



België-Belgique

PB - PP

8400 Oostende 1

BC6607

Gidsenblad Lange Nelle Oostende

B

Beirens Dirk

Floralaan, 7

8400 OOSTENDE

GIDSENKRING LANGE NELLE OOSTENDE vzw Afgiftekantoor 8400 Oostende 1 - P409072

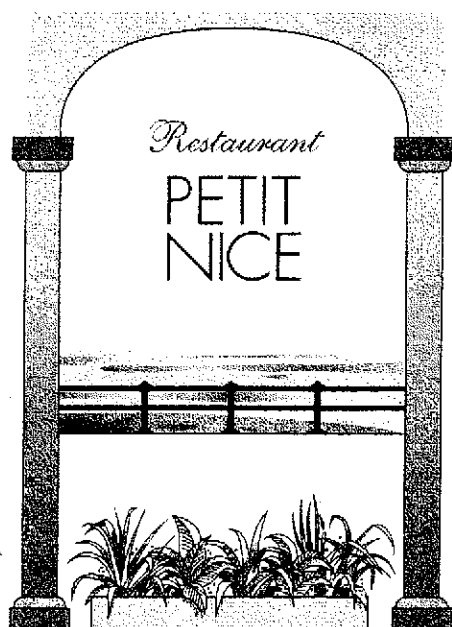
Driemaandelijks blad van de afdeling Oostende - 2006 - 18^e jaargang
Afsendadres & v.u.: Pitteljon Etienne, Leopoldlaan 179, 8430 Middelkerke

IN DIT NUMMER:

- | | |
|---|--------------------------|
| 67 Voorwoord | <i>Leen Coene</i> |
| 68 Activiteitenkalender | <i>Redactie</i> |
| 69 Lidmaatschap 2007 | <i>Redactie</i> |
| 70 Over "De Barge" en andere trekschuiten | <i>Piet Daman</i> |
| 74 Oostende mijn stad | <i>Julien Theys</i> |
| 75 Kraaminrichtingen vroeger en nu | <i>Annie Storme</i> |
| 79 Een Opex-bewoner vertelt over zijn jonge jaren: André Dierendonck | <i>Jeannine Laplasse</i> |
| 82 This is Oostende-radio calling (2) | <i>Geert Ollieuz</i> |
| 85 De Oostendse oesterputten (2) | <i>Rita Debo</i> |
| 88 Oorlog mama? Wat is dat? | <i>Jaak Fonteyne</i> |

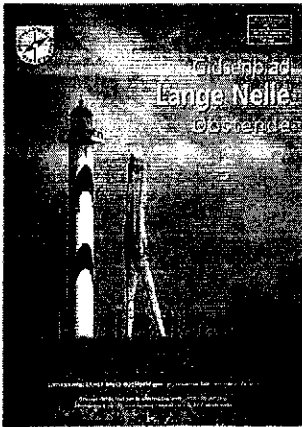
STEUNENDE LEDEN 2006

Danneel Guido
Degraeve Yolande
Deville Roger
Nuytten en Windels
Perdaens André
Romano Silvio
Van Audekerke Paula
Versluys Willy
Vigne André
Wouters Julius



Het meest zonnige hoekje van Oostende heet Petit Nice.
Daar vindt men ook het gelijknamige restaurant Petit Nice, op een boogscheut van het Casino.
Gastheer Herbert en gastvrouw Cathérine zorgen ervoor dat u zich snel thuis voelt in een sfeervol kader.
Kwaliteit, sfeer, service met een glimlach.

Albert 1 Promenade, 62b, 8400 Oostende • Tel. 059/80.39.28 • Fax 059/80.96.44 • www.petitnice.be



Driemaandelijks blad van
de OOSTENDSE
GIDSENKRING
LANGE NELLE vzw
18de jaargang
Nr. 4 - okt. - nov. - dec. - 2006

Colofon

Eindredactie en correspondentie:
Leen Coene, Rietstraat 33,
8400 Oostende
gidsenkringoostende@i-com.be

Redactieleden:
Annie Storme, Etienne Pitteljon,
Marcel Leeuwerck, Piet Daman,
Jacques Fonteyne

Verantwoordelijke uitgever:
Etienne Pitteljon, Leopoldlaan 179
8430 Middelkerke

De medewerkers aan dit blad zijn
zelf verantwoordelijk voor de door
hen getekende bijdragen.
Overname mag mits
bronvermelding.

Vormgeving : Herman Moerman

Voorzitter: Leen Coene

Dispatching :
059 80 73 81 (fax en telefoon)

e-mail: lange_nel@hotmail.com

Rekeningnummer: Gidsenkring
Lange Nelle vzw
nr 380-0049184-76

Lid wordt U voor 15 euro per jaar
(Buitenland: 20 euro)
Gezinskaart: 20 euro
Steunend lid : vanaf 25 euro
Erelid : 50 euro

Ereleden en steunende leden
worden met naam vermeld in het
Gidsenblad.

Gidsenlokaal : Spaans Huisje,
Christinastraat 67, 8400 Oostende

Voorwoord

Geachte lezer,

Van seizoen tot seizoen mag ik dit gidsenblad inleiden, maar het zijn de mensen van de redactie die ik special wil bedanken voor de onophoudelijke stroom interviews, teksten allerhande, die ons zo op allerlei manieren kunnen verrijken.

Ook U, beste lezer, mag zich aangesproken weten om Uw steentje bij te dragen aan dit forum, misschien voelt U zich eens geroepen om ons kond te brengen over Uw kennis of weetjes ivm Oostende?

Straks begint weer een nieuwe jaargang. Wil U graag úw foto op de nieuwe cover, dan kan daar misschien voor gezorgd worden...

Voorwaarden zijn: vuurtoren Lange Nelle moet er duidelijk op te zien zijn, er moet nog plaats zijn voor de gedrukte begeleidende tekst, de basis van de shot mag niet te donker zijn, én Uw foto moet duidelijk verschillend zijn van het beeld op voorafgaande jaargangen.

Misschien komt U nu eens op ideeën? Graag vóór eind november, U krijgt Uw foto's beslist terug, de lay-outman beslist.

Ik wens U een zeer goed "werk"-jaar toe: meer en meer bewijst men dat ..werken gezond is! En ik wens U meteen ook een goed jaareinde toe.

Maar, haal vandaag Uw beste champagneglazen boven, geniet nú van Uw beste servies! Laat het leven zich leven!

