehaven.

Een vrijhaven zal tot stand gebracht worden op de buiten gebruik gestelde vrijkom en op andere terreinen die door de stad zullen verworven worden.

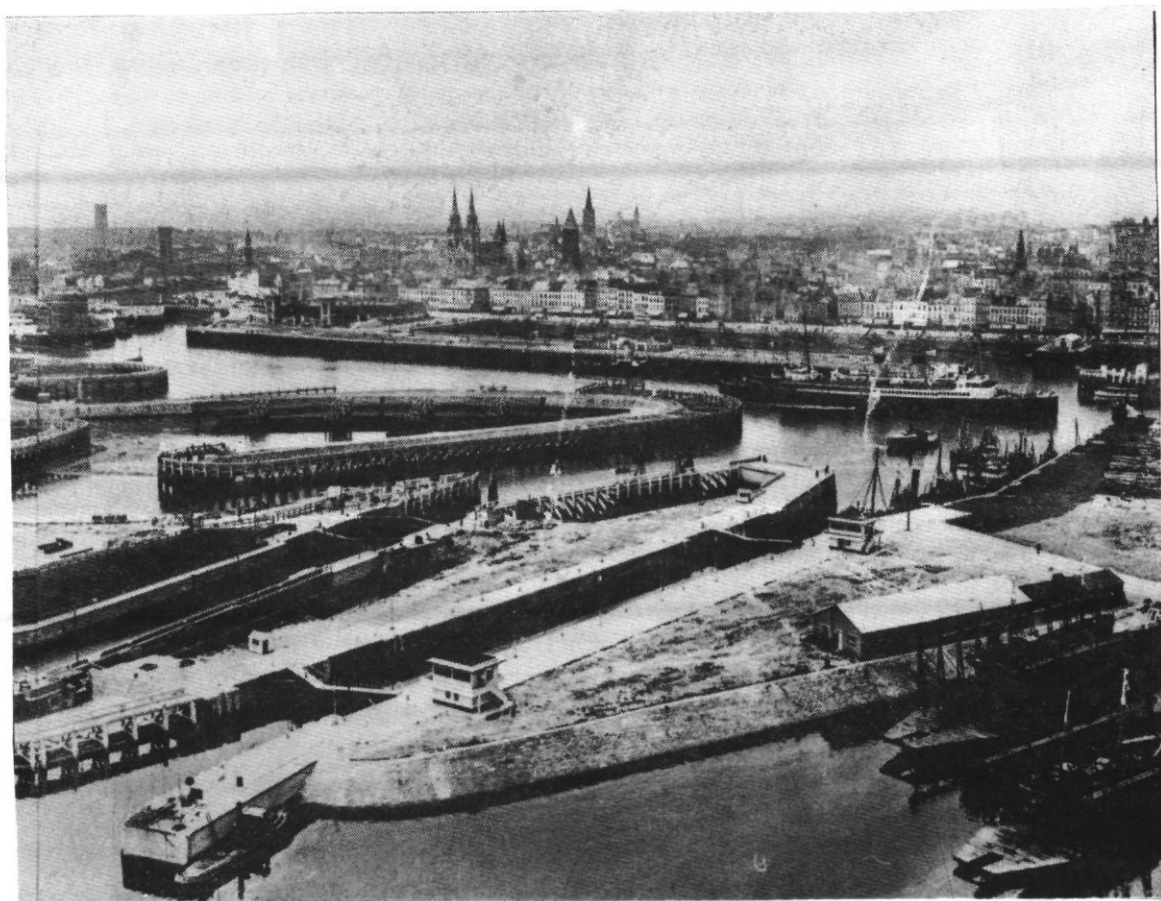
Na heel wat moeilijkheden van technische aard kon de vissershaven eindelijk ingehuldigd worden op 15 september 1934. De lijdensweg was hiermee echter nog niet ten einde. De toegangssluis, gebouwd in 1924, bevond zich reeds in bedenkelijke staat, zodat de reders hun schepen niet graag het nieuwe dok zagen binnenvaren. Zodra mogelijk moest er een nieuwe toegangssluis gebouwd worden. Dit werk werd uitgevoerd tussen juni 1935 en 16 juni 1937, datum waarop ze in gebruik werd genomen. De bouw gebeurde in bijzonder moeilijke omstandigheden, gezien de plaats bijna langs alle kanten met water omgeven is, en de oude sluis tijdens de werken verder dienst moest doen. Ze zijn gegrondvest op 4 caissons : één van 36,50 m x 29,20 m onder het benedenhoofd, twee van 33,50m x 25,2m onder de sluiscolk en één van 33,50m x 29,20 m onder het bovenhoofd. De bodem van de caissons ligt op peil -9,00m (Z) ; de sluiscolk op peil -5,0m de sluisdrempels op -4,5 m (Z) . De boordsteen ligt op peil +7,25m De totale lengte bedraagt 137,35 m ; de breedte is 16 m ; denuttige lengte tussen de vloeddeuren is 91 m en tussen de ebbedeuren 88 m. Het nieuwe vlotdok bleek ook weldra te klein . Gedurende de jaren 1936-1938 werd de

verlenging uitgevoerd over 350 m over de volle breedte van 125 m. Ten zuiden werd een met breukstenen belegde glooiing gebouwd voor de kleine scheepswerven. De helling bedraagt 0,075 m tot 0,1 m per meter over een lengte van 121 m. Eerst werden de muren van het dok en de glooiing gebouwd vervolgens werd de grond verwijderd tot op peil + 1m tot + 1,5m met behoud van de dijk ten zuiden van het reeds bestaande vlotdok. De verwijderde grond werd gebruikt voor de aanleg van de spoorwegberm voor de lijn Oostende Torhout- Kortemark- Ieper tussen Oostende -kaai en Snaaskerke. Deze verbinding moest tot stand worden gebracht met het oog op de afschaffing van het station Oostende-stad en de concentratie van alle reizigersdiensten in Oostende- kaai. Vervolgens werd de dijk doorgestoken en het dok onder water gezet ; tenslotte werd het dok uitgebaggerd op peil -4,0m (Z) en de baggerspecie opgespoten op de nabijgelegen terreinen van de vuurtorenwijk.

Hiermee beschikte de Oostendse vissershaven over een groot vlotdok met 760 m nuttige kaaimuurlengte aan de oostkant en 665 m aan de westkant hetzij 1425 m in totaal . Voegt men hierbij de 645 m kaaimuurlengte van het tijdok, dan komt men tot een algemeen totaal van 2070 m. Dit is slechts 150 m meer dan de 1920 m waarover de visserij beschikte in de oude instellingen.

Zo ging de vissershaven de nieuwe wereldbrand tegemoet die op 10 mei 1940 over ons land uitbarstte.

o o o o o o o o



Op deze foto van juli 1937 zijn beide sluizen te zien.

WERKING GEDURENDE HET JAAR 1984.

