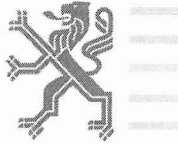


Provincie
West-Vlaanderen
Door mensen gedreven



Met steun van de
Vlaamse overheid

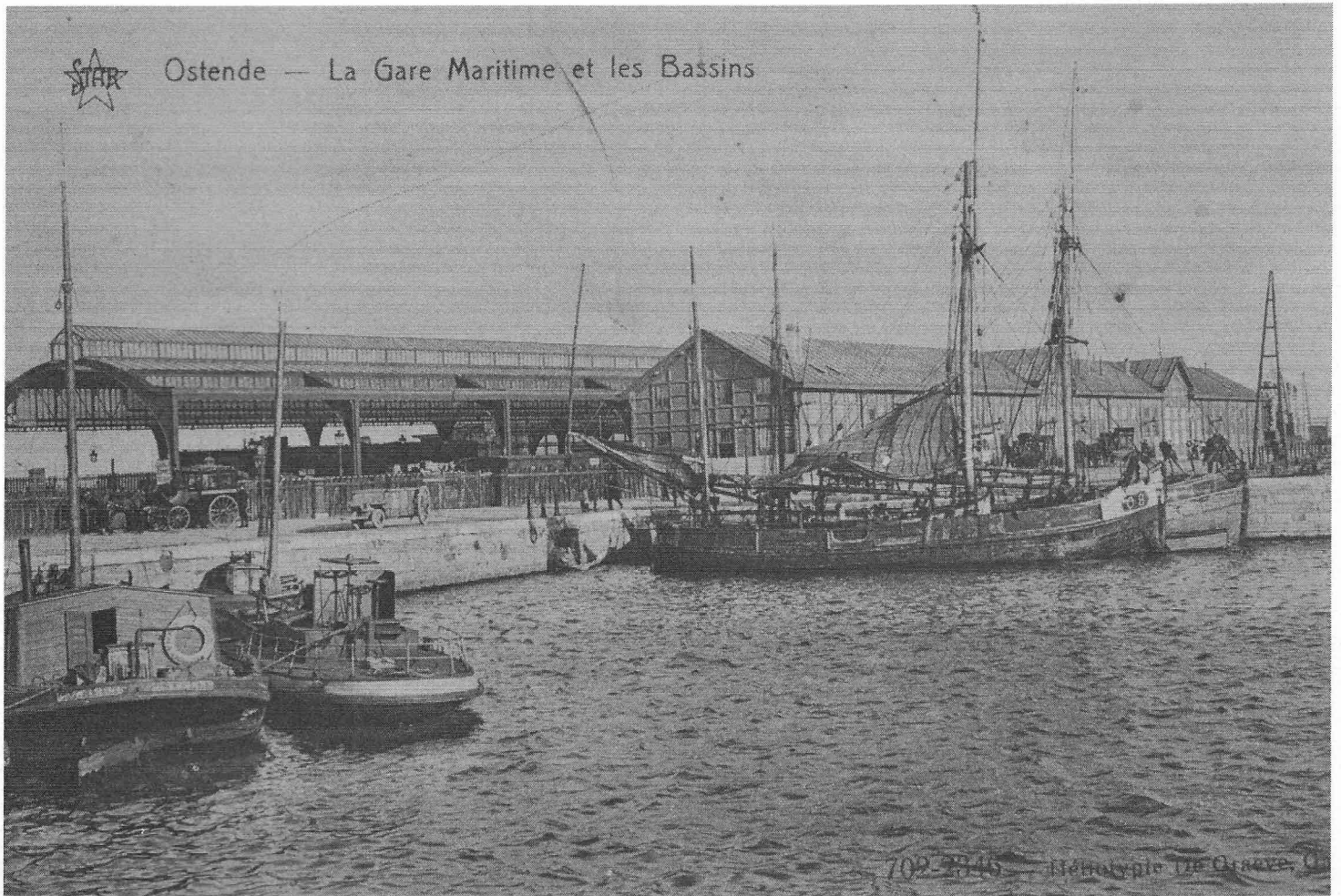


AFGIFTEKANTOOR
8400 - OOSTENDE 1
P.408954

MAANDBLAD

MEI 2013

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



DE PLATE

V.U. Jean Pierre Falise, Hendrik Serruyslaan 78/19 - 8400 Oostende

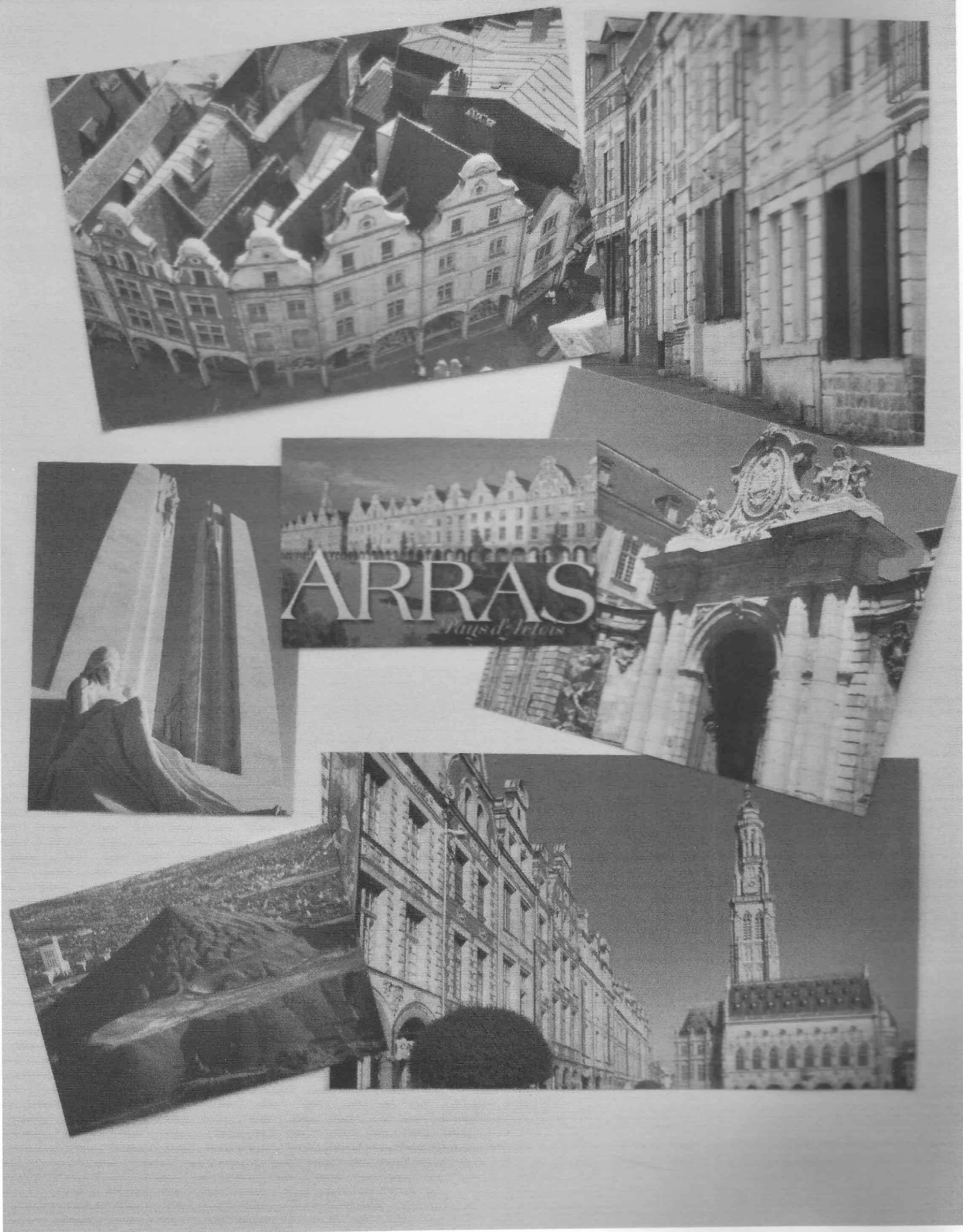


Foto: Valère PRINZIE

DE PLATE

TIJDSCHRIFT VAN DE KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING
"DE PLATE" (V.Z.W.) - OOSTENDE.

Prijs Cultuurraad Oostende 1996.

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

Statuten gepubliceerd in de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad d.d. 1-2 mei 1959, nr. 1931 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 16 juni 2004.

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen en weerspiegelen niet noodzakelijk de opinie van de Kring.

Tekstovername toegelaten na akkoord van auteur en mits vermelding van oorsprong.

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

De auteurs worden er attent op gemaakt dat bij elke bijdrage een bronvermelding hoort.

JAARGANG 42

NUMMER 5

MAAND mei 2013

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER:

Blz. 113: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 32).

Blz. 121: **R. DE CLERCK**: Het bedrijventerrein Plassendale avant la lettre: een levertraanfabriek in 1903.

Blz. 130: **B. VANTOURNHOUT**. Het verdwenen Mediacenter te Oostende: een brokje nostalgie.

Blz. 131: **L. ANCKAERT**: Het credo van de visser. Vissersmissen vormen een jaarlijks hoogtepunt voor zeelieden en hun familie.

Correspondentieadres : Heemkring De Plate, Langestraat 69, 8400 Oostende.

Hoofdredacteur en verantwoordelijke uitgever: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

Rekeningen : IBAN: BE81 3800 0966 6224
BIC: BBRUBEBB

Website: www.deplate.be

E-mail: plate.oostende@telenet.be

Het Bestuur

Erevoorzitter:

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Voorzitter:

Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende, tel. 059708815.

E-mail: falise.jp@scarlet.be

Ondervoorzitter:

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Secretaris:

Nadia STUBBE, Blauwvoetstraat 7, 8400 Oostende, tel. 059800289.

E-mail: de.plate@telenet.be

Penningmeester:

Fernand MUS, Salvialaan 5, 8400 Oostende, tel. 059501895.

E-mail: ferre.mus@skynet.be

Leden:

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Jean HUYS, Groenendijkstraat 185, 8450 Bredene

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

Emile SMISSAERT, Hendrik Serruyslaan 4/9, 8400 Oostende.

Johan VAN ROOSE, Kabeljauwstraat 5, 8460 Oudenburg.

Gilbert VERMEERSCH, Blauw Kasteelstraat 98/2, 8400 Oostende.

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

Schreven in dit nummer:

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Rudy DE CLERCK: Violierenlaan 42, 8400 Oostende.

Brend VANTOURNHOUT: Zwaluwenstraat 156/2, 8400 Oostende.

Liselotter ANCKAERT.

MEI ACTIVITEIT

De Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft het genoegen zijn leden uit te nodigen tot volgende activiteiten:

op donderdag 30 mei om 20.00 uur

in de conferentiezaal van het Centrum Familiekunde Vlaanderen, Regio Oostende, dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende.

Onderwerp: **HET VERZET IN OOSTENDE TIJDENS DE NADAGEN VAN WO II.
DE MACHTSSTRIJD TUSSEN VERZET EN STADSBESTUUR TIJDENS
DE REPRESSIE.**

Spreker : **Elle DECLERCQ**

Oostende, Wereldoorlog II... tijdens de bezetting hebben verschillende verzetsgroeperingen een rol gespeeld in de stad. Na de bevrijding laten ze zich dan ook niet zomaar aan de kant schuiven. Er ontstaat een machtsstrijd tussen het verzet en de lokale gezagdragers, zoals het stadsbestuur.

In deze lezing gaan we dieper in op het repressieverhaal, de rol van het verzet en de machtsstrijd met het stadsbestuur over de bestraffing van echte of vermeende collaborateurs.

Spreker toont aan waarom het verhaal van Oostende tijdens en kort na de Tweede Wereldoorlog zo uniek is.

Elle Declercq is licentiate - master in de geschiedenis.

In 2008 studeerde ze af aan de Universiteit Gent met de scriptie ' *Het Oostendse verzet in de nadagen van WO II. Een lokale studie naar de rol van het verzet in het naoorlogse machtsvacuüm van de bevrijding tot de eerste naoorlogse gemeenteraadverkiezing* '

Ze won de 'Jaarlijkse prijs Studiewerk' van de stad Oostende.

Op deze voordracht is iedereen welkom en de toegang is gratis.

1^e JUNI ACTIVITEIT – HULDE AAN PASTER PYPE

Het Herdenkingscomité Paster Pype, dat onder de vleugels van onze Kring werkt, nodigt onze leden uit om op

Maandag 3 juni om 10.30 uur

deel te nemen aan de jaarlijkse hulde aan Paster Pype.

De plechtigheid begint om **10.30 uur** met een bloemenhulde aan zijn monument in de plantsoenen van de Sint-Petrus- en Pauluskerk, Jozef II-straat.

Daarna gaan wij naar het Paster Pype-kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg waar, **om 11.00 uur**, door het Stadsbestuur, door de afvaardigingen uit de visserij- en zeevaartmiddens en het Herdenkingscomité Paster Pype bloemen op zijn graf gelegd worden. Zo wakkeren wij de herinnering aan van de man die gedurende meer dan 40 jaar zoveel voor onze vissersbevolking heeft betekend.