Allerhartelijkst,

Leen Coene

ACTIVITEITENKALENDER

JAARBOEK 2006 VAN DE WEST-VLAAMSE GIDSENKRINGEN

Het Jaarboek 2006 van de West-Vlaamse Gidsenkringen "Kroniek van een aangekondigde scheiding - De Hollandse Tijd (1814/1830) en West-Vlaanderen" kunnen de leden - op vertoon van hun lidkaart - bekomen bij Azuriet Reizen, Kastanjelaan 3, te Oostende.

Het boek kan ook - mits voorafbetaling van 2,5 euro op rekening nummer 380-0049184-76 t.n.v. Gidsenkring Lange Nelle met vermelding Jaarboek 2006 - worden verstuurd per post.

∅

ENSOR EN DE MUZIEK

Vrijdag 24 november om 20.15 uur
in het Spaans Huisje.

Voordracht door de Heer Norbert Hostyn

Niet alleen de genesis van "La Gamme d'amour" komt aan bod in deze voordracht. Maar we maken ook kennis met Ensors muzikale vrienden, de muziek die hij gehoord kan hebben zowel in Brussel bij "Les XX" als in Oostende in het Kursaal en elders.

Bovendien maken we ook kennis met muziekstukken die andere toondichters schreven en waarbij Ensor de bron van inspiratie was.

Leden 1,25 euro, niet-leden 2,50 euro

KUNSTVOORWERPEN

Vrijdag 9 februari 2007 om 20.15 uur
in het Spaans Huisje

Mevrouw De Jonge, restauratie-specialiste, zal het deze avond hebben over hoe omgaan met kunstvoorwerpen.

Leden 1,25 euro, niet-leden 2,50 euro

∅

OVER BOMEN, KRUIDEN, DIEREN

Vrijdag 23 maart 2007 om 20.15 uur
in het Spaans Huisje

De symboliek van de Kelten: Spreker F. Van Den Broeck is natuurgids, en verdiepte zich in het magische en de symboliek van de cyclische natuur, en hoe dat "heidense", vooral uit de Keltische wereld dikwijls nog terug te vinden is in onze huidige leefomgeving.

Leden: 1,25 euro, niet-leden 2,50 euro.

GENIET MET AZURIET!

Reisbureau voor alle touroperators, vlieg-, trein-, bootticketten.

*Waar service en dienstbaarheid
geen ijdel woord is!*



REIZEN

Torhoutsesteenweg 449
Hoek Kastanjelaan
8400 Oostende
Tel. 059 51 49 51

Openingsuren
Maandag, dinsdag, woensdag, donderdag en
vrijdag: 9 tot 12 en 14 tot 18 uur.
Zaterdag: 9.30 tot 12 uur.

LIDMAATSCHAP 2007

Het lidmaatschap 2007 gaat in op 1 januari 2007 en houdt in; ons driemaandelijks gidsenblad met activiteitenkalender, wetenswaardigheden, luchtige en wetenschappelijke bijdragen en deelname (aan verminderde prijs) aan onze voordrachten, bezoeken, wandelingen en uitstappen.

Als extra krijgt u het jaarboek 2007 gratis!

Het lidmaatschap voor 2007 bedraagt ;

- gewoon lid: 15 euro. (voor buitenland 20 euro)
- gezinskaart: 20 euro.
- steunend lid: vanaf 25 euro.

Dit kan worden overgeschreven met behulp van ingesloten formulier

op bankrekening 380-0049184-76 van de Gidsenkring Lange Nelle Oostende vzw, Rietstraat, 33 Oostende

Om administratieve redenen ontvangen wij uw lidgeld liefst v o r 31 december 2006.

Indien het adres van de bestemming verschillend is van het adres van de opdrachtgever, gelieve dan dit adres te vermelden in de mededeling.

De gezinskaart en steunende leden kunnen met 2 personen deelnemen aan de verschillende activiteiten.

Wij hopen dat de inhoud van ons blad in 2006 aan uw wensen heeft voldaan en u terug als lid in 2007 te mogen verwelkomen.

Het bestuur



ISO 9001: 2000
Approved by BQA

SCHOONMAAKBEDRIJF nv
ULTRACLEAN
opgekuist staat netjes

Dagelijks en periodiek schoonmaak van residenties, winkels, magazijnen, kantoren en andere panden.

Opfrissen en/of jaarlijkse grote schoonmaak van huizen, appartementen en de 2^{de} particuliere bedrijven.

Opkuis van nieuwbouw of na verbouwing.

Industrieel reinigen van tapijten.

Opkuis na brand.

Meer dan 15 jaar ervaring

Corneel Heymanstraat 3 - 8400 Oostende - Industriezone 2

Tel 059 80 82 45

Fax 059 80 22 83

www.ultraclean.be

e-mail: info@ultraclean.be

OVER "DE BARGE" EN ANDERE TREKSCHUITEN

Piet Daman

Tijdens de maanden juli-aug kan men van Sas-Slijkens dagelijks op het kanaal naar Brugge varen met de "IJzerstar" (Rederij Seastar die ook toeristische tochtjes verzorgt op de rivier IJzer en tussen Nieuwpoort en Oostende). Vertrek 11u00, evt.terugvaart om 17u00, een comfortabele boot, met bistro en ook een open dek: een goede manier om rustig de groene kanaalkanten en het polderlandschap te verkennen met zijn specifieke fauna en flora.

Soms kruist men (motor) jachten die naar Oostende of Nieuwpoort varen via Plassendale (sluis) voor het zomerseizoen, of op de terugweg zijn.

Af en toe glijden ook raceboten van de "Sport Nautique" of de Brugse Roeivereniging over het kalme water.

De binnenvaart, fel verminderd sedert de 60er jaren, komt uit een dal, en zit nu al enkele jaren in de lift.

Tussen 1995 en 2005 steeg het transport met 57%, vnl. containervervoer. Voor 2006, verwacht men een stijging van 13%.

Dit komt ten goede aan de scheepsbouw, voor zeeschepen praktisch nul in België. Antwerp Shiprepair is volgeboekt tot 2010 en levert om de 2 maand een binnenschip af! Dat is positief voor meer rendabele uitbating van kanalen en sluisen; minder verkeer op de autowegen en minder pollutie!

(Cfr.: "Ontwerp" Noorderkanaal uit Zeebrugge!?)

We zien hiervan niet veel op de West-Vlaamse waterwegen met beperkte capaciteit (o.m. sluisen) voor moderne schepen.

Het was ooit anders! Zij het op een andere schaal.