.....

januari 8,15	wedstrijd op de toptafel.
januari 21	kampslag op de toptafel.
januari	uitgifte roepsteen 86.
februari 4	jaarlijks Ter Cuere feestmaal.
februari	uitgave Jaarboek Ter Cuere 1983, gedrukt in Offset lidkaart : De vaart Oostende - Brugge te Sas-Slij- kens in 1934.
maart	uitgifte Roepsteen 87.
april 13	vooropening tentoonstelling " Vlaamse Visserij in oude afbeeldingen.
april 13	voorstelling van het tweede bedevaartvaantje.
april 14 tot 29.	Tentoonstelling " Vlaamse visserij in oude afbeel- dingen ".
juni 4	jaarlijkse algemene vergadering.
juni 24	deelname met wagen aan de Zeenymfenstoet te Bredene
juli 15	aperitiefconcert gegeven door de Gemeentelijke har- monie op het voorerf van het heemhuis.
juli	uitgifte Roepsteen 89
juli 29	aperitiefconcert door de Gemeentelijke Harmonie.
juli en augustus	tentoonstelling : De mens en de Zee.
augustus 18	Geleid bezoek aan de tentoonstelling : St.Arnoldus en de St.Pietersabdij te Oudenburg.
augustus 18.	Bijwonen openluchtevokatie St.Arnoldusspel te Ouden- burg.
augustus 19	Aperitiefconcert door de Gemeentelijke Harmonie.
augustus	uitgifte Roepsteen 90
september	uitgifte Roepsteen 91
oktober 7	eigen kweekmarkt.
oktober	uitgifte Roepsteen 92
december 7	vooropening van de kunsttentoonstelling : Betsy Ingelaere.
december 8,9,15 en 16	Tentoonstelling Betsy Ingelaere.
december 9,16,23,30	wedstrijd op de toptafel.
december 30	kwis en pannenkoekennamiddag.

- wekelijks openstellen van heem, bibliotheek en museum
- dagelijks openstellen van het museum tijdens de maanden juni, juli, augustus en september.
- openstellen van het museum voor school- en groepsbezoeken op aanvraag.

Aantal bezoekers aan het heemhuis en museum tussen 1 november 1983 en 31 oktober 1984 : 10959 bezoekers hebben het gastenboek getekend. Daarbij zijn inbegrepen de 90 groepen (o.a. 61 schoolgroepen) met 3938 bezoekers. Er kwamen ook twee groepen uit Duitsland en drie uit Engeland.

10.000ste bezoeker voor 1984 : Mevr. Bollenberg C.



HEEMKRING TER CUERE 1984.

BEHEERRAAD.

Belpaeme Noel	Hoofdman.
Gevaert Ferdinand.	Onderhoofdman.
Vansteenkiste Roland.	Secretaris.
Bollenberg Christiane	Penningmeester.
Cattrijsse Willy	
Defever Julia.	
Desopper Georges.	
Devriendt Willy.	
Geselle Camille.	
Terreyn Henriette.	
Vande Casteele Louis	
Verburgh Andre	
Versluys Roland.	
Willaert Jan.	
Ambtshalve het College van Burgemeester en Schepenen der gemeente.	
Eerebout Roger	Burgemeester.
Beeckaert Roger	schepen.
Debruyne Andre	schepen
Vanhooren Willy	schepen
Vanleenhove Gilbert	schepen
Maes Jacky	schepen.

Erevoorzitter	: Verbanck Richard.
Ereleden	: Penninck Jozef Farazijn Daniel Lievens Firmin. Eeckhout Raoul.

Mededelingsblad : ROEPSTEEN.

LEDENLIJST.

Adam Michel	Zijdeling 27	Bredene	Bossaer Raymond	Batterijstraat 40	Klemskerke
Aspesslagh Charles	Duinenstraat 25		Boucquart Jerome	Nukkerstraat 26	Bredene
Aspesslagh Edmond	Schelpenlaan 4		Boucquaert Leon	Fr.Vinckelaan 58	
Aspesslagh L.A.	Jozef II straat 25	Oostende	Boucquez Roland	Stanleylaan 26	Oostende
Backers Georges	Nukkerstraat 5	Bredene	Boudengen Jean	Sluisvlietlaan 68	Bredene
Baels Eduard	Warchaustraat 12 bus 8	Oostende.	Bourry Ronny	Ieperleeststraat 4	Middelkerke
Baert Luc	Koning Albertlaan 64	Blankenberge	Bourry Valere	Torhoutsteenweg 7	
Baert Roger	Notelaarstraat 9	Oostende	Boxus Leon	Antwerpenstraat 37	Bredene
Baes Eric	Sluizenstraat 84	Bredene	Boydens Jan	Spalaan 13	Oostende
Baillièere Hector	Rodenbachstraat 8	Oostende	Brauwens Johan	Gentstraat 46	Bredene
Baillièere Simon	Kastanjelaan 37		Brouckaert Walter	St.Ricquierstraat 19	
Bakker Adolf	Sluisvlietlaan 81	Bredene	Broucke Aimé	Veldstraat 38	
Ballegeer Andre	Meeuwenlaan 11	Blankenberge	Broucke Henri	Lagravièrestraat 6	
Barbaix Louis	Lagravièrestraat 43	Bredene	Broucke Teo	Pieter Breugelstraat 1	
Beaumont Gaston	Hendrik Serruyslaan 42	Oostende	Bruyneel Roger	Brusselstraat 14	
Beauprez Roland	Frankrijklaan 10	Bredene	Bruyninckx F.	Parklaan 49	
Beeckaert Roger	Sluisvlietlaan 108		Brys John	Violierenlaan 8	
Beirens Edmond	Duinenstraat 359		Brysse Frans	Mispelburgstraat 2	Klemskerke
Belligh Gustaaf	Monnikenstraat 14		Bulcke William	Benediktijnerstraat 3	Bredene
Belligh Rene	Kappellestraat 125		Buttiens Alfons	Wierenstraat 39	Oostende
Belpaeme Noel	Frankrijklaan 48		Buyse Octaaf	Sportstraat 95	Bredene
Belpaeme Raymond	Ruitingenstraat 9	Oostende	Caestecker Hubert	Pr.Elisabethlaan 1	
Bentein Roger	Zandheuvel 4 bus J2	Bredene	Caestecker Sylvain	Molenstraat 81	
Bertens Marcel	A.Plovieplein 1		Calcoen Marcel	Verenigingstraat 12	Oostende
Beun Germain	Steenovenstraat 13		Callebout Guido	Hoefijzerlaan 6	Bredene
Beuselinck Frans	Zandstraat 15		Camerlinck Ignace	Kaaistraat 3	Oostende
Beuselinck Gustaaf	Zandstraat 49		Campe August	Zandstraat 63	Bredene
Beyen August	St.Ricquierstraat 12		Cardon Romain	Breendoncklaan 37	Bredene
Beyen Julien	Van Tyghemlaan 47	Oostende	Casier Fernand	Kon.Astridlaan 87	
Billiaert Roland	Breendoncklaan 43	Bredene	Casier Oscar	Kon.Astridlaan 29	
Billiau Georges	A.Liebaertstraat 64	Oostende	Cattelion Robert	Westkerkestraat 44	Oudenburg
Billiau Leo	G.Gesellestraat 37	Bredene	Cattrysse Roger	Hoogwegel 47	Gistel
Billiet Germain	Duinenstraat 86	Oostende	Cattrijsse Willy	Fritz Vinckelaan 106	Bredene
Blommaert Etienne	Torhoutsteenweg 38	Oostende	Mevr. Cauwenberghs A.	Europalaan 1	Wilrijk
Blommaerts Liliane	Pescatorstraat 32	Bredene	Cavereel Albert	Acacialaan 25	Oostende
Blomme Fernand	Irisstraat 12	Oostende	Christiaens Marie Rose	Zandheuvel 4 bus E/11	Bredene
Blomme Raymond	Orchideeenlaan 24		Claeys Albert	Kappellestraat 313	
Blontrock Benny	Distellaan 34		Claeys Dries	Bouwmeesterstraat 2	Oostende.
Boey Luc	Zandstraat 13	Bredene	Claeys Gerard	Statiestraat 25	De Haan
Boey Lucien	Zandstraat 31		Claeys Jef	Leeuwikkenstraat 96	Oostende
Boey Maurice	Zandstraat 77		Claeys Leon	Dorpstraat 18	Vissegem
Boey Noel	Duinenstraat 52		Claeys Leon	Gentstraat 48	Bredene
Boey Rene	Koerslaan 32		Clemens-Deprest	F.van Maestrichtplein 5	Oostende
Bolle Gilberte	Pr.Elisabethlaan 72		Cliteur Omer	Driftweg 85	Bredene
Bollenberg Albert	Brugse steenweg 1		Cloekaert Notredame	Sportlaan 3	De Haan
Bollenberg Christiane	Hoefijzerlaan 6		Clybouw Karel	Zandheuvel 1 bus C9	Bredene
Bonne Herman	Zegelaan 3		Cockaert Jean Pierre	Monikkenstraat 12	
Bonnez Guido	Fr.Orbanstraat 19	Oostende	Coelus Robert	Visserstraat 9	De Haan
Boone Fernand	Van steenestraat 31	Brugge	Coenye Jozef	Frere Orbanstraat 83	Oostende
Borghs Balder	Molenstraat 66	Bredene	Colpaert Alice	Sluizenstraat 3	Bredene
Bories Leon	Breendoncklaan 7		Colpaert Maurice	Kappellestraat 33	
Borrey Raymond	Steense dijk 222	Oostende	Colpaert Willy	Zuidoostwijk 12	
			Colpaert Robert	Zandstraat 101	
			Colsoul Marie-Jeanne	Zandheuvel 4 bus E4	