2^{de} JUNI ACTIVITEIT

zondag 9 juni om 8.00 uur

REIS NAAR ARRAS – VIMY EN NOTRE-DAME DE LORETTE

We vertrekken stipt om 8.00 u vanaf het Canadaplein.

Na Willemstad in Nederland verleden jaar reizen we dit jaar naar Arras in Frankrijk.

Via Moeskroen en Rijsel brengt de bus ons naar onze bestemming, zo'n 140 km van Oostende.

Al om 10.00 u stappen we af op de 'Grand Place' waar we onmiddellijk het terras van bistro 'Le Cercle' innemen voor een koffie.

Vandaar vertrekken we op ontdekkingsstocht onder begeleiding van gidsen door het centrum van Arras. We bezoeken het Belfort (Unesco), het stadhuis en de markten.

Om 12.00 u stappen we het restaurant 'La Rapière' binnen waar het menu er als volgt uitziet:

Flan de Maroilles maison

*

Paupiette de veau forestier

*

Terril du Nord

*

Café ou Thé

1/4 fles wijn en water uit de carafe is inbegrepen en de Kring biedt u als aperitief een Kir cassis au vin blanc aan.

Na het tafelen pikt de bus ons aan het restaurant op en vertrekken we naar het 'Canadian National Vimy Memorial' op 12 km boven Arras. Vandaar hebben we historische uitzichtpunten over de streek.

Dan rijden we nog 5 km verder naar 'Notre-Dame de Lorette', de grootste Franse militaire begraafplaats in Frankrijk. Een erewacht van vrijwilligers ontvangen sinds 1920 de bezoekers en onderhoudt er de eeuwige vlam.

Via Bethune waar we nog een laatste stop houden op de 'Grand place' vooraleer we richting Stad aan zee rijden, waar we ruim nog twee uur de tijd zullen hebben om de zon te zien zakken in de zee.

Inschrijven doe je door € 50 per persoon te storten op rekening **BE81 380-00966 6224, De Plate**. De stortingen moeten binnen zijn vòòr 2 juni.

Er zijn maar 50 plaatsen dus wees er vlug bij.

De Pakketbotenkaai: van “Batterie de la Débarcadère” tot “Cruisekaai” (deel 14).

In 1988/1989 concretiseerde zich het plan van de R.M.T. om een “jumbo-ferry” (1) te laten bouwen en in te zetten op de lijn tussen Oostende en Dover. Het schip, de “Prins Filip”, werd in 1992 in de vaart gebracht.

Door de gespecificeerde afmetingen van het schip (lengte, breedte en diepgang) was het noodzakelijk een nieuwe in- en ontschepingsbrug, met twee niveaus en aangepaste infrastructuur te bouwen. De geschikte plaats was post 3, 4 en 5, waar reeds vroeger in 1979 een landhoofd gebouwd was, (zie deel 30, jg. 43, blz. 2013-34). Door de diepgang van het vaartuig, 6,50 m, was het noodzakelijk de waterdiepte in de toegang van de haven, de havengeul en de ligplaats aan de kaai, aan te passen. Daar de constructie van de Pakketbotenkaai slechts ontworpen was voor schepen met een maximum diepgang van 4,50 m, was het onmogelijk ter plaatse van de kaaimuur de geul uit te diepen tot het noodzakelijk nieuw peil. Drie meter uit de kaai werd een reeks buispalen geheid, waaraan het schip kon meren na het baggeren tot voldoende waterdiepte. De stabiliteit van de kaai werd zodoende niet aangetast. Zo ontstond er in de praktijk een nieuwe kaailijn. Gelet op de breedte van het nieuwe schip lag de middenlijn, of as, van de nieuwe carferrybrug op 18 m uit de kaai te liggen (2).

Een voorontwerp van de nieuwe cfbbrug, nr. 4, en de nieuwe kaai-infrastructuur, werd opgemaakt door de technische diensten van de R.M.T. De uitvoeringsplannen werden opgesteld door het Kopenhaagse studiebureau Knud E. Hansen, (Denemarken). Bureau dat ook gekend was en is voor het ontwerpen van carferries en andere gespecialiseerde schepen en diverse kaai-infrastructuur.

Het ontwerp van de carferrybrug week af van de vorige, met uitzondering van de nieuwe carferrybrug 1, niet alleen door de afmetingen en capaciteit, doch ook door het concept. De brug kon gelijktijdig in- en ontschepen op twee niveaus (beneden- en bovengaragedek) en twee rijen voertuigen naast elkaar op de twee niveaus. De twee bruggen (onder en boven) steunden aan het scheepsuiteinde op een vlot,, dat instelbaar was in de hoogte door het bijvullen of ledigen van het ballastcompartiment (3). Daar de eigenlijke bruggen niet afgesteund werden op het schip, zonk het vlot dieper af wanneer er lasten op de bruggen kwamen, waarbij niveauverschillen optraden tussen schip en bruggen. De niveauverschillen werden gecompenseerd door lange linkspans, die verbindingen maakten tussen schip en bruggen. Lang, om de overgangshoeken binnen berijdbare grenzen te houden. De linkspans hadden een lengte van 10,45 en 15,58 meter. De totale lengte van cfbbrug 4 bedroeg, of bedraagt, 82,30 m. (zie fig. nr. 242).

De brug wordt, beschermd door een in de hoogte instelbare fender.

De werken voor de bouw van de installatie werden aangevat op 1 februari 1990. Op 21 juni 1991 werd het eerste brugelement ter plaatse gemonteerd. Op 27 september 1991 was carferrybrug bedrijfsklaar (4).

Daar op de nieuwe jumbo ferry “Prins Filip” het in- en ontschepingsstation op het hoogste passagiersdek gelegen was, bij hoog water meer dan 10 meter boven de kaai, moesten er specifieke voorzieningen voor de in- en ontschepende passagiers voorzien worden. Om ruimte te scheppen voor de passagierskoker en in- en ontschepingstoren met hydraulische gangway, werd de in de jaren dertig van vorige eeuw gebouwde afsluitingsmuur en galerij tussen de kaai en spoorwegstation, ter plaatse van posten 2, 3 en 4, gesloopt. De passagierskoker en gangway, uitgerust met rolpaden en

baggagerolband (transportband), werd gebouwd door de werkhuisen van de R.M.T. (zie figuur nr. 244).

Het kokersysteem, vertrekkende vanuit de passagiersterminal in het zeestation, was bedrijfsklaar bij het in lijn brengen van de jumbo ferry die de naam "Prins Filip" droeg.

De R.M.T. worstelde al vele jaren met gebrek aan ruimte op de kaaien en aanliggende infrastructuur, en vrachtcapaciteit op de ferries.

Eind de jaren zeventig en begin de jaren tachtig van vorige eeuw, na het in lijn brengen van de carferry "Prins Albert" (1978), waren er plannen bij de R.M.T. om een specifiek "ro-ro vrachtschip" te laten bouwen en een vrachtdienst in te stellen tussen Oostende en Dover, die uitsluitend begeleide vrachtvoertuigen (5) en "drops" (6) zou vervoeren. Er zouden slechts vrachtchauffeurs met eventuele bijrijder als passagier opgenomen worden. Een voorontwerp van een tweedeks ro-ro ferry werd door de technische diensten van de R.M.T. , met medewerking van de studiedienst van Cockerill Yards Hoboken (ir. Tom Resink), opgemaakt en een lastenkohier opgesteld. De daarop volgende aanbesteding resulteerde niet in een gangbaar haalbaar resultaat, zodat het plan werd afgevoerd.

Bij de voorstudie voor een "vrachtdienst" was het onmiddellijk duidelijk dat men naar nieuwe opties moest zoeken, zeker wat een in- en ontschepingsbrug (twee niveaus), in- en ontschepingsterrein (vrachtterminal) en toegang tot de gebeurlijk nieuwe locatie aangaat.

De nieuwe locatie werd gevonden op het einde van de Cockerillkaai (Diepwaterkaai) waar voldoende ontwikkelingspotentieel was. De terminal zou zich bevinden tussen de kaai en de Slijkensesteenweg, vanaf de Voorhavenbrug tot het nieuw stapelhuis aldaar. Een K.B. werd uitgevaardigd waarbij de kaai en terrein in beheer werd gegeven aan de R.M.T. De procedures werden gestart en uitgevoerd om de aldaar gevestigde uitbatingen, die slechts een preciaire toelating hadden, te ontruimen en eventueel te slopen (7)..

Eén van de benaderingen van het project was het uitbouwen van een alternatieve route naar de vrachtterminal aan de Slijkensesteenweg, die vanaf de autosnelweg (Kennedyplein-De Bolle) direct de Slijkensesteenweg zou bereiken en daardoor de stadskern van Oostende links zou laten liggen. Deze route zou later, 1998-2001, werkelijkheid worden.

Het project van een "vrachtdienst" werd echter zonder uitvoering afgevoerd.

De komst van de jumbo-ferry(ies) zou nog heel wat problemen met zich brengen die vooraf een oplossing vergden, (met aanlegplaats aan de Pakketbotenkaai). De grote capaciteit aan vrachtwagens zou bij het aanmelden en verlaten van de terminal op het stationsplein en Leopold III laan, een verkeersinfarct veroorzaken, indien de verkeersstroom niet vroeger afgeleid werd naar een andere route en toegang.

Ook was het carferryterrein te klein om een volledige lading van vrachtvoertuigen op te nemen voor in-en ontscheping. Het ontwerp voor de eerste "jumbo" stelde dat er 1.750 strekkende meters vrachtvoertuigen moesten kunnen inschepen, wat meer dan 110 vrachteenheden betekende. Een enorm cijfer volgens de toen geldende normen.

De oplossing werd gevonden in een ontwerp om het T.R.W.-terrein (8), gelegen aan de Stapelhuiskaai (zie fig. nr. 243), om te vormen tot vrachtterminal, met gelijkvloerse toegang tot de Pakketbotenkaai en de nieuwe in- en ontschepingsbrug (cfbrug 4), door middel van een doorsteektunnel onder de de Smet de Nayerlaan. Daartoe moest de oprit ter hoogte van post 5 geslecht worden, (zie fig.nr.245).

De werken en omvormingen werden uitgevoerd in de periode 1989-1992, en waren functioneel vanaf de indienststelling van de jumbo-ferry "Prins Filip", (15 mei 1992).

Op 1 maart 1997 werd alle activiteit van de Regie voor Maritiem Transport gestaakt en begon de ontbinding van de staatsrederij.

Op 1 maart 1997 werd door de rederij Holyman Sally een dienst ingericht naar Ramsgate waarheen de schepen van de Oostende-Doverlijn ook voeren na het afvoeren van Dover als bestemming eind 1993. De zogenaamde "fastferries" (Chemin de fer en Rapide) van deze rederij maakten gebruik van cfbrug nr.1. Op 6 maart 1998 werd de lijn overgenomen door een nieuwe rederij, Hoverspeed-Holyman, die de uitbating uitvoerde met catamarans. Eind december 2002 werd de lijn opgegeven.

Ten behoeve van deze rederij werd het carferrygebouw grondig aangepast, de overdekte voertuigenhal werd omgebouwd tot grootwarenhuis voor pseudo "duty-free" goederen. Heden ten dage is de toestand van het gebouw nog steeds zo. De passagierskoker werd uitgebreid tot carferrybrug 1.

In 1998 werden carferrybruggen 2 en 3 ontmanteld en de waterbouwkundige kunstwerken gesloopt. In 1998 werden de beide jetfoils en de vlottende jetfoilterminal verkocht aan een Duitse rederij en overgebracht naar Duitsland.

In 1998-2000 werd onder het beheer van het Autonoom Gemeentelijk Bedrijf Haven Oostende op posten 2, 1 en 6 van de Pakketboten-/Istanbulkaai een "cruisekaai" gebouwd door een nieuwe kaaimuur te bouwen een drietal meter uit de oude kaai en deze te verbinden met een kaaiplatform tot aan de oude muur. Op 28 mei 2000 werd de nieuwe kaai ingehuldigd ter gelegenheid van de aankomst van een eerste cruiseschip. De jetfoilterminal werd omgebouwd tot "cruiseterminal".

In 1998-1999 werd het zijlaadplatform van de voormalige carferrybrug 3 na aanpassingen gemonteerd naast carferrybrug 4 en op 15 november 1999 in bedrijf genomen. In 2000 werd de passagierskoker van carferrybrug 4 doorgetrokken tot op het zijlaadplatform.

In 2004 werd de toegangsweg naar de carferryterminal, de Leopold III laan, volledig heraangelegd, van het Vuurkruisenplein tot het eveneens heraangelegd stationsplein, en teruggebracht van vier tot twee rijstroken. Op het volledig gewijzigd stationsplein werd de beeldengroep "de vissersvrouwen" geplaatst.