Weinig van de toeristische bootjesvaarders op "de vaart", geven zich rekenschap, dat zij een historisch, waardevol traject volgen, dat

ooit een commerciële slagader was in de streek.

Tot in de 19de eeuw passagierden duizenden personen op de Vlaamse waterlopen en kanalen.

De landwegen waren moeilijk berijdbaar en onveilig. Steenwegen ("kalsijdes") werden maar bij mondjesmaat aangelegd vanaf de Oostenrijkse periode (2de helft 18de eeuw). Tot ± half 19de eeuw, gebeurde (comfortabel) vervoer van personen en van goederen voornamelijk te water.

De spoor- en buurtspoorwegen brachten veel verandering; de "automobiel" en aangepast wegennet, nog veel meer.

Tot in 't begin van de 20ste eeuw, bestond een regelmatige lijn met een beurtschip voor (dagelijks) personenvervoer op het kanaal tussen Brugge en Oostende.

Het was de barge (of bargie), benaming gebruikt van de 17de tot einde 19de eeuw voor een trekschuit op binnenwateren voor vervoer van personen. De trekschuiten werden voortgetrokken door paarden ("geketst") of bij mankracht (door "boottrekkers" of "lijnlopers") langs verhaalwegen ("ketswegen"). Gewoonlijk gebruikte men 2 tot 4 paarden.

Voor hoog bezoek (snelheid!) werden soms meer paarden ingespannen.

Bij zware ijsgang ging een verstevigde trekschuit, getrokken door 10 à 12 paarden, de barge vooraf als ijsbreker.

Het was het bekendste vervoermiddel in de 17de en de 18de eeuw.

Verslagen van bezoek van hoogwaardigheidsbekleders en reisverhalen, doen hier kond van. Men vindt ook gegevens terug in annalen, reglementen en rekeningen van o.m. schippersambachten.

Het was blijkbaar de meest zekere en klok-vaste verbinding tussen Oostende en Brugge

(21 km langs het kanaal, met aanlegplaats Scheepsdale; te voet 4 à 5 uur - met de barge ± 3? uur). Men moest wel 2 of 3 keer overstappen o.m. te Plassendale en aan de Sluizen van Slijkens. Vandaar bereikte men in 15 min. met de roeiboot de stad Oostende.

Een reisverslag van een Engelsman van 1707 vertelt dat vanaf de sluizen de trekschuit vertrekt om 15u00 precies. Er werd na 1? uur van paarden gewisseld.

Vanaf het begin van 17de eeuw organiseerde de Staten-Generaal van Vlaanderen deze diensten voor personenvervoer, om de kosten van de aanleg van de kanalen enigszins te recupereren (Kanalen vanuit Brugge naar Gent, en via Plassendale naar Oostende of naar Nieuwpoort en Duinkerke).

Het tarief verschilde naargelang van de plaats op de boot. De leden van de Staten van Vlaanderen en de gedeputeerden van de steden, hadden niet alleen voorrang, maar moesten, evenals capucijnen, discalsen (= ongeschoeide kloosterorden) en minderbroeders, niet betalen.

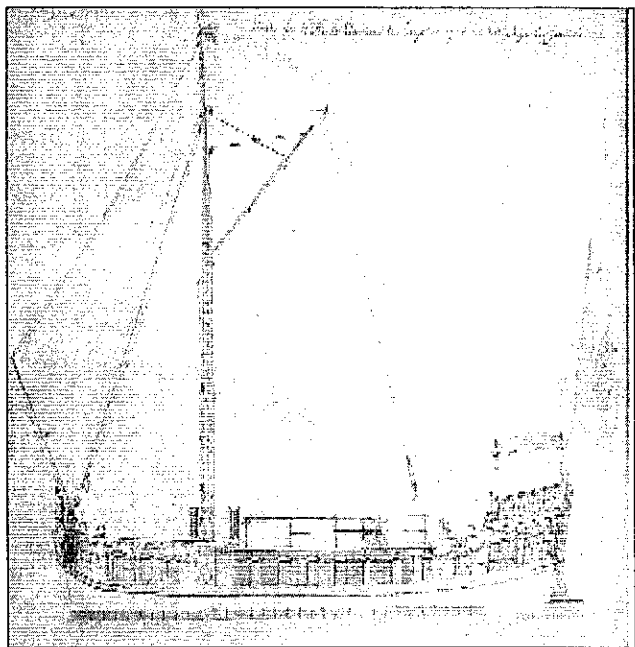
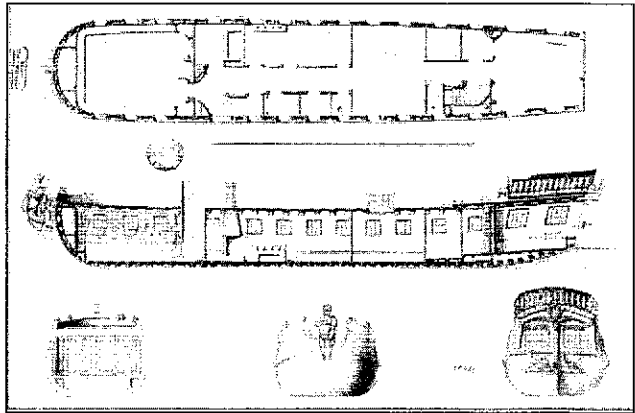
De bargedienst werd verpacht aan de meest biedende (zo verzekerden meestal Brugse schippers de lijn tot Plassendale). Er mochten alleen personen en handbagage vervoerd worden.

Met de gewone schepen mochten schippers alleen vracht vervoeren en slechts in uitzonderlijke gevallen ook personen: hun collega's, soldaten, of kooplieden die bij hun waar wensten te blijven.

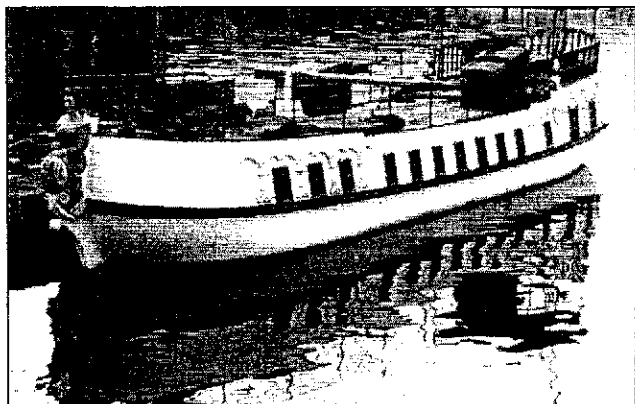
Vanaf 1623 bestond een dagelijkse verbinding tussen Brugge (Minnewater) en Gent, duur ± 8 uur (moest aankomen vóór het sluiten van de poorten). De lijn startte met 2 schuiten "De Leeuw" en "De Dolfijn". Ook werden er vanaf 1623 twee trekschuiten in gebruik genomen op het traject Brugge-Oostende (van Plassendale naar "de grote kreek" = de Geule).