Constandt Vandepitte	Christinalaan 5 bus 8	De Haan	Decorte Lucien	Vaartblekerstraat 16	Oostende
Cool Amedee	Nukkerstraat 63	Bredene	Decoster-Baels Frank	Ruiterslaan 18	Bredene
Coopman François	Wilgenlaan 38	Oostende	Decoster Georges	Rozenlaan 23	
Coopman Jan	Joos de ter beerstlaan 15	Bredene	Decouter Yvonne	Sluizenstraat 98	
Cornet Armand	Nukkerstraat 26		Decraecker Jozef	Coupurestraat 20	
Cornillie Guy	Leffingestraat 61	Oostende	Decroos Henri	Vaardijk Noord 1	Oostende
Corveleyn Roger	Raversijdestraat 9		Decroos Paul	Klaprozenlaan 34	
Courtens Freddy	Gerstraat 66		Decroos Stefaan	Parklaan 1	Bredene
Crombez Marcel	Zandheuvel 4 bus C 13	Bredene	Decru Andre	Stationstraat 30	Diksmuide
Joos Firmin	Joos de ter Beerstlaan 18		Decuyper Elisabeth	Driftweg 207	Bredene
Cruifix Andre	Breendoncklaan 39		Dedrie Edward	Olmenlaan 27	Oostende
Crucke Gerard	Bloemenlaan 8		Dedrie Lieve	Leffingestraat 252	
Cuyppers Jean-Marie	Duinenstraat 30		Dedrie-Claeys	Oude stationstraat 21	
Daems Jenny	Dr. Vanderwegheplein 5		Defever Cyriel	Duinenstraat 171	Bredene
Daems Paul	Kerkst-aat 29	Oostende	Defever Gerard	Pr. Elisabethlaan 44 bus 2	
Damman Albert	Fazantenlaan 8	Bredene	Defever Julia	Rozenlaan 21	
Damman Eddy	Breendoncklaan 53		Defever Largriet	Rozenlaan 21	
Damman-Pieters G.	Nukkerstraat 9		Defurne Herman	Kapellestraat 3	De Haan
Dangez Henri	Voorhavenlaan 80	Oostende	Defurne Jan	Parklaan 8	Bredene
David Gustaaf	Breendoncklaan 22	Bredene	Degoe Willy	Fazantenlaan 4	
David Marcel	Parklaan 16		De Graeve Eric	Verenigingstraat 6	Oostende
Debaedts Nick	Mariakerkelaan 64	Oostende	De Groote Daniel	Schietbaanstraat 34 bus 4	
Debaedts Raymond	Benediktijnerstraat 32	Bredene	De Groote Jean Pierre	Acacialaan 8	Bredene
Debaillie Camiel	Frankrijklaan 3		De Grijse Dries	Perzierenlaan 28	Oostende
Debaillie Eric	Frankrijklaan 3		De Grijse Gustaaf	Nieuwstraat 64	Bredene
Debaillie Willy	Monikkenstraat 17		Dehaese Maurice	Veldstraat 1	
Debeen Daisy	Driftweg 43		De Jonckheere Rene	Antwerpenstraat 2	
Debeen Henri	Polderstraat 171		De Ketelaere Henri	Route de Visé 34	Dalhem
Debeen Marcel	Antwerpenstraat 30		Deketelaere Robert	Nukkerstraat 18	Bredene
De Bethune Emmanuel	Kasteeldreef 10	Marke-Kortrijk	De Keukelaere Lisette	Zuidstraat 2	
Deblauwe Raoul	Polderstraat 69	Bredene	Dekeyser-Decece André	Kapellestraat 155	
Deblieck Frans	Staessenstraat 12		Dekeyser Dirk	Zeesterlaan 10	
Deboeck Frans	Armstraat 12	Zemst	Dekeyser Emiel	Dr. Vander Wegheplein 5	
Debrock Alfred	Rietstraat 27	Oostende	Dekeyser Willy	Vredestraat 41	
Debrock Marcel	Nieuwstraat 76	Bredene	Dekeyser- Dewaele M.	Brusselstraat 10A	
Debruyne Andre	Spaarzaamheidstraat 14		De Knuydt R	Druivenlaan 23	Oostende
Debruyne Geert	Syaessenstraat 2		Delaere Eric	Brugse steenweg 57	Bredene
Debruyne Jozef	Buurtspoorwegstraat 47		Delaey Norbert	Aartrijkestraat 301	Eernegem
Debruyne Richard	Leeuwerikkenstraat 184	Oostende	Delanghe Gilbert	Kapellestraat 119	Bredene
Debruyne Valere	J. Besagestraat 57		Deldaele Monica	Stationstraat 70	Oudenburg
De Ceuninck Daniel	Ettelgemstraat 46	Oudenburg	Deleersnijder Marc	Molenstraat 40	Bredene
Decherf Gilbert	ZuidOostwijk 11	Bredene	Deleu Redgy	Populierenlaan 76	
Deckers Yves	Antwerpenstraat 42		De Lille Georges	Buurtspoorwegstraat 55	
Declerck Andre	Joos de ter Beerstlaan 22		Delrue Georges	Staessenstraat 25	
Declerck Maurice	Ooststraat 44	Oostende	Deloz François	H. Conscienceplein 3	Middelkerke
Declerck Noel	Pr. Marie Joselaan 11	Bredene	Delrue Lievens	Ieperstraat 22	Oostende
Declerck Roland	Noordhofstraat 14		De Ly René	Jonckhoflaan 14	Middelkerke
Declercq Daniel	Violierenlaan 49	Oostende	Demaegt Robert	Kievitstraat 17	Oostende
Declercq Jean Pierre	Pauwhoflaan 32	Bredene	Demeere Henri	Driftweg 135	Bredene
Decloedt Maurice	Driftweg 147		Demets Ingelaere	Duinenstraat 280	
Decock Paul	Jozef II straat 44	Oostende	Demey Maurice	Veldstraat 34	
Decock Suzy	Jozef II straat 44		De Mol Jean	Frankrijklaan 9	
Decomines Georges	St. Franciscusstraat 55		Demuyck Germain	Bedevaartstraat 3	
Decoo Firmin	Duinenstraat 117	Bredene	De Muyt Roger	Dorpstraat 123	