In 2004/2006 werd een wachtkaai gebouwd aan de oostelijke zijde van de toegang tot de Demeysluis, na sloop van het houten steiger- en remwerk aldaar. De Cockerillkaai werd voorzien van een uitgebreide kaaikop die aansloot op de wachtkaai. Een hydraulische wipbrug werd geworpen tussen de wachtkaai en het landhoofd van carferrybrug 4. Zodoende werd een gelijkvloerse en rechtstreekse verbinding gemaakt tussen de Pakketboten- en de Cockerillkaai, dit om te voldoen aan de eisen van het Schengenakkoord, (vrij verkeer van personen in de E.U.-Oostends havengebied is grenspost).

In 2012 werden de werken gestart voor de ombouw en modernisatie van het spoor- en zeestation. Hierbij werden o.m. de voormalige douanezaal en de cruiseterminal gesloopt als onderdeel van reusachtige aanpassings- en nieuwbouwwerken. "But that is another story".

(wordt vervolgd)

VERWIJZINGEN

- (1) Jumbo-ferry: in analogie met "jumbo-jet", een ferry (overzetboot - veerboot) van grote afmetingen en vervoerscapaciteit van vrachtwagens en personenwagens, verspreid over meerdere scheepsdekken (al of niet ophaalbaar - portable car-deks - mezzanine).
- (2) De afmetingen van de "Prins Filip" zijn: 163,40 x 27,70 x 6,50 m. (laatste schip gebouwd voor de R.M.T.
- (3) Compartiment: een deel van de waterdichte indeling van een scheepsromp, dubbelbodern van een schip of vlot, of tank.
- (4) De jumbo-ferry "Prins Filip" werd op 15 mei 1992 in lijn gebracht tussen Oostende en Dover.
- (5) Begeleide vracht: een vrachtwagen, al of niet geled (trekker met oplegger, vrachtwagen met aanhangwagen), met chauffeur.
- (6) Drop : oplegger zonder trekker (zie ook blz. 2012-153 en fig. nr. 212).
- (7) Zo verdween het kantoor van de John Cockerill Line (Oostende-Tilbury - deel 8, blz. 2006-168 -169, en -172), het kolenpark van Lahaey en een pompstation van Esso. Deze vestigingen hadden een precaire concessie, (d.w.z.: zolang de overheid geen behoefte had het terrein voor eigen doeleinden te gebruiken).
- (8) T.R.W. : letterwoord voor "Transport Rail-Weg". Systeem waarbij opleggers (drops) van het wegvervoer getransporteerd werden per spoor ,op treinwagons, tussen T.R.W.-stations. De Oostende-Doverlijn participeerde in dit genre van vervoer, als Kanaalschakel, waarbij de opleggers verhandeld werden op en van spoorwegwagons op een terrein gelegen aan de Stapelhuisstraat (overslagplaats) De opleggers werden tussen het terrein en de carferryterminal verhandeld door middel van de ro-rotrekkers van de R.M.T.

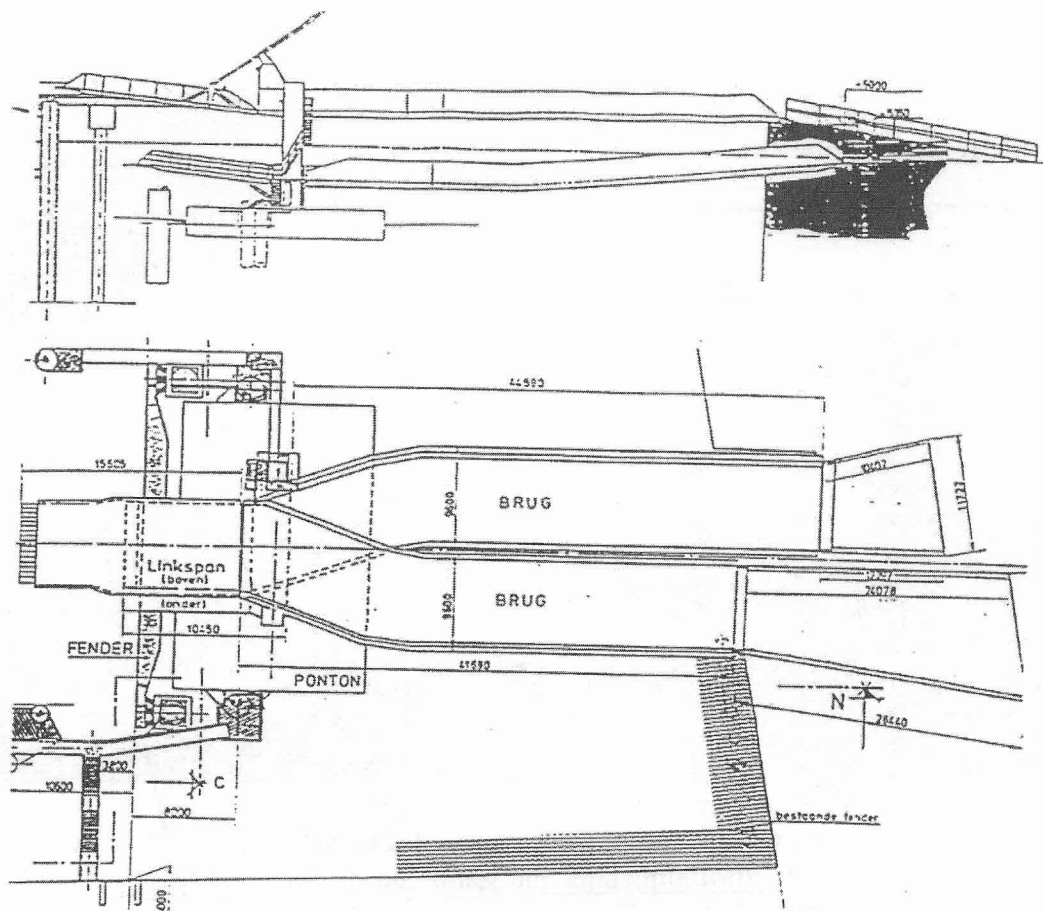
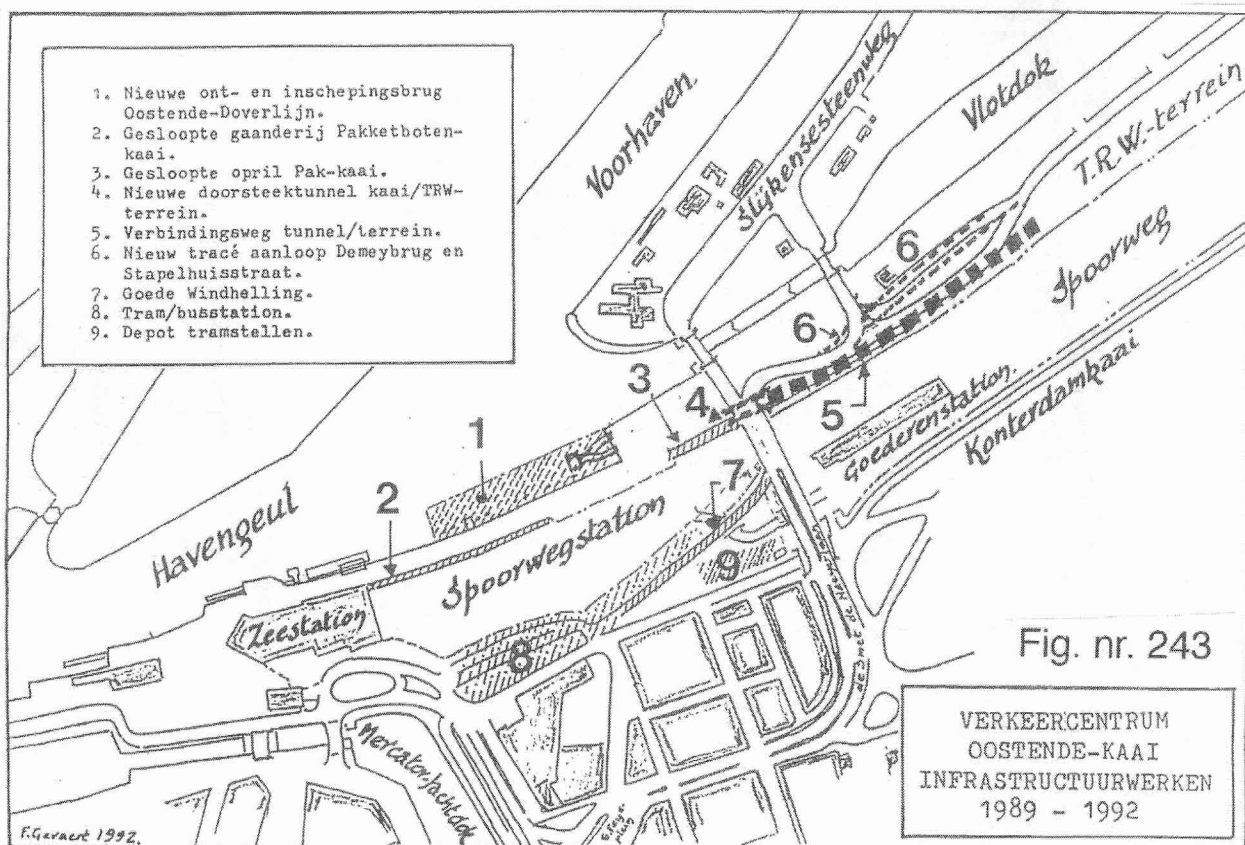


Fig. nr. 242 DE NIEUWE ONT- EN INSCHEPINGSBRUG GEBOUWD IN 1991 t.b.v. JUMBO-FERRIES, (Brug 4).



VERWIJZINGEN

- (1) Jumbo-ferry: in analogie met "jumbo-jet", een ferry (overzetboot - veerboot) van grote afmetingen en vervoerscapaciteit van vrachtwagens en personenwagens, verspreid over meerdere scheepsdekken (al of niet ophaalbaar - portable car-deks - mezzanine).
- (2) De afmetingen van de "Prins Filip" zijn: 163,40 x 27,70 x 6,50 m. (laatste schip gebouwd voor de R.M.T.
- (3) Compartiment: een deel van de waterdichte indeling van een scheepsromp, dubbelbodem van een schip of vlot, of tank.
- (4) De jumbo-ferry "Prins Filip" werd op 15 mei 1992 in lijn gebracht tussen Oostende en Dover.
- (5) Begeleide vracht: een vrachtwagen, al of niet geleed (trekker met oplegger, vrachtwagen met aanhangwagen), met chauffeur.
- (6) Drop : oplegger zonder trekker (zie ook blz. 2012-153 en fig. nr. 212).
- (7) Zo verdween het kantoor van de John Cockerill Line (Oostende-Tilbury - deel 8, blz. 2006-168 -169, en -172), het kolenpark van Lahaey en een pompstation van Esso. Deze vestigingen hadden een precaire concessie, (d.w.z.: zolang de overheid geen behoefte had het terrein voor eigen doeleinden te gebruiken).
- (8) T.R.W. : letterwoord voor "Transport Rail-Weg". Systeem waarbij opleggers (drops) van het wegvervoer getransporteerd werden per spoor ,op treinwagons, tussen T.R.W.-stations. De Oostende-Doverlijn participeerde in dit genre van vervoer, als Kanaalschakel, waarbij de opleggers verhandeld werden op en van spoorwegwagons op een terrein gelegen aan de Stapelhuisstraat (overslagplaats) De opleggers werden tussen het terrein en de carferryterminal verhandeld door middel van de ro-rotrekkers van de R.M.T.