Einde van de 18de eeuw had de barge volgende afmeting: lengte 25 meter, breedte 5 meter en een holte van 2,5 meter. Een mast liet toe een zeil te heisen. Er was een eetzaal, keuken met achterkeuken en een toilettruimte. Achteraan was een rijkelijk inge-

richte "Statenkamer" o.m. voor de leden van de Staten van Vlaanderen.



Noot: Tijdens "Oostende voor Anker 2006" was een prachtig exemplaar te bewonderen van de "Gentse barge", een replica van een 18de eeuwse trekschuit met Statenkamer (gemaakt in Boom en Gent, met een boegbeeld "De Maagd van Gent" door Walter De Buck).



Vele vooraanstaanden, zoals tsaar Peter de Grote, Koning Lodewijk XV en Koning Willem der Nederlanden, reisden aan boord van deze befaamde trekschuiten of beurtschepen.

De Deense Koning Christiaan VI reisde in 1768 op deze lijn onder de naam van Prins van Travendahl en voer door met de barge tot Oostende.

Ook de Hertog van Brunswijck, neef van Keizerin Maria-Theresia, passagierde er mee naar Oostende in 1752.

In augustus 1783, voor de inhuldiging van het 2de en 3de dok van de Oostendse haven, reisden de Gouverneur-Generaals Aarts Hertogin Marie-Christine en haar echtgenoot de Hertog van Saxen-Teschen, vergezeld van de gevolmachtigde Minister Graaf van Belgiojoso, de Prins de Ligne en andere hoowaardigheidsbekleders met de Staatsiebarge. Vanuit Brugge kwamen ze aan te Sas-Slijkens waar ze verwelkomd werden door Thomas De Grijspere (Raadsheer van de Geheime Raad en "promotor" van de nieuwe haven van zijn geboortestad).

Met een prachtig versierde gondel vaarden ze door de sluis van het 1ste vlotdok naar de nieuwe werf.

(Tot het bouwen van de Franse Spuikom (1810) met sluis en dijken, waarover verkeer mogelijk was, o.m. stootkar voor de bagage, werden de passagiers en goederen voor de trekschuiten vanuit of naar Oostende meestal vervoerd per sloep naar of van Sas-Slijkens.)

Tijdens het (vierde) bezoek van Napoleon aan Oostende (20 mei 1810), reisde hij met een trekschuit van Gent naar Brugge en van Brugge naar Oostende (de Prefect van het Schelvedepartement vond dat enkel deze wijze van reizen de meeste faciliteiten kon bieden en het veiligst was). Hij, Keizerin Marie-Louise en hun gevolg, gingen aan wal in Sas-Slijkens, waar ze werden ontvangen door de Bredense en Oostendse overheid. Vandaar reed de Keizerlijke stoet (wellicht over de dijken en "Franse Sluis" van de "Bassin de Chasse" die hetzelfde jaar in gebruik genomen was en officieel werd ingehuldigd) naar Oostende.

De laatste grote gasten waren vermoedelijk Koning Leopold I en zijn gemalin Louise-

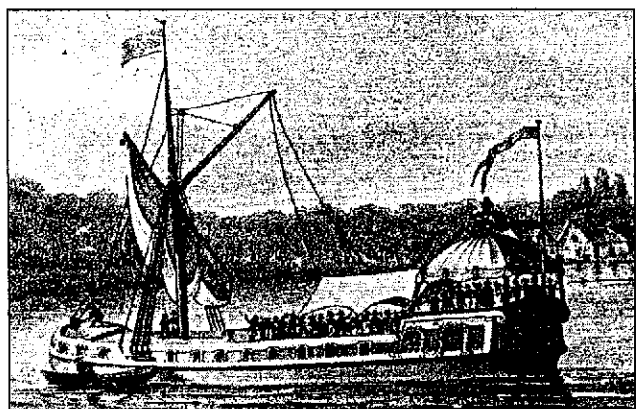
Marie die in augustus 1834 de genoegens van de trekschuit ontdekten om van Brugge naar Oostende te varen. Bij die gelegenheid werd de barge door 8 paarden getrokken en feestelijk versierd.

De Vlaamse bargedienst was in Europa zeer vermaard voor zijn comfort en vooral zijn goede keuken.

Een Engels schrijver Robert Southey, die in de herfst van 1815 een rondreis maakte in de Nederlanden vertrekkend uit Oostende, publiceerde een dagboek waarin hij vertelt hoe aangenaam het was met de barge te reizen: de boot werd getrokken door 4 paarden en vorderde aan \pm 5 mijl/uur. De kajuiten aan voor- en achterstevan waren comfortabel en weelderig gestoffeerd. Het eten was er zeer goed.

Een andere Engelsman vond de keuken aan boord zo prima, dat hij bij aankomst in Gent onmiddellijk naar Brugge terugkeerde en het traject meermaals overdeed, in plaats van een verdere verkenning van onze kontreien te ondernemen!

Het ging er bij wijlen ook vrolijk aan toe aan boord. Voor plezierreizen scheepten soms enkele muzikanten in. Een trekschuit met een hele fanfare begeleidde zelfs de Staatsiebarge die Napoleon in 1810 naar Oostende voerde.



Maar de meeste schuiten werden niet voor officiële bezoeken of ontspanningsreizen over onze kanalen getrokken.

Tot in het Oostenrijks tijdvak waren de waterlopen in onze streken van veel groter belang dan de landwegen, vooral wat betreft het goederenverkeer.

Vroeger (vóór het graven van grote kanalen) gebruikte men platbodemse vaartuigen (of bijlanders) met duwpaal, en schuiten (bachutte) die op de ondiepe waterlopen vaarden en eventueel langs overdrachten (overtoom) getrokken werden voor het overbruggen van dijken of waterniveaoverschillen: bv. van Oostende via de Nieuwe Oostendse Watergang en de Hoofdwatering van 's Heer Woutermans-Ambacht (langs de Steense Dijk) over Snaaskerke en Oudenburg op de Ieperleet, of vanuit de Kreek van Bredene, later "Sluisvliet" en "Noordede", langs de Zijdeling(dijk) en via Plassendale naar Brugge.