Dendooven- Pyra J.P.	Houtemstraat 1	Hoegaarden	Dubois Rene	Nieuwstraat 60	Bredene
De Pauw Jacinthe	Rozenlaan 9	Bredene	Dubuy Pieter	Zijdeling 8	
Depecker Dirk	Pater G.Defeeverstraat 7		Duchateau François	Peter Benoitlaan 20A	
Deplancke Luc	Roggestraat 2	Oudenburg	Duflou Bernard	Oud Vliegveld 63	Oostende
De Ponthieu Renders	Nieuwpoortsteenweg 48	Oostende	Dufour Maurice	Sluizenstraat 10	Bredene
De Ponthieu Giovanni	Vinkenstraat 23		Dumon Albert	Pr.Albertlaan 77	Oostende
De Ponthieu Koenraad	Egemstraat 56	Bambrugge	Dumon Alfons	Pr.Elisabethlaan 82	Bredene
Depoorter Jerome	Spaarzaamheidstraat 15	Bredene	Eeckhout Raoul	Wagenmakerstraat 1	
Deprez Fernand	Azalealaan 10	Oostende	Eerebout Clarisse	Pauwhoflaan 10	
Mevr.Deputter Georges	Meeuwenlaan 15	Bredene	Eerebout Jan	Bosduivestraat 4	
Derinck Urbain	Kapellestraat 7		Eerebout Roger	Kapellestraat 229	
Deroo Gilbert	Nukkerstraat 25		E.P.Paters Scheutisten	Breendoncklaan 2	
Deroo Jacques	Eksterstraat 24		Eerwaarde zusters	Dorpstraat 144	
De Rooy Gustaaf	Golfstraat 64		Eerwaarde zusters	Nukkerstraat 106	
De Rooy René	Sluisvlietlaan 96		Eerwaarde zusters	Peter Benoitlaan 13	
Derudder Roger	Frans Provoostplein 7		Elewout Jozef	Bedevaartstraat 6	
Deschacht Frank	Vaartstraat 13		Eneman Jules	Driftweg 75	
Deschacht Gustaaf	Vaartstraat 13		Everaert Pierre	Duinenstraat 13	
Deschacht G.P.	Lariksenlaan 14	Oostende	Everaert Willy	Duinenstraat 19	
Deschacht Jackie	Pr. Albertlaan 27		Faict Herman	Steenovenstraat 28	
Deschacht Julien	L.Vanderschraeghestraat 14	Bredene	Faict Marc	Steenovenstraat 28	
Deschepper Eugene	Mariakerkelaan 8	Oostende	Falize Jean-Pierre	H.Serruyslaan 78 bus 19	Oostende
Deschepper Jan	Gelijkheidstraat 56		Ferier Maurice	Duindoornlaan 13	
Desmet - Raes Firmin	Werkstraat 42	Gent	Fermans Roger	Serg.Debruynestraat 45	
De Smet Valere	Belle Vuestraat 13	Ledeberg	Mevr.Feys	Frankrijklaan 40	Bredene
Desopper Georges	H.Van Blaerestraat 9	Bredene	Feys henri	Cockerillstraat 8	Oostende
Desplenter Roger	Monikkenstraat 19		Fischer André	Heluweghuisstraat 36	Jabbeke
Desplenter Valere	Monikkenstraat 21		Fischer Karel	Molenstraat 92	Bredene
Dessin Jean Pierre	Fazantenlaan 31		Florijn Pierre	Van Hembdenstraat 56	Oostende
Deswaef Emmanuel	Koerslaan 2		Focke Henri	Mariakerkelaan 48	
Deswaef Yvan	Wulklaan 20	Oostende	Fockedeij Roger	Melkerijstraat 2	
Deswelgh Remi	Zuidstraat 3	Bredene	Fonteyne Gilberte	Heluweghuisstraat 36	Jabbeke
Deuss Jeanne	Veldstraat 42	Brugge	Francier Jaak	Torhoutsteenweg 509	Oostende
Devent Georges	Stationplein 18	Knokke-Heist	Galand Roger	Ed.De Coussemakerstraat 1	Antwerpen.
D'Everlange Leon	Pr.Elisabethlaan 25	Bredene	Garreyn Willy	Steenstraat 13	Bredene
Devisscher Emiel	Vredestraat 17	Oostende	Geldhog Louis	Nukkerstraat 8	
Devos André	Kon.Astridlaan 18	Bredene	Gerris Erik	Populierenlaan 22	
Devos Fernand	Ruiterlaan 8		Geryl André	Bosduivenstraat 12	
Mavr.Devos Roger	Kapellestraat 307		Geryl August	Nieuwedokstraat 38	Oostende
Devriendt Georges	Vanderstichelenstraat 133	Oostende	Geryl Robert	Plantenstraat 22	
Devriendt Willy	Brugse steenweg 53	Bredene	Geryl Roger	Plantenstraat 22	
Deweaver Eric	Dorpstraat 46		Geselle Camiel	Buurtspoorwegstraat 89	Bredene
Dewilde Gustaaf	Bedevaartstraat 6		Geselle Guido	Strobloemlaan 33	Oostende
Dewulf Daniel	Koerslaan 61		Gevaert Amedee	Onafhankelijkheidstraat 4	
Dewulf Georges	Dorpstraat 17		Mevr.Gevaert Charles	Duinenstraat 28	Bredene
Dewulf -Heus R.L.	Oude Zak 13	Brugge	Gevaert Ferdinand	Duinenstraat 40	
D'Hiedt Rosette	Pr.Albertlaan 27	Oostende	Gheeraert John	Duinhelmlaan 7	
D'Hondt Hedwig	Prinsenlaan 3		Gilliaert Etienne	Kapellestraat 239	
D'Hulst Roger	Derbylaan 13	Bredene	Goekint Julien	Zandvoordeschorredijkstraat 65	Oostende
Dirickx Kamiel	Taboralaan 182	Oostende	Goes Renaud	Tulpenlaan 1	Bredene
Dooms Roger	Molenstraat 17	Bredene	Goethals Camiel	Brugse steenweg 163	
Douvere Etienne	Bredene steenweg 4	Oostende	Goethals Oktaaf	Plassendalesteenweg 17	Oostende
Douvere Theophiel	Zandvoordestraat 358		Goethals Pierre	Plassendalesteenweg 19	
Dreesen Jan	Rode Kruisstraat 4		Goetinck Marc	Kazernevest 15	Brugge
			Gombert Laurent	Driftweg 31	Bredene