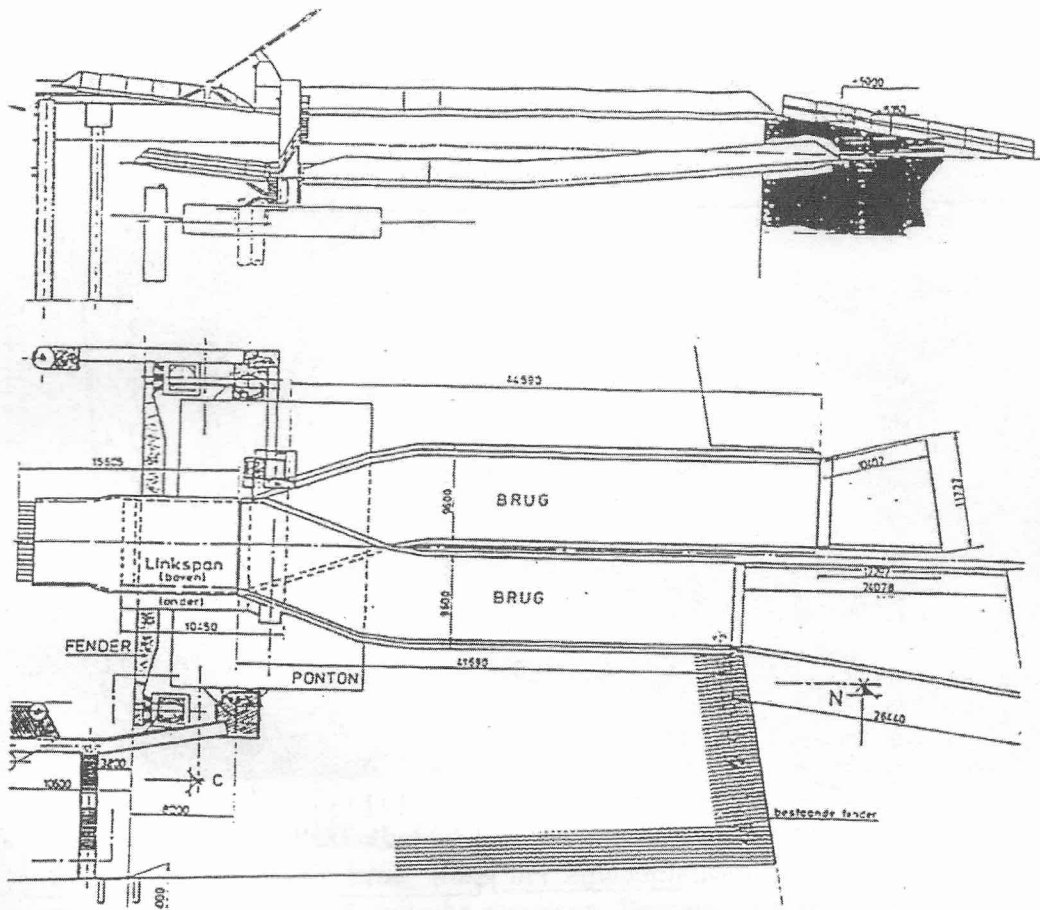
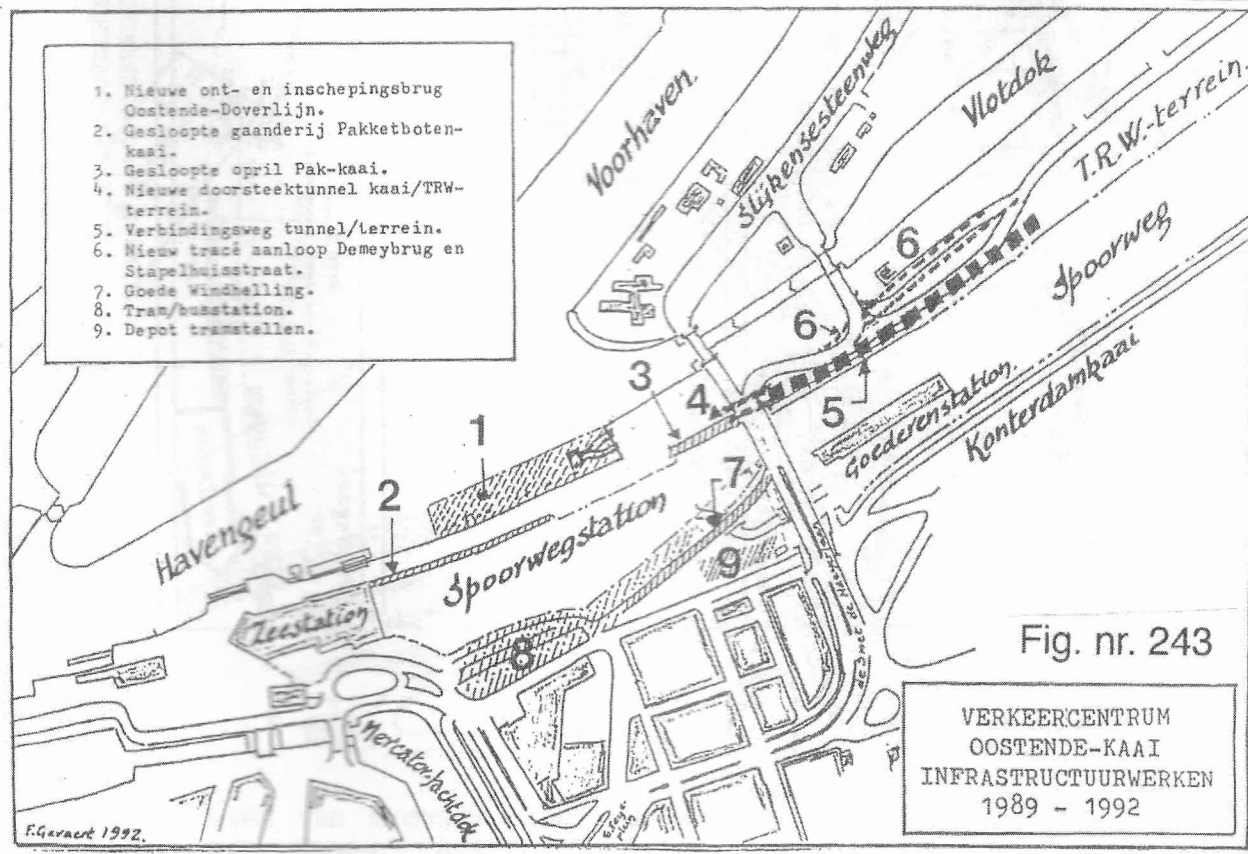


Fig. nr. 242 DE NIEUWE ONT- EN INSCHEPINGSBRUG GEBOUWD IN 1991 t.b.v. JUMBO-FERRIES, (Brug 4).



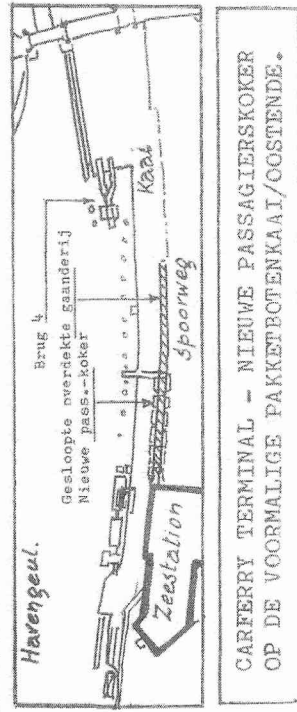
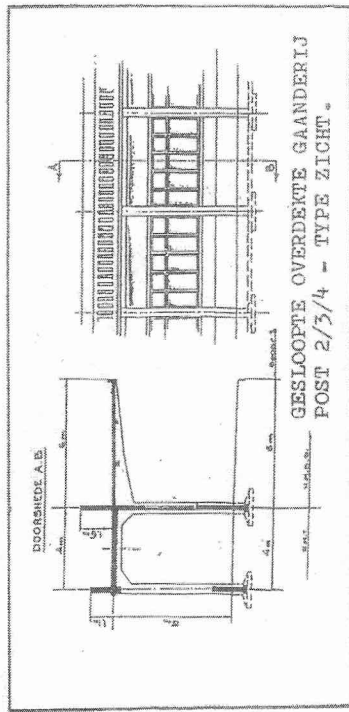
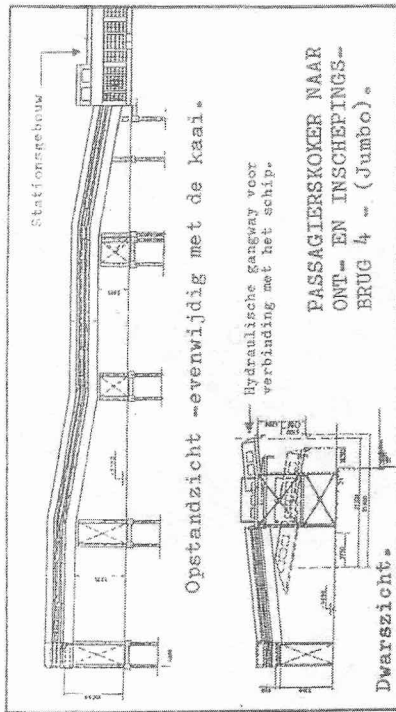
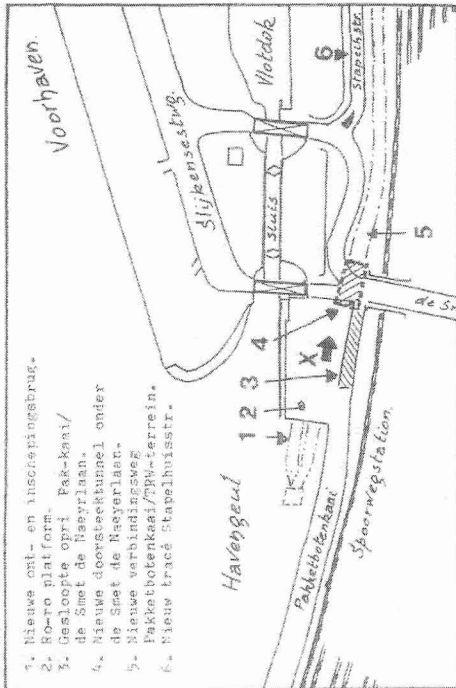
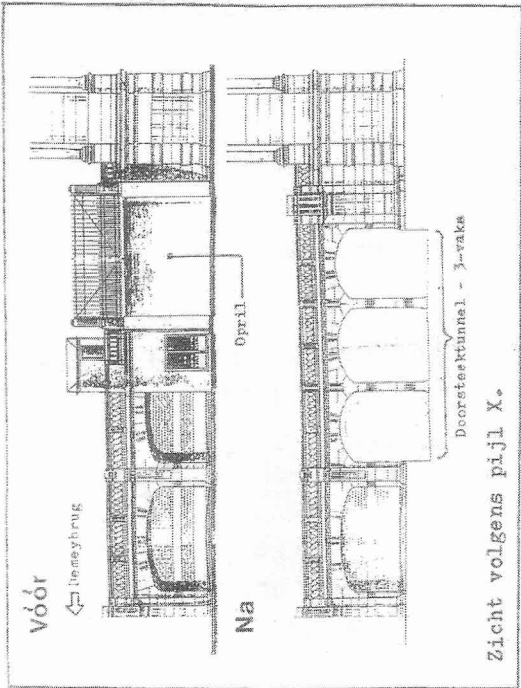


Fig. nr. 244



DOORSTEEKTUNNEL ONDER DE SMET DE NAEYERLAAN

Fig. nr. 245



Fig. nr. 246. Haven Oostende, Pakketbotenkaai, 2006. Zicht op carferrybrug 4. Centraal op de foto de twe niveau's brug, links het zijlaadplatform. Links in de achtergrond de passagierskoker en hydraulische gangway. Bemerkt de uitbreiding van de koker naar het zijlaadplatform. Rechts, op de oosteroever een mobiele hijskraan voor het verhandelen van containers, (tot 2008).

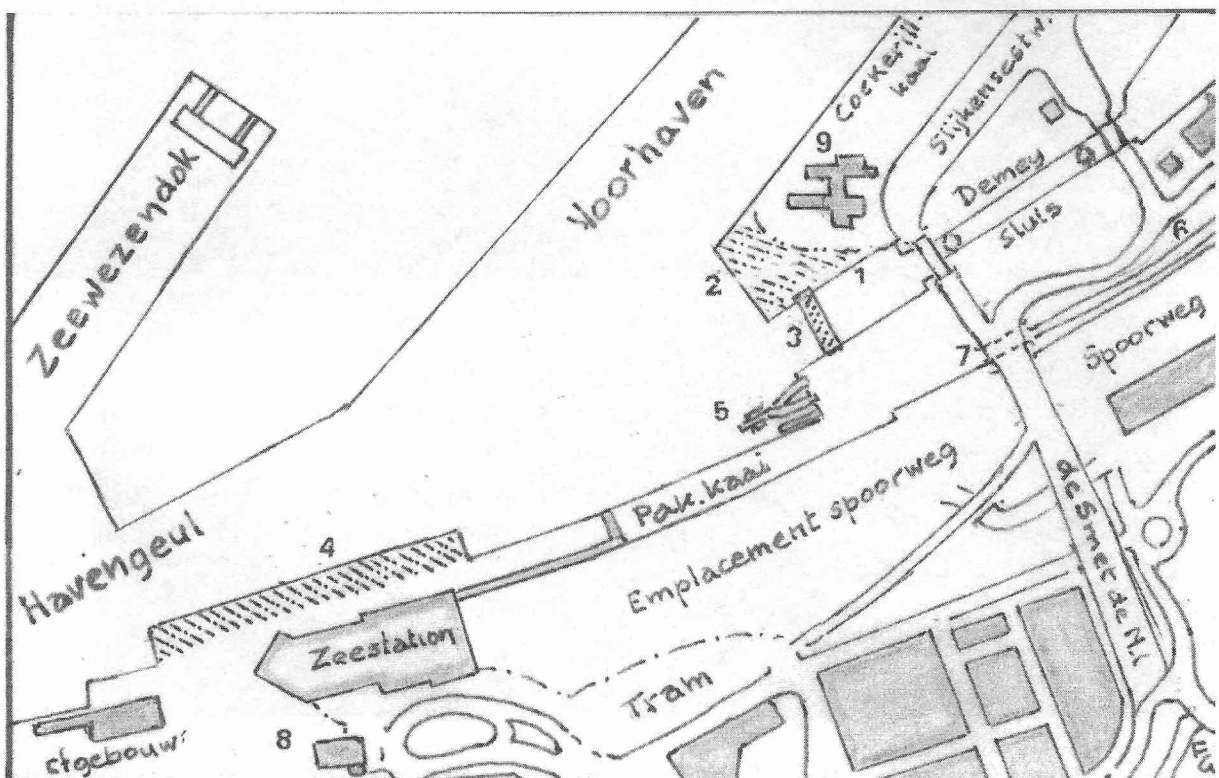


Fig. nr. 247. Haven van Oostende, 2006. Situatiekaart van de Cruisekaai, wachtkaai en "Schengenbrug". Legende: 1. wachtkaai; 2. kaai kop; 3. "Schengenbrug"; 4. Cruisekaai; 5. carferrybrug nr 4; 6. weg naar vrachtterminal (ex-TRW-terrein); 7. doorsteektunnel, 8 carferry terrein, 9 Zeevaartschool



Fig. nr. 248. Haven Oostende 2006. De “Schengenbrug” tussen de Pakketboten kaai en de wachtkaai van de Demeysluis. In de achtergrond op de oosteroever bemerkt en gestapelde lege containers die een muur vormen omheen het Zeewezendok



Fig. nr. 249. Haven Oostende, 2012. Zicht op het in 1997 omgebouwde carferrygebouw met de “shopping area” in de voormalige overdekte voertuigenhal. Bemerkt de passagierskoker die doorloopt tot op carferrybrug 1. Het carferryterrein werd in 2004 gedeeltelijk omgevormd tot openbare parking, (Churchillparking).