Op de Oostendse Vaart werd een "Rapelingschip" ingelegd, welke op vaste dagen, kleine hoeveelheden goederen van kooplieden vervoerde.

Op het kanaal Plassendale - Nieuwpoort - Duinkerke vaarde een "marktschip" van Brugge naar Leffinge en andere plaatsen langs het kanaal, op de vaste marktdagen. Vanaf 1641 werden op de kanalen van Brugge over Plassendale naar Nieuwpoort, en van Nieuwpoort over Veurne naar Duinkerke telkens 2 door paarden getrokken barges ingezet.

"De Sociëteit van het Nieuwe Gedelf" (opgericht voor het graven van de kanalen) die deze lijnen uitbaatte, had het alleenrecht voor het innen van "mile-gelden" (per mijl) voor vervoer van personen en van "vategelden" berekend per vat of ton voor de vervoerde goederen.

Er werden allerlei goederen vervoerd. Aan de hand van de tollijsten krijgen we een overzicht van de verscheidenheid aan handelswaar. In 1698 transporteerden schippers via het sluisencomplex Plassendale wijn en brandewijn uit Bordeaux, boter uit Dublin, tarwe, haring en kaas uit Rotterdam, rogge en kaas uit Amsterdam, draperiestof, kalfsvellen, konijnenpels, galnoten, katoen, lijn en boter uit Londen, vijgen en brandewijn uit Duinkerken, wijnen uit Kales, lood en tin uit Rouen, oesters uit Engeland, brandewijn en haring uit Oostende, wijn uit Nantes, zout uit Sluis, aardewerk uit Keulen... Ook gezouten zalm en vlees, kalfsvellen, mosterd, bier, tabak, rijst, thee, laken en lijnwaad, granaatappelen, kolen en lijn werden telkens in grote hoeveelheden getransporteerd.

(Noot: Een "Spaans tolhuisje", even voorbij de sluisen, linkeroever, bestaat nog en is nu een beschermd monument)

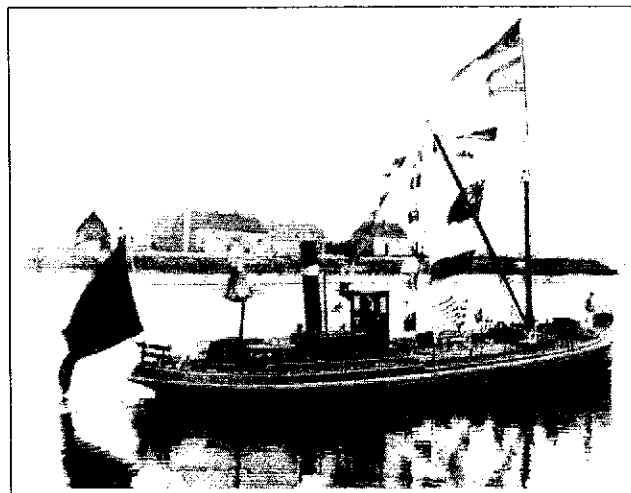
In de zomer (lange dagen) was het mogelijk in één dag van Brugge naar Duinkerke te reizen.

In de Brugse "almanakken" werd er geadverteerd dat de barge van Brugge, tussen mei en september "dagelijckx vertrect 's morgens ten 6 uren om de passagiers te leveren ten selven dag 's avonds binnen Duynkercke, passerende op de noenen te Nieuport ende te 3 uren neffens Veurne".

Zowel voor marktschepen als voor passagiers-barges moesten de "barge-pachters" de opgelegd uurregelingen strikt volgen. Het niet naleven kostte hen ferme boetes. Zij hadden voorrang bij het versassen. Enkel schuiten die verse vis aanvoerden gingen nog voor. Deze "ventschuyten" vervoerden vanaf het laatste kwart van de 18de eeuw ook verse oesters, wanneer de eerste parken in Oostende de vermaarde "Ostendaises" produceerden. In 72 uur werden ze afgeleverd in Brabant (Ook deze dienst werd georganiseerd door de Staten van Vlaanderen).

Tot in de loop van de 19de eeuw werden de schuiten op het kanaal getrokken door paarden. Op het einde van die eeuw bestond er nog een beurtdienst, uitgebaat door Roose-Pardoën. De bargeboot "Maria-Theresia" voer toen 3 maal per week tussen Oostende en Brugge. Nadien vervangen door 2 "stoombarges" nl. Roos I en Roos II van de firma Roose gebroeders uit Oostende. Zij vervoerden meestal koloniale waren en petroleum.

(wordt vervolgd)



Oostende mijn stad.

Toen God de wereld schiep
en alles naar zijn wens verliep
Creëerde Hij Oostende heel apart
tot Koningin der Badsteden, een stad met een Hart.

Dit werd de stad mijner dromen,
waar ik de rest van mijn leven wilde wonen
Ik deelde er liefde, en smart
daarom draag ik Oostende zo diep in mijn hart

Dieh bij de haven, stond ooit mijn bedstee,
en groeide erop, in de geur van strand en zee
In Oostende heb ik alles beleefd en gehad,
't is daarom dat ik Oostende zo aanbad.

Als de "Lange Nelle" de vuurtoren
zijn licht over de stad laat gloren
ervaar je een enig, en uniek wonder
dat maakt Oostende zo heel bijzonder.

De Sint-Petrus en Pauluskerk
is een wonder, met een eindeloos werk
De Vismarkt, het Vissersplein, alles is er pure folklore
Mijn geboortestad, haalt steeds de hoogste score.

Oostende, een veelkleurig mozaïek, van straatjes en pleinen
zijn jachthaven, waar zilverkleurige boten deinen
Mijn stad, een sprooke uit "Duizend en één Nacht"
dank U God, U schiep een pracht.

Julien Theys
September 2006

MORDAN

NATUURVLEES DOBBELAERE
Christinastraat 69 - 8400 OOSTENDE

Tel. 059/50 52 45 - Fax: 059/50 07 85

e-mail: denatuurwinkelmordan@skynet.be

(400 m² verkoopsruimte)

Openingsuren: 9.00 H. - 18.30 H.

Ook op zaterdag. Zondag gesloten

BIO  **SHOP.**

De Natuurlijkste
zaak van de kust!

GREEN
SLEEP

100% "NATUURLIJK"
SLAAPCOMFORT
(200 m² toonzaal, 1e verdieping)

Green Sleep.