Groenvynck Firmin	Polderstraat 21	Bredene	Knockaert Cyriel	Vredestraat 22	Bredene
Gunst-Vandenbroecke M.	Zandheuvel 1 bus C 12		Knockaert Richard	Vaartstraat 9	
Gunst Marcel	Zandheuvel 1 bus F 12		Knockaert Roger	Taboralaan 234	Oostende
Gunst Willy	Veldstraat 18		Knudde Marcel	Dorpstraat 92	Bredene
Haeck Kamiel	Torhoutsteenweg 695	Oostende	Kyndt Omer	Gistelse steenweg 11	Oudenburg
Haevermaet Roger	Parklaan 10	Bredene	Labeke Ronny	Molenstraat 21	Bredene
Halewyck Raoul	kasteeldreef 7	Jabbeke	Lacoere André	Verenigingstraat 20	
Hallemeersch Andre	Aalststraat 10	Bredene	Laga Laurent	Polderstraat 31	
Hallemeersch Carlos	Fritz Vinckelaan		Laga Roger	Stockholmstraat 21 bus 2	Oostende
Halsberghe Camille	Madeliefjeslaan 66	Oostende	Lagast Noel	Spalaan 63	
Handschoenwerker Edgard	Molenstraat 50	Bredene	Lagast Raymond	Driftweg 79	Bredene
Hartman Jean	Parklaan 33		Lagrou Wilfried	Golfstraat 66	
Helsmoortel August	Sportstraat 18		Lambrecht Gustaaf	Voorhavenlaan 173	Oostende
Helsmoortel Maurits	Zandstraat 79		Lams Edmond	Blakmeers 40	Hekelgem
Helsmoortel Roger	Driftweg 153		Lams Maria	Duinenstraat 330 bus 31	Bredene
Helsmoortel Werner	Hasseltstraat 1		Lams Prudent	Manestraat 16	Oostende
E.H.Hemeryck D.	Kerkstraat 8		Lantsoght Jacques	Aug.Plovieplein 22	Bredene
Hendrickx Wilfried	Pr.Albertlaan 88	Oostende	Lapon Paul	Lelielaan 10	Oostende
Herrling Albert	Pr.Marie Joselaan 11	Bredene	Lasat Willy	Spaarzaamheidstraat 46	Bredene
Hersens Annie	Strandlaan 10		Lataire Remy	Noord Edestraat 41	
Heschburg Fernand	Keerweg 30		Lateste Hubert	8 Zalighedenstraat 2	Gistel.
Hinderijckx Defraeye	Edw.Verheyestraat 29	Knokke	Lathouwers Paul	Fritz Vinckelaan 68	Bredene
Hollevoet Albert	Sluizenstraat 99	Bredene	Lauwereyns Erik	J.de Graefstraat 29	Berchem
Hollevoet Gaston	Antwerpenstraat 14		Lauwereyns Martine	Steenweg op Gistel 238	Oostende
Mevr.Hollevoet Leo	Wilgenlaan 32	Oostende	Lauwereyns Michel	Buurtspoorwegstraat 93	Bredene
Hoste Alfons	Dorpstraat 29	Bredene	Lauwereyns Roland	Kreekstraat 1	Oostende
Hosten Roger	Pr.Elisabethlaan 71		Lauwereyns Yvette	Buurtspoorwegstraat 91	Bredene
Hosten Wilfried	St.Ricquierstraat 10		Lebbe lodewijk	Nukkerstraat 11	Oostende
Hostijn Jan	Rogierlaan 24	Oostende	Lecluyse Danny	Pater G.Defeverstraat 1A	
Hostijn Joseph	Frere orbanstraat 89		Lecoutere Maria	Staessenstraat 22	
Hostijn Norbert	Brusselstraat 18		Legein Jacky	Driftweg 63	Oostende
Hostijn Paul	Bruggelaan 12		Leirman André	Visserkaai 4	Oostende
Hostijn Walter	St.Pieterstraat 34	Oudenburg	Lems André	Taboralaan 130	
Hubert Michel	Buurtspoorwegstraat 60	Bredene	Lermyte Albert	Nukkerwijk 2	Bredene
Hubrouck Constant	Stanleylaan 25	Oostende	Levêcke Willy	Mariakerkelaan 18	Oostende
Huyghe-Kimpe Diane	Groenendijkstraat 141	Bredene	Lewyllie Jan	Zeelaan 12	Bredene
Huygebaert André	Verbondenlaan 8		Lievens Simonne	Koninginnelaan 52A	Oostende
Inghelbrecht André	Wilgenlaan 46	Oostende	Lievens William	Guido Gesellestraat 5	Bredene
Inghelbrecht Wilfried	Kapellestraat 121	Bredene	Lievens Willy	Oud Vliegveld 23	Oostende
Ippel Simon	Verenigingstraat 161	Oostende	Lingier Daniel	Dorpstraat 74	Bredene
Jonckheere Cyrille	Noord Edestraat 54	Bredene	Lingier Jaak	Wagenmakerstraat 18	
Jonckheere Gaston	Rozenlaan 15		Mevr.Lingier Robert	Dorpstraat 95	
Jonckheere Geert	Kapellestraat 137		Loncke Roger	Dorpstraat 104	
Jonckheere Leon	Vredestraat 30		Loy Alfred	Voorhavenlaan 151	Oostende
Jonckheere Robert	Veldstraat 40		Loy Marc	Duinhelmlaan 5	Bredene
Jonckheere Roger	Driftweg 133		Loy Walter	Batterijstraat 70	
Joseph Gilbert	Ter Cuereplein 5		Luca Camiel	Molenstraat 9	Nieuwenkerke
Joseph Rudy	Keerweg 61		Luca Robert	Pr.Albertlaan 68	Oostende
K.U.Leuven	Krakenstraat 3	Leuven	Lucidarme Albert	Pr.Albertlaan 71	
Kerckhof Karel	Plassendalesteenweg 4		Lust Dirk	Sluivlietlaan 67	Bredene
Kerckhog Marcel	Kon.Astridlaan 55A		Lust Gaston	Spaarzaamheidstraat 56	
Kimpe Marcel	Duinenstraat 35B		Maene daniel	Vingerlingstraat 17 bus 16	Oostende
Kimpe Pierre	6 TTR post 10	BSD 4090	Maertens Bernard	Monikkenstraat 18	Bredene
Klausing Jef	Koninginnelaan 34 app.2	Oostende		St.Paulustraat 40	Oostende.