Het bedrijventerrein Plassendale avant la lettre

EEN LEVERTRAANFABRIEK IN 1903

Zelfs Paster Pype was erbij betrokken

door Rudy De Clerck



De levertraanfabriek in 1929

In 2008 was er in het november-nummer van De Plate op pagina 223 een bijdrage gewijd aan een productie eenheid van levertraan in Oostende en later in Raversijde van Albert Ramon.

Ramon was echter niet de enige Oostendse producent van dit wondermiddel dat eind de 19^e en tot midden de 20^e eeuw door de geneesheren sterk werd aanbevolen bij allerlei kwalen.

Inderdaad, ook in Plassendale werd in 1903 een fabriek opgericht die uiteindelijk zelfs nog tot 1975 actief is gebleven in de productie van levertraan. Het bedrijf had - zoals voor vele visverwerkende bedrijven in die tijd - een interessante, boeiende en soms bewogen geschiedenis. Intriges, naijver, laster, druk van hogerhand, alles was er aanwezig.

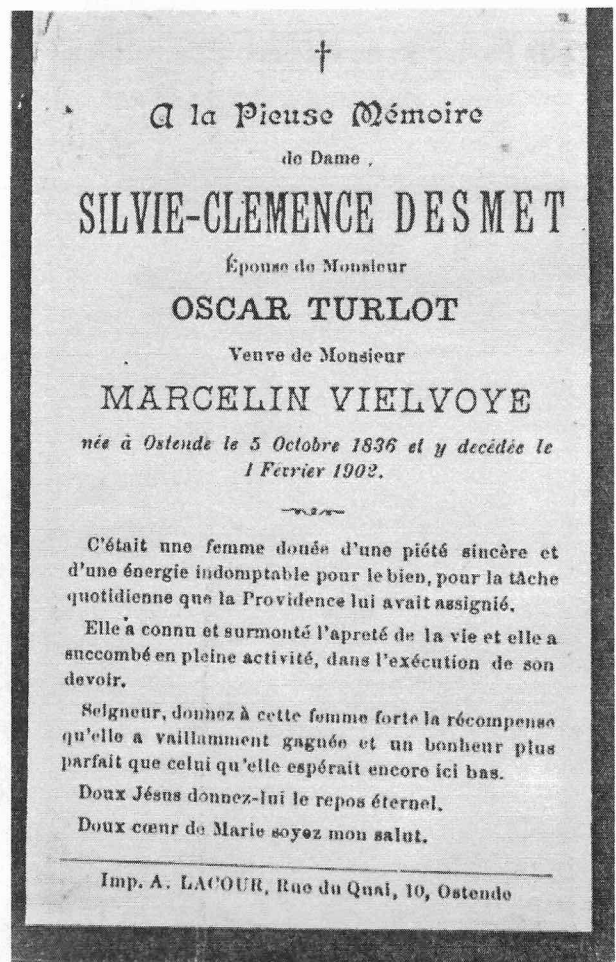
Maar wel ergens begrijpelijk als wanneer 'een vreemde' in een typisch agrarische gemeente een heuse fabriek wil komen oprichten. De schrik zat er in alsof dit nu het einde van de beschaving zou worden. Zelfs opperde men dat de koeien in de omgeving hierdoor melk van minderwaardige kwaliteit zouden produceren door die verschrikkelijke 'stanken'....

Het verhaal start eigenlijk met de familie **Marcellinus VIELVOYE** en **Silvia DESMET** (° 1836) midden de 19^e eeuw in Oostende. Zij kregen een zoon op 1 oktober 1874 die dezelfde naam als de vader kreeg en hij werd later apotheker in de Oesterbankstraat aan het Hazegras. Hieronder zijn briefhoofd in 1903.



In 1875 stierf vader Vielvoye, dus een jaar na de geboorte van zijn zoon. Zijn echtgenote **Silvia** profileerde zich vanaf dan als handelaarster van “des huitres Anglaises” in de Fregatstraat.

Zij huwde zes jaar later, in 1881, met een bijna twintig jaar jongere man uit Wallonië, namelijk **Oscar Turlot** die samen met zijn broer Alfred in Oostende vertoefde. Oscar was in de huwelijksakte als “zonder beroep” ingeschreven. Silvia stierf uiteindelijk in 1902 en haar doodsprentje hiernaast insinueert toch het moeilijke leven dat zij heeft gehad.



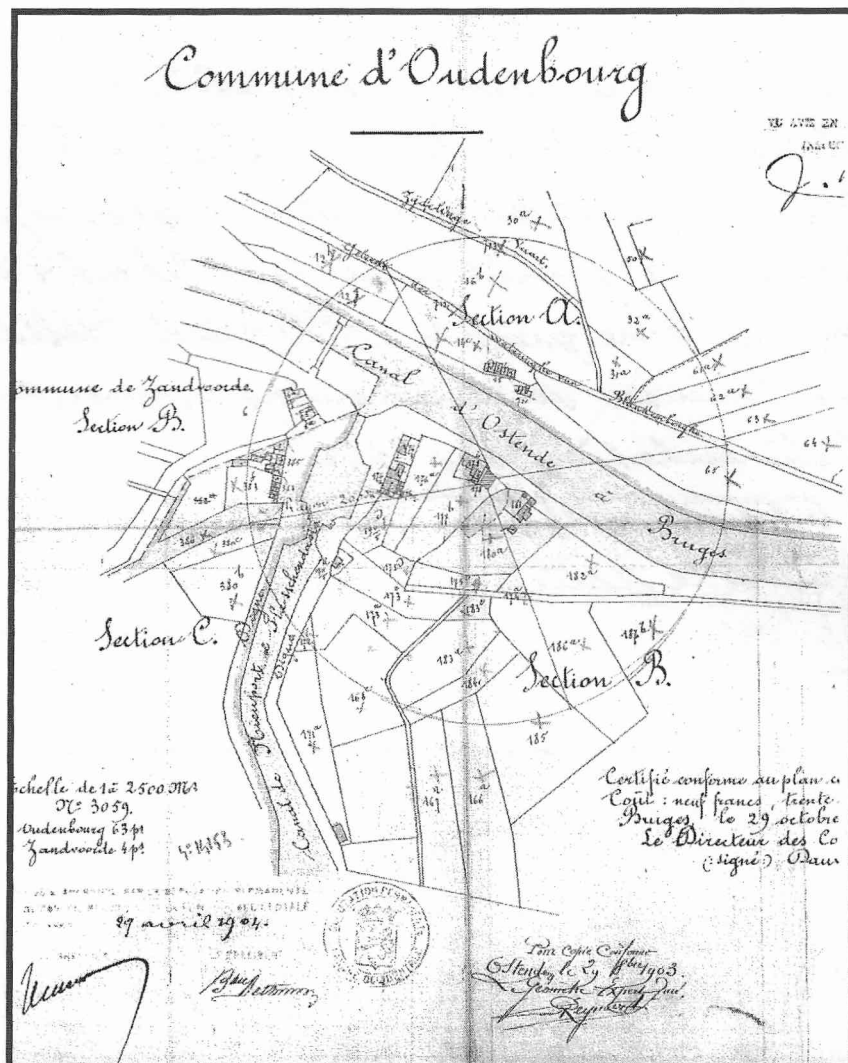
Oscar Turlot was zonder twijfel een zeer bedrijvig man. Hij stond bijvoorbeeld vanaf 1896 op de verkiezingslijst van de Katholieken en ontpopte zich als een vurig strijder tegen het toen opkomend socialisme, onder andere in de “Association Catholique”. Bovendien werd hij “négociant en spiritueux” en bewam jaarlijks een concessie voor de bevoorrading van sterke dranken aan de vloot voor het visserijtoezicht en de visserijschool. Naast vlees, meel, koffie, kruidenierswaren, aardappelen en stokvis was er ook behoefte aan sterke drank aan boord. In 1893 bijvoorbeeld bedroeg zijn levering 1085 liter jenever, goed voor 3968 Frank. Later noemde hij zich “industriël”. Ook was hij regelmatig voorzitter van een kiesbureau in de Kursaal.

In 1900 verscheen in het november-nummer van ‘Le Carillon’ een advertentie “La nouvelle fabrique de conserves de poissons O.TURLOT- Bureau rue de Bruges (Hazegras), fabrique Place Boudouin” (Petrus en Paulusplein). De producten waren haringen, zoals rollmops, Bismark en Baltique. Of dat bedrijf een lang leven beschoren was is twijfelachtig en evenzeer de vraag of het om doorverkoop was en niet uit eigen productie.



Zoon **Marcellinus Vielvoye** had als apotheker blijkbaar het productieproces van levertraan onder de knie want in de zomer 1901 stond hij reeds vermeld als exposant bij een commerciële beurs van “handelaars en industriëlen” in Oostende met als tentoongesteld product “huile de foie de morue”.

Waar en hoe hij precies die traan bereidde is niet bekend en dat zal wel ergens op een artisanale wijze gebeurd zijn. Hoe dan ook, er ontstond een samenwerking tussen de apotheker (als kennisgever) en stiefvader Oscar Turlot (als handelaar) en in november 1903 werd de officiële toestemming gevraagd voor het oprichten van een levertraanfabriek in Plassendale aan het kanaal Oostende-Brugge. Hieronder het situatieplan met in het midden de bewuste Sectie B 178.

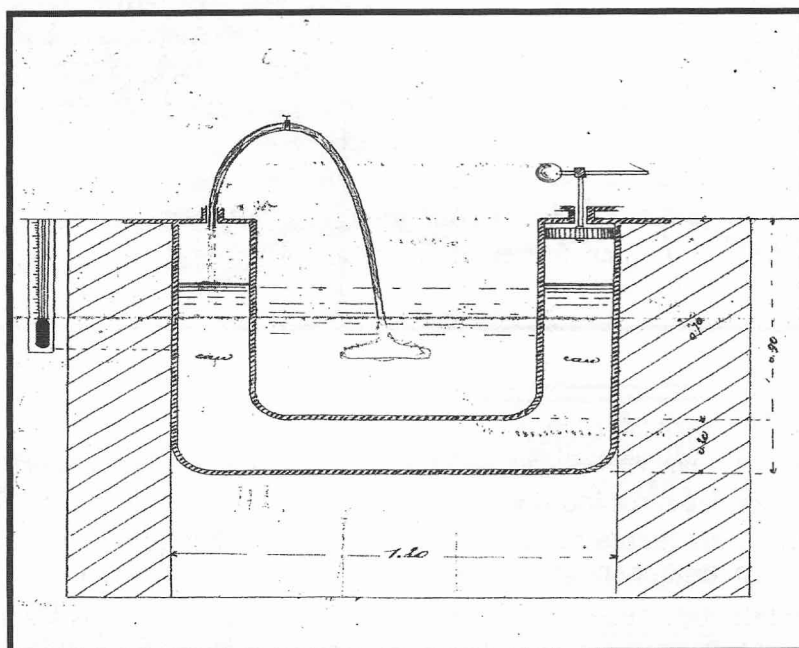


Bijgevoegd aan de aanvraag was er een gedetailleerde en deskundige beschrijving in zeven punten van het volledige fabricatieprocédé door ene H. Pype, Directeur van het “Station de recherches maritimes d’Ostende”, zie hierna het laatste deel ervan. Het kookproces verliep in een stoomketel onder lichte druk (1/2-1 atmosfeer), zodat de levers volledig ontbonden werden en de olie vrij kwam. Nadien werd die olie gedecanteerd en afgetapt en aldus klaar was als medicinale levertraan. De vaste overblijvende massa werd dan nog geperst om olie van tweede kwaliteit te leveren. De overblijvende massa was voorzien voor de voeding van varkens ! Roland Desnerck vermeldde in zijn woordenboek dat dit in de volksmond en in de visserij “prut” werd genoemd.