Dieetvoeding, VERSE natuur-, vegetarische en biologische voeding.

Hormonenvrij vlees (vzw. Plattelandsontwikkeling)

Voedingssupplementen en sportvoeding. Natuurlijke cosmetica.

150 kruidenpreparaten uit eigen labo!

DESKUNDIG ADVIES VAN 4 PARAMEDICI EN HERBORIST

KRAAMINRICHTINGEN

VROEGER EN NU

Annie Storme

MOEDERHUIS MEVROUW JONGBLOET

Situering , ontstaan en evolutie

Het "Moederhuis mevrouw Jongbloet", gelegen in de Hertstraat nr. 7, werd in 1930 opgericht. In de benedenverdieping van dit huis bevond zich de winkel van mijnheer Jongbloet, waar boter, eieren, gevogelte e.d.m. verkocht werden. Vlak daarboven stichtte mevrouw Jongbloet haar eigen moederhuis met een paar kamers. Het moederhuis ontving geen enkele toelage, maar stond onder toezicht van de geneeskundige Commissie van Brugge. De kraaminrichting van mevrouw Jongbloet was geopend van 1930 tot 1960. Belangrijk is hierbij dat door die tijd heen mevrouw Jongbloet en haar schoonmaakster de enige daar werkende personen waren. Om de evolutie van het moederhuis beter te kunnen schetsen is het dan ook noodzakelijk om een beeld van de persoon en de persoonlijkheid, die mevrouw Jongbloet was, te tekenen.

Louise Lannoye-Jongbloet werd geboren en getogen te Klemskerke als 2^{de} kind van een groot landbouwersgezin. Ondanks haar frêle natuur wou ze vroedvrouw worden. Al als schoolgaand kind stond ze haar moeder bij bij de bevalling van het 12^{de} kindje. In 1924 behaalde ze dan uiteindelijk haar diploma voor vroedvrouw en in 1925 begon ze met thuisbevallingen tot ze in 1930 haar eigen moederhuis in de Hertstraat nr. 7 oprichtte. Zijzelf kreeg pas na 12 jaar huwelijk met Georges Jongbloet haar kinderen (5 in totaal, 1 kind werd ten grave gedragen). Op de leeftijd van 33 jaar beviel ze pas van haar eerste kindje en haar tweede kindje, Francine, kwam ter wereld één uur nadat mevrouw Jongbloet een moedertje verlost had.

Mevrouw Jongbloet heeft voor haar werk verschillende onderscheidingen gekregen: omdat de meerderheid van mevrouw Jongbloets patiënten borstvoeding gaf kreeg ze een onderscheiding van de producent van babyvoeding Nestlé (raar, maar waar!): het Nijverheidsteken 1^{ste} Klas op 21.09.1949

onderscheiding van
burgemeester Piers in 1961

onderscheiding van
burgemeester Van Glabbeke

Situatie tijdens de tweede wereldoorlog

Tijdens de oorlog werd het moederhuis gebombardeerd. Het huis stond leeg, omdat heel de inboedel naar Duitsland werd vervoerd voor een militair hospitaal. Voor dit verlies ontving mevrouw Jongbloet later geen enkele vergoeding. Mevrouw Jongbloet deed toen de bevallingen in de Frère-Orbanstraat naast het Heilig-Hartziekenhuis. Na de oorlog verhuisde ze terug naar de Hertstraat.

Officiële gegevens.

DOKTERS

Jarenlang heeft mevrouw Jongbloet samengewerkt met dokter Denolf. Specialisten werden opgebeld indien nodig, bv. Dr. Lauwerijns en Dr. Rombout. In de jaren '50 vestigden zich meer en meer gynaecologen in Oostende, wat voor mevrouw Jongbloet en andere zelfstandige vroedvrouwen uiteraard een grote concurrentie betekende.

AANTAL BEVALLINGEN

Mevrouw Jongbloet heeft in totaal 5.000 (vijfduizend!) kinderen op de wereld gezet.

VERBLIJF

Na een bevalling verbleven de vrouwen nog 10 dagen in haar kraaminrichting.

PREMATURE

In het begin werden de premature baby's bij de buizenstoof gelegd, in watte verpakt en met suikerwater gevoed. Later werden de vroeggeborenen in een verwarmde auto naar het Universitair Ziekenhuis van Gent of naar de ziekenhuizen van Oostende gebracht.

PATIENTEN

Mevrouw Jongbloets patiënten kwamen uit alle lagen van de bevolking van vissersmilieu begoede burgers. Toen ze allang gestopt was met werken kwamen nog altijd veel vrouwen raad en hulp vragen aan mevrouw Jongbloet.

KEIZERSNEDES

In geval van een keizersnede werd de zwangere vrouw met de auto van de dokter naar de St. Jozefskliniek gebracht.

KAMERS

De kraaminrichting bestond uit een zaaltje met 3 bedden, 2 kamers met telkens één bed en 3 kamers met telkens 2 bedden.

OFFICIELE SLUITING

Vanaf het begin der 60er jaren moesten alle moederhuizen per ministerieel besluit aan een kliniek aangesloten zijn. Er ontstonden nieuwe wetten in verband met verloskamers, prematuren, ontsmettingskamers etc.

Hoewel mevrouw Jongbloet nooit vrouwen met kraamkoorts had, noch vrouwen die tijdens of na de bevalling stierven en ook dokters bevestigden dat bij haar alles op de puntjes stond, werd ze haast gedwongen om haar moederhuis te sluiten. Het enige knelpunt was namelijk de ontbrekende lift. In 1960 kwam er zo een einde aan het "Moederhuis mevrouw Jongbloet".

Na de sluiting verhuurde mevrouw Jongbloet nog 5 jaar kamers. Later liet ze haar huis aan een hotel over. Vandaag bevindt er zich een Grieks restaurant en hotel.

Anekdoten, speciale gebeurtenissen en alledaagse routine

De geboortes leidde mevrouw Jongbloet meestal in met een "purge" van eigen fabrikaat: eerst een mengeling van ricinusolie, heet water met Oxo en selderzout; daarna een warme koffie en chinine. Vlak naast de verloskamer bevond zich de badkamer, zodat de vrouwen niet ver moesten lopen om hun behoefte te doen.

Ook bloedingen pakte mevrouw Jongbloet volgens haar eigen "recept" aan: een zakje met ijs, een stoel onder het bed om de benen hoog te leggen en het paternoster bidden. Bij het spoelen van de vrouwen pleegde ze steeds te zeggen: "Zouden de ventjes willen naar buiten gaan, de bloemen moeten water hebben!"