Maes Jacky	H. Zwaenepoelstraat 1	Bredene	Pierre Joseph	Vingerlingstraat 32	Oostende
Mahieu Raymond	Duinenstraat 186		Pieters Etienne	Peter Benoîtlaan 30	Bredene
Major James	Kerkstraat 25	Oostende	Pincket Jozef	Groenendijkstraat 149	
Major Walter	Edm.Laponstraat 10		Piolon Frans	Olmenlaan 31	Oostende
Makelberghe Jannie	Breendoncklaan 12	Bredene	Pitteljon Gustaaf	Frankrijklaan 36	Bredene
Marest Leopold	Dorpstraat 96		Pittery Gilbert	Buurtspoorwegstraat 87	
Marlein Willy	Fritz Vinckelaan 97		Plovie Ariane	Zeedijk 137C	Oostende
Martens Ghislain	Frankrijklaan 5		Plovie Ivan	Frankrijklaan 48	Bredene
Masseleyn Erik	Pauwhofl aan 22		Plovie Marcel	Eigen Haardstraat 9	Oostende
Massenhove Francine	A.Beernaartstraat 24	Oostende	Polled Etienne	Zandheuvell 1 bus F6	Bredene
Massenhove Alphonse	Zandvoordestraat 58		Mevr. Poppe-Mestagh	Frankrijklaan 8	
Mechele Julien	Spaarzaamheidstraat 38	Bredene	Poppe Marcel	Van Isegemlaan 33 bus 8	Oostende
Meesschaert Charles	Duinenstraat 169		Poppe Roger	Spaarzaamheidstraat 76	Bredene
Meesschaert Henri	Kon.Astridlaan 53		Provoost Emiel	Paul Michielslaan 33	Oostende
Meesschaert Oscar	Landweg 9		Puis Gustaaf	Keerweg 23	Bredene
Meesschaert Roland	Nieuwe steenweg 192	De Haan	Putzeys Rene	Dr.Vanderschraeghestraat 14	Oostende
Meese Romain	Pr.Marie Joselaan 6	Bredene	Puystiens Frans	Derbylaan 1	
Melis Etienne	Duinenstraat 345		Pyra Georges	Dorpstraat 74	Bredene
Melis G	Sluisvlietlaan 104		Pyra Gerard	Sluisvlietlaan 62	
Mestdagh Frans	Golfstraat 23		Pyra Kamiel	Kapallestraat 131	
Metdepenninghen	Zuid Oostwijk 8		Pyra Maurice	Brugse steenweg 171	
Metsu Roland	Zandstraat 91		Pyra Raf	Kerkstraat 44	Knokke
Metsu Walter	Kon.Astridlaan 15A		Pyra Remi	Violierenlaan 18	Bredene
Metsu Willy	Kapellestraat 143		Questier Marcel	St.Ricquierstraat 11	
Meyers Edward	Plantenstraat 72	Oostende	Questier Roger	Frankrijklaan 16	
Meysman Louis	Buurtspoorwegstraat 52	Bredene	Raes-Schallier	Parklaan 20	
Meysman Roland	Buurtspoorwegstraat 52		Ramaeckers Maria	Gentstraat 32	
Meyus Charles	Ijzerlaan 2		Rammant Norbert	Veldstraat 2	
Mihl Jan	Amsterdamstraat 12	Oostende	Rau Raymond	Torhoutsteenweg 7 bus 14	Oostende
Minne Germain	Zandstraat 105	Bredene	Rau Roland	Parijsstraat 11	
Molleman Jessie	Duinhelmlaan 4		Remaut Jeanette	St.Petrus en Paulusplein 9	
Mommerency Oscar	Rozenlaan 25		Reumbroeck René	Voorhavenlaan 171	
Monballiu André	Dr.Edward Moreauxlaan 51	Oostende	Reumbrouck Roger	Spaarzaamheidstraat 88	
Monteny Fernand	Vaartstraat 9		Reynders Lucie	De Smet de Naeyerlaan 56	
Monteny John	Pescatorstraat 45	Bredene	Rigaux Freddy	Pr.Albertlaan 38	De Panne
Monteny Roland	Spaarzaamheidstraat 39		Rivière Emmaouel	St. Ricquierstraat 16	Bredene
Moyaert Georges	Parklaan 55		Rommel G.	Weg naar Zwartberg 195	Opglabbeek
Muylaert Freddy	Berkenstraat 28	Beernem	Rommelaere Yves	Van Tyghemlaan 59	Oostende
Naesen Pierre	Violierenlaan 10	Bredene	Roose Roger	Stuiverstraat 290	
E.H. ?eirynck Firmin	Spanjestaart 6	Ardooie	Rosseel André	Hoefijzerlaan 81	De Haan
Neirinck Robert	Dorpstraat 86	Bredene	Rosseel Georges	Dr.Moreauxlaan 65	Oostende
Neiryneck Henri	Benediktijnerstraat 16		Rossel Fernand	Meiboomlaan 21	
Neyt Leopold	Dorpstraat 31		Rotsaert Dirk	Joost de Ter Beerstlaan 16	Bredene
Nootaert Roger	Leffingestraat 154	Oostende	Rotsaert Frank	Kapellestraat 149 bus 3	
Nowak Richard	Zandheuvell 1 bus 6/B	Bredene	Rotsaert Freddy	Frankrijklaan 6	
Nyssen Jules	Dorpstraat 20		Rotsaert René	Dorpstraat 4	
E.H.Olivier Albert	Spaarzaamheidstraat 33		Rousseau Jean-Pierre	Keerweg 1	
Opstaele Roger	Lodewijk Paretlaan 24		Rouselle Marc	A.Liebaertstraat 88	Oostende
Orlans Richard	Parelhoenstraat 66	Gent	Rouselle Robert	Driftweg 1	Bredene
Panckoucke Raymond	9 Wing M.S.L. Telecom CTR Post 41 BRD		Rubben Jan	Steenstraat 54	Ekeren
Parein Jos	Brugse steenweg 57A	Bredene	Rubben Karel	Capucijnenlaan 11	Aalst
Passchijn Freddy	Druivenlaan 9	Oostende	Ruttens Felix	Sluisvlietlaan 29	Bredene
Pattyn Willy	Molenstraat 60	Bredene	Salens Marie	Polderstraat 135	
Pierloot-Tratsaert R	Elisabethlaan 21	Oostende.	Samaey Willy	Batterijstraat 1	De Haan Klemskerke.