Bij nader toezien bleek die brief van de hand van niet minder dan "Paster Pype" te zijn. Deze veelzijdige Oostendse figuur bleek immers in maart van datzelfde jaar een wetenschappelijk congres (conférences professionnelles) georganiseerd en geleid te hebben in de laboratoria van de 'Vrije Visserijschool' in de Velodroomstraat. Met verschillende onderwerpen, waarvan één ervan op woensdag 25 maart 1903 de volgende was: "Préparation et traitements des huiles de poisson-foie de morue -"! Zijn gedetailleerde kennis in die brief kwam dus blijkbaar uit de notulen van dit congres. Bovendien was er ook in die beroepsschool een 'directeur scientifique' en een 'chimiste' in functie die hem zeker geholpen hebben met de technische uitleg..

Bovendien zal er ongetwijfeld een goede band bestaan hebben tussen apotheker Vielvoye en Paster Pype. De toevoeging van die brief aan het dossier zal wel gediend hebben om gewicht in de schaal te brengen bij die aanvraag.

6°. L'huile obtenue a une belle couleur claire et est exempte d'odeur désagréable. Abandonnée au repos à basse température, elle laisse cristalliser la stéarine qu'on sépare alors par filtration. Le produit ainsi purifié est l'huile médicale de meilleure qualité. 7°. Les résidus solides et les matières boueuses sont avantageusement employés pour l'alimentation des porcs.
Ostende, le 2 juin. 1903.
Le directeur de la Station de recherches maritimes:
H. Pype



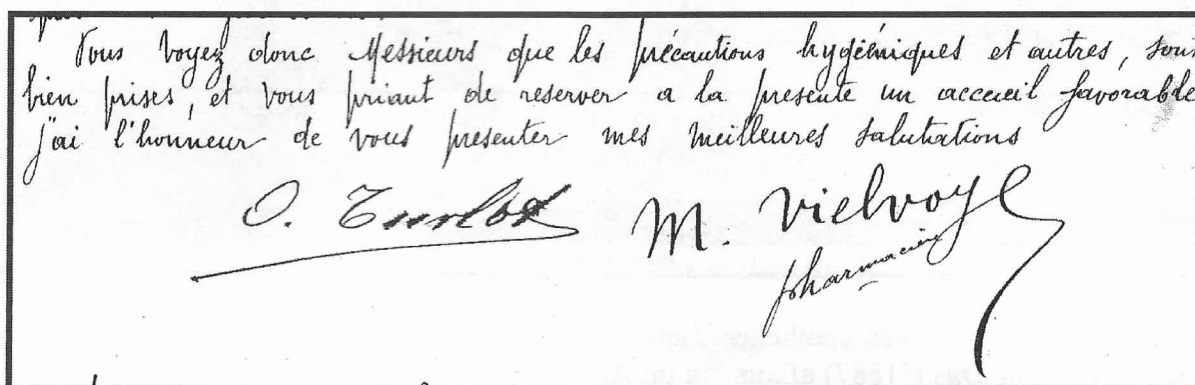
De technische schets van de ketel zoals uit het dossier van 1903

Gemakkelijk is het van in het begin zeker niet gegaan. Vermits het buurtonderzoek had geleid tot een gezamenlijk protest van niet minder dan 37 omwoners, waaronder 9 die niet in staat waren om zelf een handtekening te zetten maar hun kruisje werd wel bevestigd door twee getuigen!.

Blijkbaar was het dossier van Vielvoye en Turlot niet volledig genoeg en zo volgde er een tweede brief in december met meer specifieke uitleg door Vielvoye, zoals (vertaald uit het Frans):

- om onaangename uitwasemingen voor de burenen te vermijden zijn de kuipen overdekt met een leiding boven de ketel om de dampen naar de schouw af te voeren. Die schouw is verhoogd met zeven meters boven de nok van het dak.
- de afval, die een uitstekende meststof is, zal regelmatig door de landbouwers worden opgehaald.
- de basismaterie wordt met stoom behandeld.

Hieronder het briefje van deze aanvraag met beider handtekeningen.



Tous voyez donc Messieurs que les précautions hygiéniques et autres, sont bien prises, et vous priant de réserver à la présente un accueil favorable j'ai l'honneur de vous présenter mes meilleures salutations

O. Turlot M. Vielvoye
pharmacien

In een afzonderlijke brief van apotheker Vielvoye –ook eind 1903- was hij allesbehalve mals voor drie personen, nl. Van Houtte, Inghelbrecht en Casselman die zich als hoofd van de aanklagers hadden gemanifesteerd. Allen hadden met Vielvoye een aparte reden uit het verleden hiervoor:

- **Van Houtte**, een metser die Vielvoye eerst had gecontacteerd voor de bouw van de fabriek, maar die later –om een of andere reden - aan iemand anders toegewezen werd..
- **Inghelbrecht** was een buurtbewoner die de grond voor de fabriek had verkocht voor de (volgens Vielvoye) “enorme” som van 4 fr de m². Inghelbrecht baatte er lokaal een café en een kruidenierswinkel uit. Hij had blijkbaar de oppervlakte iets overdreven omdat een deel aan burenen toebehoorde. Het terrein moest dus opnieuw opgemeten worden. Vielvoye beweerde dat Inghelbrecht op de hoogte was van zijn plannen voor de fabriek en als laatste argument zei hij dat hij ook de zoon van Inghelbrecht had geholpen bij zijn moeilijke studies. Pikant gegeven is dat de dochter van Inghelbrecht, Marcella, later in 1920 huwde met de verdere uitbater van het bedrijf, n.l. Adolphe Das (zie verder).
- **Casselman** was geen inwoner van Plassendale, maar bezat wel drie ‘barakken’ die volgens Vielvoye op staatsdomein lagen en op bevel van de Gouverneur moesten ontruimd worden. Ondanks dat bevel had Casselman toch de verkoop aangeboden voor 600 fr maar Vielvoye vond dat het maar de helft waard was, dus de verkoop ging niet door en vandaar zijn aansluiting bij de groep aanklagers...

Tenslotte wees Vielvoye er fijntjes er op dat vele mensen met een protest handtekenen dit deden na het ontvangen van enkele gratis biertjes van de lokale herbergier, ofwel met bedreigingen, ofwel met de angstboodschap van gevaar voor hun gezondheid.

De Bestendige Deputatie van de Provincie gaf in april 1904 dan toch een gunstig advies. Hierop tekende de gemeente Oudenburg beroep aan, rekening houdend met de vele protestbrieven van haar inwoners. Uiteindelijk werd dat beroep in oktober 1904 verworpen door het Ministerie van Industrie

en Werk en konden de werkzaamheden officieel starten voor een periode van vijf jaar. Conform de protesten bevatte de toelatingsakte heel wat voorwaarden voor het nieuwe bedrijf.

In december 1907 kwam er echter opnieuw protest van de inwoners van de gemeenten Oudenburg en Zandvoorde. De tekst was overduidelijk, maar wel geschreven in het lokale dialect :

“Ingezien het verveerdigen der olie zoals zij thans geschiedt eenen onverdragelijken geur voortbrengt verzoeken de ongeteekende den Heer Burgemeester, de Heren Schepenen en gemeenteraadsleden van oudenburg hunnen macht te gebruiken om de Heer Turlot te dwingen allen middel in te spannen om bij het verveerdigen der olie den ongenamen geur weg te weren of desnoods de fabriekiering te beletten”.

Apotheker **Vielvoye** was echter – zoals zijn vader – jammer genoeg geen lang leven beschoren. Hij stierf midden juli 1908, hetzij op een leeftijd van nauwelijks 34 jaar. Hopelijk had de levertraan geen nefaste rol hierbij gespeeld. Zijn sterven werd in de kranten als volgt beschreven :”après des longues et cruelles souffrances”, dus duidelijk geen onverwachte dood. Maar zijn levertraan bleef een begrip. Eind 1908 stond volgende advertentie in de ‘Carillon’

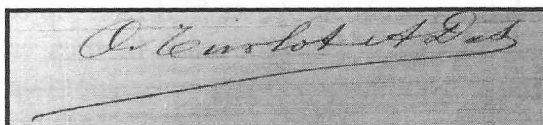
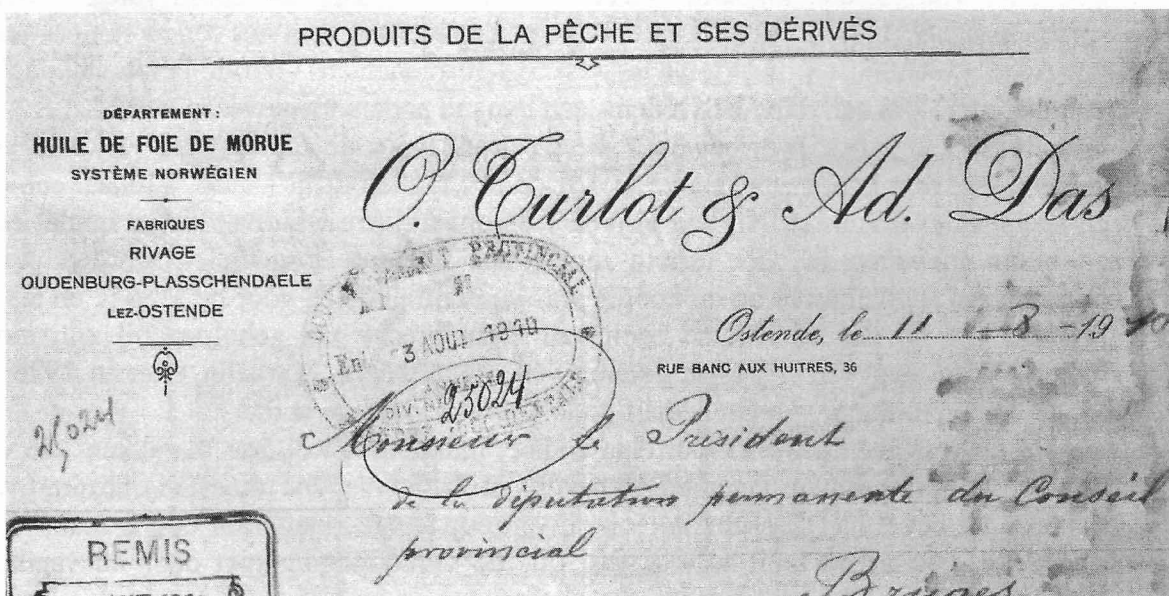
Huile de foie de Morue

« **VIELVOYE** »

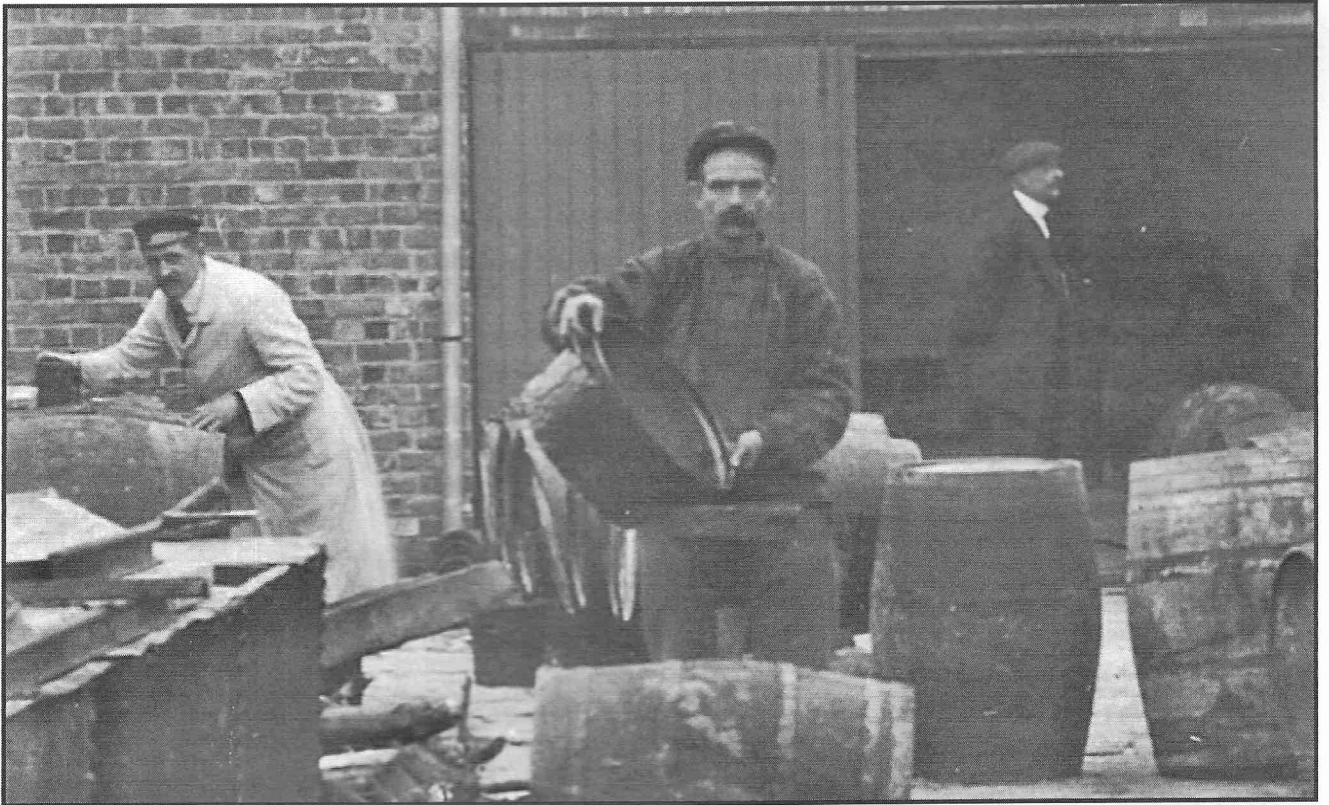
en flacons d'an litre et en
demi flacons.