De nageboortes belandden in de chauffageketel of de riolering. De St.-Jozefskliniek gebruikte vroeger ook placenta's om wonden te genezen.

De vrouwen, die geen non als vroedvrouw wilden, kwamen bij mevrouw Jongbloet. Een jong, ongehuwd meisje werd altijd met "madame" aangesproken en naar buiten toe werd gezegd dat haar man op zee was. Mevrouw Jongbloet kookte voor de vrouwen en zorgde bovendien voor de was van de vrouwen en kindjes. Zij werd slechts bijgestaan door één werkvrouw: Emma (werd 99 jaar oud). Emma heeft 30 jaar voor mevrouw Jongbloet gewerkt. De grote hoeveelheden was werden met een katrol naar boven getrokken en op het dak gedroogd. Na elke doopplechtigheid konden de genodigden genieten van een koffietafel in het moederhuis van mevrouw Jongbloet. Een onechtelijk kind mocht vroeger geen dooppeter of -meter hebben. Mevrouw Jongbloet wist de pastoor echter te overtuigen dat elk van haar kleine patiëntjes een peter of meter had, ook de onechtelijke kindjes dus.

Mevrouw Jongbloets kinderen vatten hun ervaringen in en rond het moederhuis samen met de volgende woorden: "Wij wisten waar de kindjes vandaan kwamen, maar niet wie Sinterklaas was".

HOSPITAAL ST. JAN - EDITH CAVELL- STRAAT

Situering, ontstaan en evolutie

Het Hospitaal St. Jan dateert reeds van 1829. In het jaar 1834 kwamen de drie zusters Augustinessen van Brugge, Zuster Theresia Lefebvre, Zuster Robertine Caimo en Zuster Martha Leys, op verzoek van het stadsbestuur naar Oostende om het Burgerlijk Hospitaal te bedienen. Ze gingen slechts een verbintenis van 6 maanden aan, maar na afloop van die zes maanden wenste geen enkele van die drie zusters het hospitaal te verlaten. Het moederhuis van het hospitaal St. Jan ontstond in 1905. In 1961 had de eerste steenlegging plaats van het Henri Serruys-Ziekenhuis in de Kaïrostraat van Oostende.

20 jaar later, in 1981 sluit het Moederhuis Wante aan de Elisabethlaan en wordt het ingelijfd in het Henri Serruys-Ziekenhuis.

Situatie tijdens de oorlog

Tijdens de twee wereldoorlogen was het moederhuis van het St. Janshospitaal het enige functionerende moederhuis voor alle moedertjes uit Oostende en omgeving. De helft van heel het hospitaal moest toen ontruimd worden voor de Duitsers.

Tegen het einde van WO II, in 1944, werkte er slechts één vroedvrouw, Zuster Gabriëlle, die bijgestaan werd door slechts één verpleegster. Door oververmoeidheid werd Zuster Gabriëlle echter ziek en werd ze vervangen door Juffrouw Minne, een bekende leek-vroedvrouw te Oostende.

Tijdens de oorlog mochten de aanstaande moedertjes al 3 weken voor de bevalling in het moederhuis komen slapen (in de kelder). Soms lagen ze er met 2 personen in één bed. 's Nachts bevielen de vrouwen in de kelder of in de operatiekamer (chauffagekelder) bij noodgevallen.

Het moederhuis werd door brandbommen geteisterd. Eén brandbom belandde in de kinderkamer en doodde zo een klein kindje. De andere brandbommen eisten gelukkig

geen mensenlevens op.
OFFICIELE GEGEVENS

A) ST. JANSHOSPITAAL

Dokters/aantal vroedvrouwen

Het aantal vroedvrouwen in het St. Janshospitaal beperkte zich tot 1 à 2: Zuster Gabriëlle en Zuster Imelda, welke de vroedvrouw was met de meeste bevallingen en de langste diensttermijn.

De meest bekende dokter was Dr. Reynders, eventueel bijgestaan door een pediater of dokter in de radiografie.

Aantal bevallingen

In het St. Janshospitaal werden ongeveer 300 baby's per jaar geboren.

Verblijf

Na hun bevalling moesten de jonge moedertjes ongeveer 10 dagen in de kraamkliniek verblijven. Pas op de 6de dag na de geboorte mochten de vrouwen opstaan.

Prematuren

De prematuren werden verzorgd in het hospitaal zelf en in geval van nood verlegd naar Moederhuis Monica.

Patiënten

De patiënten kwamen van in en rondom Oostende en het merendeel kwam uit de toen genoemde "Openbare Onderstand", wat erop wijst dat vooral arme vrouwen hun kindje in dit moederhuis kochten.

Keizersnedes

Aangezien er nog geen lift bestond in dit moederhuis, moesten de vrouwen met een brancard naar de operatiekamer gebracht worden en na operatie terug naar hun kamer.

Kamers

In het St. Janshospitaal was er één verloskamer aanwezig. De vrouwen sliepen ofwel in één van de 2 vierpersoonskamers ofwel in de slaapzaal.

B) HENRI SERRUYS-ZIEKENHUIS

Dokters/aantal vroedvrouwen

Naast de hoofdvroedvrouw, Dorine Goethals

werkten er nog 14 andere vroedvrouwen, waarvan een aantal part-time.

De dokters-gynaecologen van deze kraaminrichting zijn Dr. Ponette, Dr. Deschacht, Dr. Scheirlinckx, Dr. Depauw, uiteraard bijgegaan door een team pediaters.

OFFICIELE SLUITING EN OVERGANG

1968 betekende de sluiting van het St. Janshospitaal en tegelijkertijd de inwijding van het ziekenhuis Henri Serruys. In hetzelfde jaar verhuisde de kraamafdeling van het hospitaal dan ook naar moederhuis Wante.

In het jaar 1983 wordt dan het moederhuis Wante op zijn beurt overgenomen door het hospitaal Henri Serruys. In 1991 verlieten de laatste Zusters het hospitaal Henri Serruys.

ANEKDOTES, SPECIALE GEBEURTENISSEN EN ALLEDAAGSE ROUTINE

A) St. Janshospitaal

Niet de ouders of peter/meter, maar de vroedvrouw zelf droeg het kindje naar de doop.