Samyn Joannes	Groenendijkstraat 73	Bredene	Van Caillie André	Verenigingstraat 36	Oostende
Schamp Edmond	Duinenstraat 135		Mevr.Van Caillie	Verenigingstraat 36	
Schamp Yvan	Zeeesterlaan 40		Mevr.Van Canneyt Jules	Hasselstraat 3 bus 3	Bredene
Schaut Louis	Parklaan 18		Van Cauter Marc	Nukkerstraat 58	
Schillewaert Arthur	Golfstraat 14		Vancraeynest Raymond	Blauwkasteelstraat 103	Oostende
Schillewaert Eddy	Dorpstraat 30		Van Cleven Willy	Parklaan 38	Bredene
Schillewaert Francois	Nukkerstraat 67		Van Daele Georges	Vaartstraat 3	
Schram Raymonde	Zandheuvel 4 app E1		Van Daele Serge	Duinenstraat 158	
Schuyvemans Bob	Hofstraat 28 bus 32	Oostende	Vandecasteele André	Wilgenlaan 11	Klemskerke
Servaes Ghislain	Elisabethlaan 246		Vandecasteele Charles	Breendoncklaan 26	Bredene
Mevr.Servaes-Sterckx	Elisabethlaan 246		Vandecasteele Henri	Molenstraat 88	
Seys Willy	Ooststraat 36		Vandecasteele Jean	Spaarzaamheidstraat 82	
Simoens Roger	Keignaertlaan 56		Vande Castele Louis	St.Ricquierstraat 17	
Sinnaeve René	Fritz Vinckelaan 51	Bredene	Van de Kerckhove Aimé	Fr.Musinstraat 41 bus 9	Oostende
Slegers Jean	Kapellestraat 177		Van de kerckhove Cam.	H.Hartlaan 5	
Smets Frans	Driftweg 17		Vandekerckhove Marcel	Brusselstraat 12	Bredene
Smissaert Rita	Nieuwstraat 12		Vandemaele Roland	Boterweg 8	Vleteren
Snoeck Freddy	Duinenstraat 244		Vandenberghé André	Keramiekstraat 2	Oostende
Soete François	L.Paretstraat 19		Vandenberghé Edwin	Dorpstraat 14	Klemskerke
Spegelaere Roger	Leopoldstraat 17	Torhout	Vandenberghé Gilbert	Vanderstichelenstraat 117	Oostende
Stadsbibliotheek	Feestpaleis	Oostende	Vandenberghé Gustaaf	Pr.Karellaan 6	Bredene
Staelens M.	Werktuigkundigestraat 23		Vandenberghé Johnny	Batterijstraat 74	
Stalpaert Freddy	Kleinulstraat 35	Hamme	Vandenberghé Maurice	Ed.Hammanstraat 31	Oostende
Standaert Ronny	Dahlialaan 54	Oostende	Vandenberghé Willy	Benediktijnerstraat 17	Bredene
Steen Amedée	Kapellestraat 3	Bredene	Van den Bogaerde Camille	Sluizenstraat 180	
Steen Yvan	Kasteellaan 4		Vandenbogaerde Gerard	Antwerpenstraat 52	
Steenacker Henri	Van Tyghemlaan 55	Oostende	Vandenbogaerde Marcel	Brugse steenweg 176	
Steenacker Roger	Sluizenstraat 190	Bredene	Vandenbon Gustaaf	Zandheuvel 1	
Stragier Richard	Darwinlaan 121 A		Vandenbroeck A	Klemskerkestraat 3	
Steenhuysse Frans	Sluizenstraat 107		Vandenbroecke Felix	Kemmelbergstraat 9	Blankenbergse
Strobbe Jacques	Driftweg 41		Vandenbroecke Freddy	Begonialaan 10	Oostende
Stubbe Christiaan	Driftweg 51		Vandenbroeie Willy	Landweg 3	Bredene
Stubbe Jozef	Sluisvlietlaan 75		Vandenbroucke Georges	Veldhoekstraat 12	Maldegem
Stubbe Philomene	Pr.Elisabethlaan 24		Vandenbroucke Maurits	Veldstraat 10	Bredene
Taillaert Roger	Zegelaan 16B		Vandenbussche Maurits	Buurtspoorwegstraat 53	
Tas Oscar	Legeweg 228	Oostkamp	Vandenbussche Willy	Fritz Vinckelaan 99	
Teetaert Raymond	Diksmudestraat 33	Blankenbergse	Dr.Vandenweghe Jan	Pr.Albertlaan 70	Oostende
Terrijn Henriette	Buurtspoorwegstraat 89	Bredene	Vandepitte Cypriel	Noord Edestraat 9	
Terrijn Redgy	Vredestraat 33		Vandepitte Germain	Blankenbergse steenweg 158	Brugge
Teunkens Maria	Zuidstraat 2		Vanderbeke Marcel	Lelielaan 8	Oostende
Thieren Germain	De Smet de Naeyerlaan 64	Oostende	Vanderghote Leopold	Benediktijnerstraat 30	Bredene
Thoen Hugo	Erfgoedlaan 7	Astene-Deinze	Vanderkinderen Jozef	Noordedestraat 34	Oostende
Timmermans R	A.Buylstraat 18C	Oostende	Mevr.Vanderstichelen M.J	Keerweg 43	Bredene
T'Jampens Maurice	Duinenstraat 302	Bredene	Vanderwal Arthur	Dorpstraat 89	
T'Jampens Rik	Duinenstraat 244		Vandevelde François	Christinastraat 83	Oostende
Tourlouse Henri	Zeeesterlaan 35		Vandewalle Paul	Albatrosstraat 15	
Tousseyn Jacques	Peter Benoitlaan 34		Van Dyck Gilbert	Nieuwpoortse steenweg 597	
Tratsaert Raymond	Spaarzaamheidstraat 51		Van Haverbeke Eddy	Nieuwpoortse steenweg 20A	
Tulpin Medard	Noord Edestraat 112		Van Hee Roger	Groenendijkstraat 102	Bredene
Vanacker Robert	Parklaan 70		Vanhooren Firmin	Zeelaan 9	
Vanalderweireldt Edouard	Thomas Vanloostraat 52	Oostende	Vanhooren Freddy	Ringlaan Zuid 106	Klemskerke
Van Baelenberghe Alfons	Vrijhavenstraat 33		Vanhooren Raymond	Noordzeestraat 8	Bredene
Van Bavickhove Marcel	Sluizenstraat 234	Bredene	Vanhoucke René	Vredestraat 16	
Van Buren Roger	Pauwhoflaan 52		Vanhoutte Jozef	Schelpenlaan 20	