, Kn vente : Pharmacia OELTOUR,
rue delà Chapelle. 86.

Juist vóór het afsterven van apotheker Vielvoye zocht en vond Oscar Turlot een nieuwe vennoot, namelijk **Adolphe Das** (°1887) afkomstig uit Antwerpen. In het blad ‘Le Carillon’ van 1 juni 1909 stond de aankondiging dat beiden een “société en nom collectif” gevormd hadden met zetel in Oudenburg voor de productie van levertraan.



Briefhoofd, stempel en hun handtekening



Adolphe Das is de man links in de witte kiel

Rond 1910 verviel dus de vergunning en werd een verlenging voor tien jaar aangevraagd. Opnieuw volgde een resem van protesten, zoals :

- Boer **Polydoor Seys** bezat een weide die paalde aan de fabriek. Hij beweerde dat *“buiten de tijd van het koken er stank voortkwam uit de lege vaten die in de zon stonden. De melk van zijn koeien was na zeer korte tijd bedorven en ... ik moet lijden van vuiligheid en glas welke in mijn weide gesmeten wordt door de traanfabriek”*.
- Herbergier **Camille Stubbe** sprak van *“een schrikkelijken stank en de ‘vreemde’ (sport) vissers bleven weg uit zijn herberg door die stank”*.
- Boekhouder **Henri Casselman** (opnieuw hij) bezat er werkmanswoningen en klaagde dat door de fabriek de huizen niet langer konden verpacht worden.
- Buur **August Knockaert** *“Ik ondergeteekende verlangd de fabriek uit te scheen (=scheiden) want het is voor ons ongezond als het ook is dat als zij niet koken, ze leggen de vaten langs den dijk op mijn gras waarvan ik schade heb geleden alle jaren door”*.

Het tegenargument kwam van Turlot met de mededeling dat gedurende de vijf afgelopen jaren er bij de exploitatie nooit klachten waren geweest, noch van de buurt, noch van de autoriteiten. Dat gaf waarschijnlijk de doorslag want ondanks bovenvernoemde protesten verleende de Bestendige Deputatie in 1911 de vergunning, maar wel voor enkel twee jaar, terwijl de gemeente Oudenburg geopteerd had voor vijf jaar. De fabriek werd dan echter gestopt in 1914 omwille van WOI.

Het eerste – niet zo prettige - signaal vanuit de fabrieksleiding kwam dan met onderstaande merkwaardige reportage in “De Duinenhalm” van 6 februari 1920:

“M. Oscar Turlot kwam in velo gereden naar den Conterdam, langs den slijkboel welke men weg durft noemen. Een auto kwam in vliegende vaart voorbij. Eene vrouw ging uit den weg, stootte tegen het rijwiel van M. Turlot , en, dank zij de glibberigheid van den weg vloog M. Turlot met zijn rijwiel, hals over kop, vaart in. Hij zou onvermijdelijk verdronken zijn, want de auto was reeds aan den gezichtseinder verdwenen en de vrouw, onvrijwillige oorzaak van het voorval, stond te kermen.

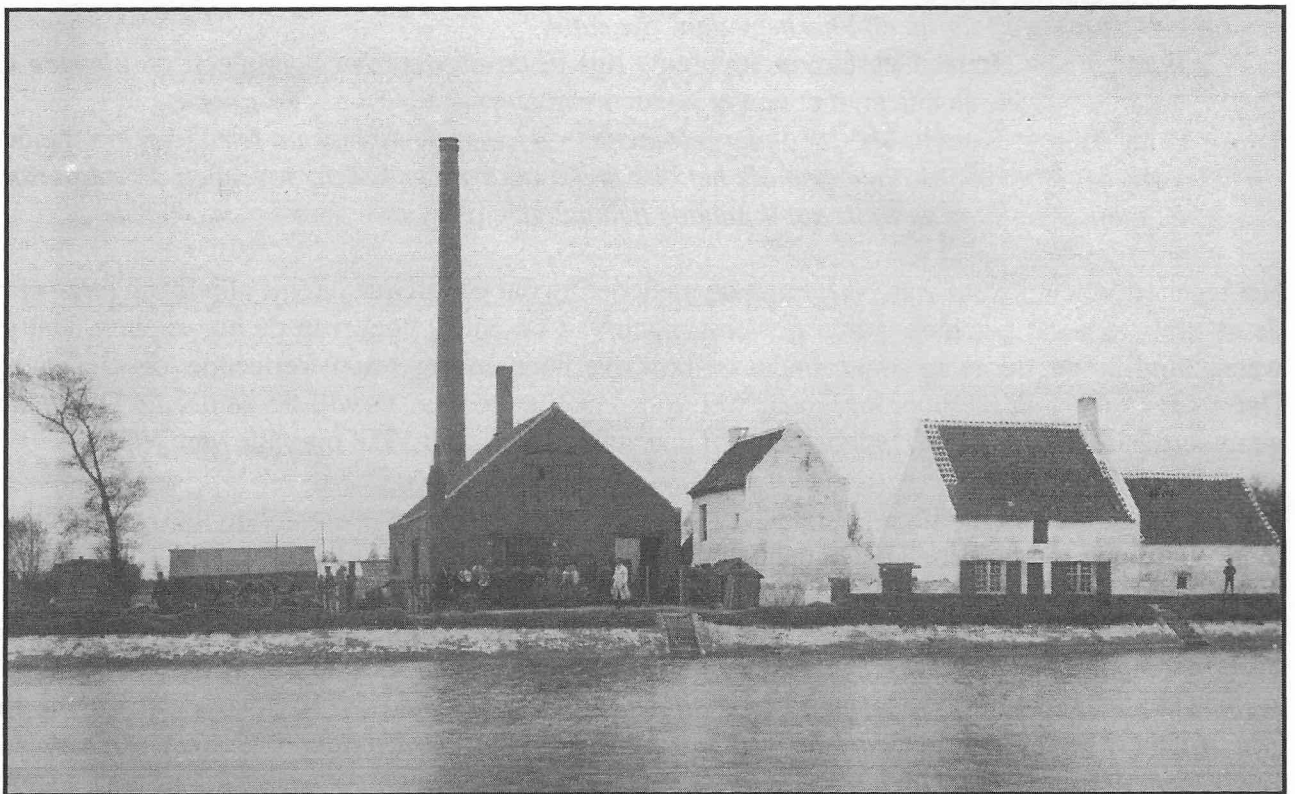
Gelukkig kwam een werkman, ook per velo, aldaar voorbij.. Werkman en vrouw haalden bij middel van den neusdoek dezer laatsten M. Turlot uit het water. Zijn rijwiel werd later opgevist.

“Men ziet dat er nog brave werklieden zijn”

Turlot moet dus wel een kranige man geweest zijn om in volle winter en op 65 jarige leeftijd dat te overleven. Hij bleef ook niet gespaard van andere problemen. In december 1923 werd hij door de Rechtbank van Brugge veroordeeld *“hoofdens in de niet gemachtigde traanfabriek te hebben laten werken niettegenstaande het verbod te Steene tot acht en zeventig frank of 8 dagen”*. Dit argument werd gebruikt bij latere protestbrieven in verband met het heroprichten van de fabriek van de firma Turlot en Das. Turlot was gedomicilieerd in de Rogierlaan 21.

Er kwam opnieuw een druk heen en weer verkeer van briefwisseling aan te pas. Toch kreeg de fabriek van de Bestendige Deputatie eind juli 1924 het fiat. Bij die aanvraag kwamen via de “Arbeidsopzicht” volgende details aan bod :

- *de vaten met lever komen van Oostende per kanaal en worden gelost rechtover de fabriek en gestapeld in het magazijn langs de steenweg.*
- *de hoeveelheid bedraagt wekelijks 15 tot 20 vaten van 170 Kgr.*
- *het gaat vooral om kabeljauwlevers, maar soms ook van rog en schol.*
- *de twee ketels zullen voorzien zijn van eene dichtsluitende kap, in verband gesteld met een schoorsteen van 27 m. hoogte*
- *het kookproces duurt ongeveer 1 uur.*
- *de eerste afgegoten traan is klaar en bijna kleurloos en reukeloos en dient uitsluitend voor apotheek doeleinden.*
- *de vaste overblijfselen, behandeld in een presfilter geven een traan van minder hoedanigheid welke in de veeartsenij gebezigd wordt.*
- *uiteindelijk stelt men de vaste overblijfsels (‘levervezels’) onder de rechtstreekse werking van den stoom en men bekomt een donker bruinen traan ten gebruike der huidevetterijen ofwel verkocht aan ‘fabrikanten van landvetten’.*



De toelating voorzag wel 11 specifieke voorwaarden. Een rapport van het "Arbeidsopzicht" uit september 1925 meldde dat *"het gesticht is sedert kort overgenomen van de heer Das Adolphe en is nog niet in werking. Dezelfde werkwijze als van Turlot wordt gebruikt. Er wordt uitsluitend 's nachts gewerkt en dit van 20 u tot 9u30 de volgende morgen. Men zal er werken van december tot mei met een productie van 2 ton per dag. Er komt –zoals wel vooraf voorzien - geen zeepziederij."* Eigenaardig want heel wat later is er dan toch een zeepziederij gekomen.

Het bedrijf werkte dan tot 1939 onder de naam 'Ad. Das' met een tiental mensen.

Adolphe Das huwde in 1920 met Marcella Inghelbrecht, dochter van de lokale herbergier (zie hoger). Hij stierf in 1939. Hun dochter Elsie Das huwde met Roger Soete en beiden hebben het bedrijf gerund tot midden 1980.

Vanaf 1948 werkte het bedrijf onder de naam Beltrom N.V.

Het basismateriaal bleef kabeljauwlevers die op de vismijn van Oostende werden aangekocht. De levertraan was nu zuiver industrieel, dus niet-medicinaal meer en werd voornamelijk gebruikt voor de vitaminering en aanrijking van veevoeders en als looimiddel voor de zeemlederbedrijven.

Dit bleef zo tot ongeveer 1970 en vanaf dan werd nog visolie geperst of aangekocht bij Daudry te Duinkerke voor denaturatie van tarwe en als grondstof voor stearaten voor de draadtrekkerij. De productie van levertraan is gestopt in 1975, maar de handel van levertraan en visolie is doorgegaan tot in de jaren '90 door Jacques Verbeke, de man van Ingrid Soete, dochter van Roger en Elsie Das. De familietraditie is dus bewaard gebleven.

Op het einde is er nog ambachtelijke zwarte zeep geproduceerd, wat reeds een bijkomend voorstel was in 1924 bij de aanvraag tot voortzetting van het levertraan bedrijf maar wat toen niet doorging..

De bedrijfsgebouwen bestaan heden nog steeds en dienen thans als opslagplaats.

BRONNEN

- Provinciaal Archief West-Vlaanderen
Dossier A.3.-G.B./1998/P.B./6a
- Stadsbibliotheek Oostende :
Gescande Oostendse documenten (Le Carillon, l'Echo d'Ostende, De Zeewacht en De Duinengalm)
- Hendrik Soete: zoon van Roger Soete en Elsie Das.

In september 2010 werd begonnen met de afbraak van het welbekende *Mediacenter* te Oostende. Tijd dus om even stil te staan bij dit gebouw en zijn historische evolutie.

De vraag naar een plaats om grote evenementen te Oostende te kunnen organiseren, dateert al uit het begin van de jaren '40. Tijdens de oorlogsjaren wilde men immers in het oude stationsgebouw, de verdwenen Albert-Hall, een informatie- en cultuurcentrum oprichten voor reizigers die naar de kust afzakten (1). Na de oorlog bleef de vraag om een expositiecentrum in Oostende op te richten aanwezig. In 1949 leek deze vraag beantwoord te worden toen een hondententoonstelling in de Albert-Hall werd ingericht (2) Maar door de aanleg van de autostrade en de ontsluiting van het stadscentrum, moest de Albert-Hall verdwijnen. In juli 1956 kwam architect Devos met een voorstel aan het Oostendse stadsbestuur om een heliophthaven neer te planten op de braakliggende terreinen van de voormalige Albert-Hall. Door allerlei praktische problemen werd dit voorstel afgewezen (3). In 1960 werd een houten loods opgetrokken waar de handelsbeurs *Tecnik-Hotel* doorging. Tussen september 1965 en juni 1969 vond de jeugdclub *Non-Stop* onderdak in deze houten loods (4). In oktober 1968 had de Oostendse gemeenteraad haar goedkeuring gegeven voor de oprichting van een shoppingcentrum en appartementsblokken op dezelfde gronden. Opnieuw verdween een tijdelijk expositiecentrum.