Vanhyfte Marc	Duinenstraat 168	Bredene	Verlinde Roger	Nukkerstraat 86	Bredene
Van Isacker Jacques	Breendoncklaan 49		Verlonje Wilfried	Albert 1 Promenade 16	Oostende
Van Iseghem August	Stockholmstraat 47	Oostende	Vermeersch Gilbert	Blauwkasteelstraat 98	
Vanlaere Gerard	Buurtspoorwegstraat 63	Bredene	Vermeersch Juvenal	Nukkerstraat 78	Bredene
Vanleenhove Frans	Duinenstraat 35		Vermeersch-Mechele	Dorpstraat 61	
Vanleenhove Gilbert	Batterijstraat 66		Vermeire De Coo	Polderstraat 137	
Vanloo Jenny	Kasteellaan 11		Vermeire Herman	Klemskerkestraat 21	
Vanloo René	Duinenstraat 333		Vermeulen Arsene	Pater G.Defeeverstraat 22	
Vanmassenhove Aline	A.Plovieplein 10		Vermeulen Roland	Duinenstraat 219	
Vanmassenhove André	Zandheuvel 1 bus H9		Vermeulen André	Sluizenstraat 1	
Vanmassenhove Camiel	Kon.Astridlaan 75		Vermoortel André	Kappellestraat 61	
Vanmassenhove Fernand	Dorpstraat 2A		Verstruys Kamiel	Kappellestraat 167	
Vanmassenhove Marc	Westbiklaan 3	Gistel	Verstruys Lucienne	Zeesterlaan 17	
Vanmassenhove Roland	Sluisvlietlaan 33	Bredene	Verstruys Marleen	Brusselstraat 6	
Vanmoortel Robert	Zeesterlaan 23		Verstruys Noel	Brusselstraat 4	
Van Moortel Eric	Benediktijnerstraat 28		Verstruys Pirre	Brusselstraat 10	
Vannecke Fernand	Vrijheidstraat 114	Oostende	Verstruys Remi	Zandstraat 95	
Mevr.Van Parijs-Pieters	A.Plovieplein 3	Bredene	Verstruys Roland	Brusselstraat 8	
Vanreempst-Warmoeskerken	L.Paretlaan 15		Verstruys Willy	Kappellestraat 167	
Vanremoortele-Ketelers	Tarwestraat 57	Oostende	Verstrycken Elza	Kappellestraat 45	
Van Rickstal Hendrik	Zwaluwenstraat 63		Verstraete D.	Engelendalelaan 140	Brugge
Van Riebecke Lucien	Eendrachtstraat 66		Verstraete Frank	Rogierlaan 38	Oostende
Van Steene Geert	Vredestraat 6	Bredene	Verstraete Marcel	Batterijstraat 38	Klemskerke
Vansteene Remi	Zeesterlaan 4		Vervaecke Marcel	Pr.Marie Joselaan 3	Bredene
Vansteenkiste Maurice	Ijzerlaan 5		Vevey Roland	Zandvoordestraat 232	Oostende
Vansteenkiste Oscar	Nukkerstraat 7		Viaene Godelieve	Frankrijklaan 50	Bredene
Vansteenkiste Roger	Ruiterlaan 4		Vilain Omer	Rogierlaan 38	Oostende
Vansteenkiste Roland	Sluisvlietlaan 100		Vlaemynck Jan	Groene spechtstraat 16	Oostduinkerke
Vanthuyne Gilbert	Dorpstraat 38		Volcke Guido	Vanderstichelenstr-at 135	Oostende
Vanthuyne Philippe	Rogierlaan 4	Oostende	Vrambout Emiel	Pr.Elisabethlaan 46	Bredene
Vanwalleghem Médard	Duinenstraat 2	Bredene	Vrancken Paul	Lelielaan 4	Oostende
Vanwalleghem Honoré	Pr.Elisabethlaan 94		Mevr.Vrancken Raymond	Viconjedijk 26	
Vanwalleghem René	Frere Orbanstraat 59	Oostende	Vrancken Willy	Groenendaallaan 51	
Velghe Alfons	Dorpstraat 120	Bredene	Vroman Marc	Viconjedijk 15	
Velghe Dirk	Kon.Astridlaan 79		Vijvery Roland	Zandvoordestraat 232	
Velle Marcel	Populierenlaan 51		Warlop Bernard	Kon.Astridlaan 61	Bredene
Vemans -Cordier René	Keerweg 63		Westerlinck Robert	Duinenstraat 127	
Verbanck Karel	Zonnelaan 14	As	Wets Eddy	Spreeuwenlaan 20	Oostende
Verbanck Louis	Staessenstraat 3	Bredene	Weynen Eugene	Brugse steenweg 49	Bredene
Verbanck Maria	Driftweg 65		Willaert Jean Pierre	Van Dyckstraat 22	Oostende
Verbanck Richard	Driftweg 65		Willems Tony	St.Claradreef 28	Brugge
Verbiest Raymond	Kaaistraat 19 bus 2	Oostende	Willeput Arseen	Populierenlaan 82	Bredene
Verburgh André	Zwanenlaan 75		Wybo Alfons	Vicognelaan 5	
Verburgh Eddy	Lonchamplaan 101		Wyntin Herman	Sluizenstraat 130 A	
Vercnocke Fernand	Eksterstraat 34	Bredene	Zanders Roger	Plassendale steenweg 15 A	Oostende
Vercruyse André	Van Hembdenstraat 13	Oostende	Zonnekeyn Leonard	Ooststraat 6	
Verduyn Elie	Sluisvlietlaan 35	Bredene	Zwaenepoel Walter	Zandstraat 130 B	Bredene
Verhaeghe Albert	Stijn Streuvellaan 19	Menen	Zwaenepoel Willy	Zegelaan 2	
Verhaeghe Allard	Noord Edestraat 72	Bredene	Zwaenepoel Willy	Zuid Oostwijk 7	
Verhaeghe Erik	Kerkhofstraat 1		Zwart Arie	Koerslaan 47	
Verkempinck Francis	Koeburgstraat 29	Oostende			
Verlaeche August	Zandvoordestraat 119				
Verlinde Alois	Nukkerstraat 65	Bredene			
Verlinde André	Benediktijnerstraat 24				

lijst afgesloten op 1 december 1984.