Met de verdwijning ervan stegen steeds meer stemmen op om een vaste expohal op het Oostendse grondgebied op te richten (5). Aanvankelijk werd uitgekeken naar de braakliggende gronden tussen de Astridlaan en de Wellingtonstraat en naar de gronden gelegen tegenover het Royal Palace complex. Beide liggingen en beschikbare oppervlakte gaven echter geen voldoening. Uiteindelijk ging de belangstelling naar de gronden nabij het A.S.O.-voetbalterrein in de omgeving van de Troonstraat. Daar was een oppervlakte van 12 000 m² beschikbaar, waarvan 7 000 m² door de expohal zelf in beslag zou genomen worden (6). In september 1972 was de vaste expohal een feit. De architect van het geheel was Jan Christiaens (7). Meteen volgde ook de opening van de beurs 'Technik' Hotel' (8). Met de verdwijning van het *Mediacenter* wordt meteen een tijdperk afgesloten.

De toekomst zal uitwijzen of er nog nood zal zijn aan een dergelijke expositieruimte in Oostende.

VERWIJZINGEN

- (1) *Panne-Strand*, 26.07.1941, p. 3.
- (2) *De Zeewacht*, 08.07.1949, p. 3.
- (3) G. RENOY, P. DE MOOR, *Honderd jaar toerisme*. Tielt, Lannoo, 1997, p. 69.
- (4) *De Zeewacht*, 23.03.1962, p. 1.
- (5) *De Zeewacht*, 22.11.1968, p. 11.
- (6) *De Zeewacht*, 24.10.1969, p. 7.
- (7) Jan Christiaens was de zoon van Bernard Christiaens (°16/07/1906-+22/03/1967), één van de voornaamste architecten uit het interbellum in Oostende. Zie N. HOSTYN, "Architecten en architectuur te Oostende tijdens het Interbellum"; in: *De Plate*, 1989, XVIII, p. 180.
- (8) *De Zeewacht*, 04.06.1971, p. 1.

Het credo van een visser

Vissermissen vormen een jaarlijks hoogtepunt voor zeelieden en hun familie *

door **Liselotte ANCKAERT**

„Ik ken ze zowat allemaal”, zegt Dirk Demaeght trots over de Belgische vissers en zeelieden. Sinds 1992 is hij nationaal aalmoezenier ter zeevisserij. Ook al wordt hij zelf vlug zeeziek, dag en nacht staat de aalmoezenier ter beschikking van hen die van de zee ‘leven’ en van hun familie. Voorheen was hij directeur van de vissersschool in Oostende. Vandaag coördineert hij onder meer de maritieme opleidingen. Geregeld verblijft Demaeght in Rome voor de Pauselijke Commissie voor Migranten en Zeelieden of de *Apostolatus Maris*.

„Ons land telt ongeveer 460 vissers”, vertelt hij. „In de jaren 1990 waren dat er nog ruim duizend. Vandaag zijn ongeveer 2200 gezinnen voor hun inkomsten van de visserij afhankelijk. Vooral de reders hebben het financieel zwaar.”

Daar de vissers telkens voor ongeveer drie weken op zee zijn en slechts enkele dagen per maand thuis, is het moeilijker geworden om hen te bereiken of samen te brengen. „Daarom zijn de vissermissen zo belangrijk”, legt Demaeght uit. „We houden ze op tijdstippen dat veel vaartuigen en hun bemanningen thuis zijn. Vorige zondag vond in Heist de eerste mis van het seizoen plaats, traditioneel vóór het begin van carnaval. Sinds de middeleeuwen worden de vissermissen de ‘allerzielenvieringen van zeelieden’ genoemd. We herdenken er al wie op zee het leven liet en vooral wie vermist bleef en geen graf kreeg. Na de mis worden bloemen aan het ‘monument der zeelieden’ gelegd. Voor de familie is dat een aangrijpend moment. Zeker voor hen die nooit afscheid konden nemen, omdat hun dierbare vermist bleef. De rouwverwerking gaat bij hen heel traag. Uiteraard zijn er ook nog individuele herdenkingsmissen.”

Later op het jaar vindt ook in Oostende, Nieuwpoort Oostduinkerke en Blankenberge een vissermis plaats. „Ditmaal staat ze in het teken van het Jaar van het Geloof”, vertelt Demaeght. „Ik probeer er altijd een mooie dienst van te maken. De teksten bundel ik in een boekje. Ik sluit zoveel mogelijk aan bij de leefwereld van de zeelui. De missen zijn een uitgelezen kans om het evangelie dicht bij hun huid en in hun ziel te brengen. Het geloof van vissers is vooral gebaseerd op intuïtie. Ze geloven veeleer in God dan in Christus. Als geen ander kennen ze het overweldigende karakter van de zee, die van een platte spiegel in een kolkende massa water kan omslaan. Ze hebben vooral behoefte aan een taal die uitdrukt wat ze ervaren.”

In de lijn van wat er in het *Compendium voor de Sociale Leer van de Kerk* staat, vindt Demaeght het belangrijk om het evangelie te concretiseren. „Ik ben waakzaam, in de zin van alert, en probeer in te spelen op de huidige toestand en behoeften. Zo kregen vissers onlangs een sociaal statuut. We zijn ook erg bekommerd om hun veiligheid. Daarom bestaat er sinds kort een *Draaiboek voor ongevallen op zee*. We bekijken ook hoe we de schepen nog beter kunnen uitrusten, zodat het aantal ongevallen daalt. Het is verschrikkelijk als je slecht nieuws aan de achtergebleven familie moet melden. Ook dat hoort bij de taak van een aalmoezenier.”

Dat het leven op zee veranderd is, ontkent Demaeght niet. „Ook al staan vissers via de hedendaagse technologie meer in contact met het thuisfront, hun gevoel van eenzaamheid is daarom niet minder groot. We richtten inmiddels een comité op om de alcohol- en drugsproblematiek aan te pakken. Zeker als hun partner de relatie verbreekt, terwijl ze op zee verblijven, hebben vissers het moeilijk. Als ik hen wil ontmoeten, moet ik hen vooral zelf opzoeken, in de vismijn of vooraleer de markt begint. Eenmaal ze in de haven aanmeren, willen ze zo vlug mogelijk naar huis. Als alles goed gaat, hoor ik ze niet, maar ze weten dat ze me altijd mogen bellen, gewoon om te praten of als ze met een probleem zitten. Dat geldt ook voor de vissersvrouwen. Het is moeilijker dan vroeger om ze te bereiken. De meesten gaan vandaag ook

werken. Ze zitten niet langer alleen thuis, te wachten, en dat is maar goed ook. Door de jaren heen won ik van velen het vertrouwen. Zoals het van een goede herder wordt verwacht, weid ik mijn lammeren en hoed ik mijn schapen.”

Vissersmissen in 2013

- 1 april (Paasmaandag) om 9.30 uur in de Sint Petrus- en Pauluskerk in Oostende (Sint Petrus- en Paulusplein). Bloemenhulde aan het Monument der Zeelieden om 10.30 uur.
- 20 mei (pinkstermaandag) om 10 uur in de verkoophal van de Stedelijke Vismijn in Nieuwpoort (Kaai), gevolgd door een bloemenhulde aan het vissersmonument.
- 12 september om 9 uur in de Sint-Niklaaskerk in Oostduinkerke (Leopold II laan 85), daarna bloemenhulde op het ere-kerkhof naast het nationaal visserijmuseum.
- 9 november om 17 uur in de Sint-Antoniuserkerk in Blankenberge (Ontmijnersstraat 11), op de ‘Bescheepsdag’ in samenwerking met de vissersgroep Ebbe en Vloed.

* Met toestemming geput uit “Kerk & leven”, Bisdom Brugge; nr. 7, 13 februari 2013, p. 18.



Vissersmis te Heist

FOTO OP HET TITELBLAD

ZEESTATION (1906).

Reeds in 1893 bij het voorontwerp van de nieuwe haveninstallaties van Oostende werd voorzien om op de nieuwe pakketbotenkaai een nieuw, groot, spoorwegstation te bouwen, met rechtstreekse spoorverbinding met de sporen naar Brugge, (in gebruik gesteld in 1896).

Na een aantal bouwopties, o.m. een station met verhoogde perrons, werd gekozen voor een gelijkvloers kopstation.

De werken voor de bouw van het nieuw station "Oostende-Kaai" werden in 1903 aangevat met optrekken van een voorlopig houten station langsheen het "Brandarisdok"

In 1905 werd een aanvang genomen van de bouw van de spoorhal (overdekte perrons en sporen) en werd het houten zeestation gesloopt.

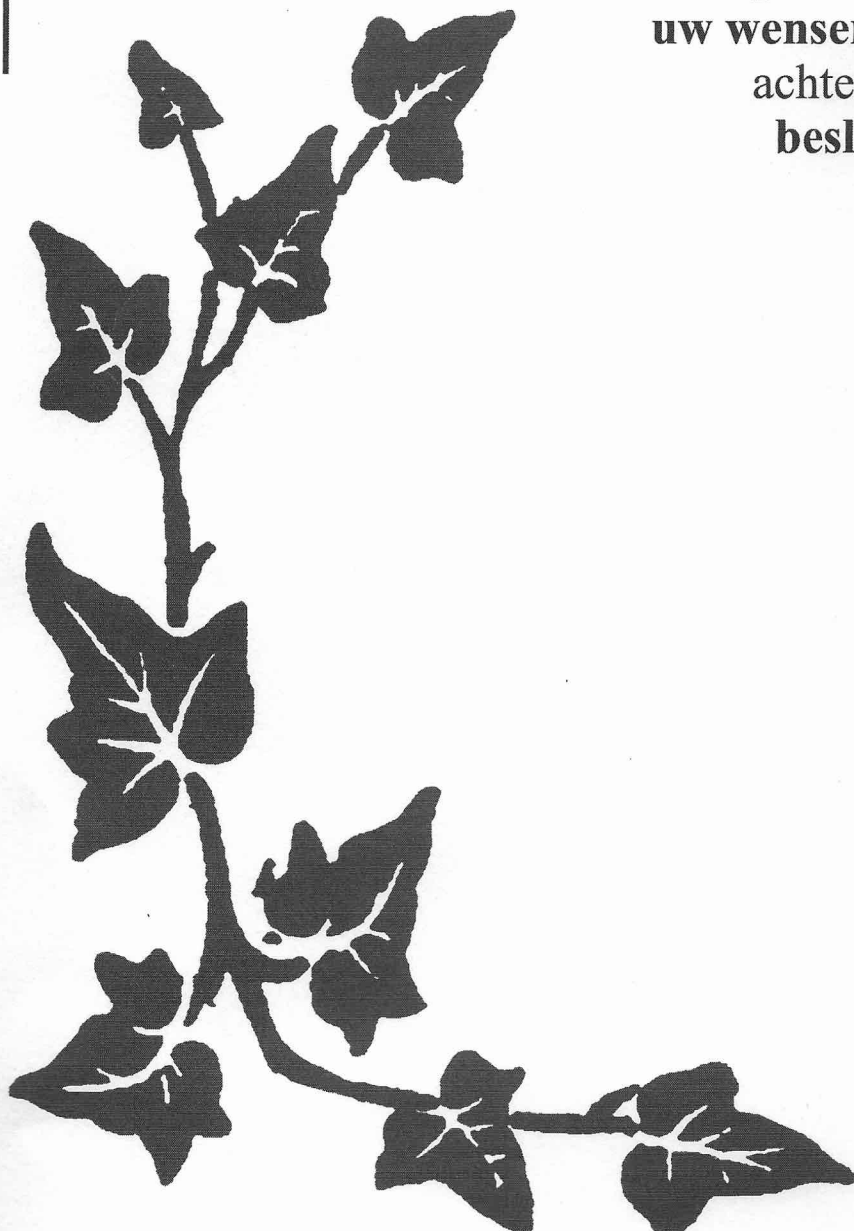
Op de foto, rechts het voorlopig station en links de eerste van drie bogen van de spoorhal. Aan de uitgang van het station staan hotelkoetsen de gasten op te wachten voor vervoer naar de onderscheiden hotels.

In het Eerste Handelsdok ("den eersten bassin"), twee Oostendse tweemastsloepen (de huidige "Nele" is een replica) en uiterst links twee werkschepen van een aannemer van waterbouwkundige werken.

Uitvaartverzorging - Funerarium

Jan Nuytten

Het uitvaartkontra-
kt is de absolute zekerheid
dat uw begrafenis of crematie
zal uitgevoerd worden volgens
uw wensen en dat uw familie
achteraf geen financiële
beslommeringen heeft



Stuiverstraat 470
8400 Oostende
tel. 059/80.15.53