Een speciale patiënte was een Engelse vrouw die op de "maalboot" beviel. 's Avonds om 10 uur werd de tweeling door de dokter naar het hospitaal gebracht, waar de baby's 1 maand in de couveuse verbleven. Hun moeder kwam regelmatig vanuit Engeland op bezoek.

Toen één van de zusters 's nachts bij de poort langsliep hoorde ze iemand kreunen en schreien: het ging om een moeder met haar pasgeboren kindje. De vrouw was bevallen onder de brug (Leffingestraat /Koninginnelaan).

B) H. Serruysziekenhuis, kraamafdeling "Clemence Wante"

In deze kraaminrichting hebben heel wat bekende mensen voor het eerst het licht gezien: beide kinderen van J. Museeuw, de zoon van Wendy van Wanten, de kinderen van Martin de Jonge.

Het Oostendse H. Serruysziekenhuis is vooral bekend vanwege de onderwaterbevallingen.

Zowel uit het binnen- (bv Louvain La Neuve) alsook uit het buitenland (Nederland en Duitsland) komen de gemotiveerde moedertjes hier hun kindje kopen.

Opmerkelijk is ook het almaar toenemend aantal meerlingengeboortes.

Op intern vlak noemt men de kraamafdeling nog altijd de Clémence Wante-afdeling, waaruit toch een zekere waardering herkenbaar is.

(wordt vervolgd)



■ ■ ■ ■
**GRAFISCH BEDRIJF
LAMMAING**

Wij geven vorm aan uw identiteit!

Zandvoordeschorredijkstraat 14
8400 Oostende
tel. 059 70 71 23 | fax 059 80 45 79
e-mail: print@lammaing.com

EEN OPEX-BEWONER VERTELT OVER ZIJN JONGE JAREN: ANDRE DIERENDONCK

Jeannine Laplasse



In ben geboren in 1936 op 'den Opex'. Wij woonden met ons gezin in de Noord-Edestraat nr. 29. Mijn pa, Emiel, werkte in de bouw als stukadoor en mijn moeder Germaine Vanhaverbeke, had naast haar huishoudelijke taken ook nog een klein kruidenierswinkeltje. Wij waren met 6 kinderen, 3 jongens en 3 meisjes. Ik was het vijfde kind. Op 13 januari 1936 zag ik het levenslicht, 3 maanden later stierf mijn 9-jarig broertje aan de kroep. Mijn moeder had het heel lastig om dit te verwerken. Boven ons winkeltje woonde ons meetje, langs moeders kant. Zij nam ons veel mee om te wandelen naar de zee en het strand.



Na vier jaar oorlog kon ik mij de zee nauwelijks herinneren. Eenmaal de Duitsers onze wijk bezetten, werd opdracht gegeven om aan de overkant van de Koninklijke Baan, vanaf de Voorhavenbrug tot aan het Militair Hospitaal een hoge muur te bouwen. In die muur waren verschillende doorgangen met schildwachthuisjes. Ter hoogte van onze straat was zo een doorgang. Heel het havengebied werd 'Sperrgebiet'. De oorlog was een periode van veel tekorten en onze

kerheden over alles en nog wat. Onze radio pick-up, waar wij zeer fier op waren, moest binnengebracht worden in de Zeevaartschool. Dit was een voorzorg die de Duitsers namen om te beletten dat wij naar de Engelse radio zouden luisteren. Eerst timmerde mijn pa een houten kistje om de radio goed in te pakken. Gelukkig hebben wij hem na de oorlog ongeschonden teruggekregen.

Er was dikwijls alarm in die tijd. Bij het loeien van de sirene liep iedereen zo vlug mogelijk naar de crypte onder de kerk. Mijn pa was daar niet erg voor te vinden. De eerste keer dat wij er 's nachts naar toe gingen was het raak. Een vanuit zee afgevuurde bom raakte de linker voorbeuk van de kerk. Van die dag af was vader druk in de weer om in onze kelder slaapvakken in elkaar te timmeren. Bij vliegtuigalarm vluchtte heel ons gezin met een paar geburen de kelder in. Lange tijd hing boven het tuindeurtje rechts naast onze kerk een bordje met 'Abri' erop.

Wij hadden thuis een bouvierhond Max genaamd. Mijn pa spande die onder onze kar om verse groenten naar de vroegmarkt te halen. Als onze hond begon te huilen mocht je zeker zijn dat er Engelse vliegtuigen op komst waren. De burens hielden onze hond nauwlettend in het oog. Naarmate de oorlog vorderde werd het voedsel schaarser, ook voor onze hond. Zo werd het gevaarlijk om met het weinige voedsel dat wij hadden in zijn buurt te komen. Mijn pa was verplicht hem te laten afmaken. Dit gebeurde in het slachthuis.

Hoe verder de oorlog vorderde hoe meer er werd geëxperimenteerd met voedsel. Ik zie nog het molentje op de keukentafel vastgeschroefd om peerdebonen te malen. Met het meel bakte moeder koekebrood. Wat een lekkernij in een lege maag! In ons achterkoertje werd door mijn pa een oventje in bakstenen gemetseld om haringen te roken. Een manier om haringen eens met een andere smaak te eten. Deze vissoort stond bij ons,

en bij vele anderen, dikwijls op het menu.

Toen ik een jaar of zeven was ben ik eens mogen meegaan met de huifkar van Charles Vanhoutte, die had toen een groentenwinkel in de Voorhavenlaan naast de beenhouwerij van Bostoën, om een levering te doen van groenten en voedingswaren in het 'Sperrgebiet'. Spannend was dat!

Wanneer iemand ziek werd probeerde men eerst een keukenremedie. Pas als het echt niet hielp werd er een dokter bijgeroepen. Voor een zweer werd prei op de zweer gelegd om die te doen rijpen. Ook warme lijnzaadolie was een goed middel om het gezwel te rijpen. Wie het schurft had werd met een harde borstel afgeschuurd tot je vel rood stond en dan met sulferbloem ingesmeerd. Je mag geloven dat het piekte. In die tijd kon je ook bij apotheker Reynaerts om raad vragen. Een dokter kwam eenmaal in de week zijn zitdag houden. Zo was er een dokter in het appartement boven de klerwinkel van Rosseel in de Voorhavenlaan (nu coiffeur Bianca). Er was ook dagelijks controle op luizen.

Na de Duitsers kwamen de Engelsen. Er waren veel soldaten in onze wijk gestationeerd. De stadsschool werd ontruimd om een onderkomen te geven aan deze soldaten. Op het kruispunt van de Jacob Besagestraat en de Aimé Liebaertstraat was er een grote tent gebouwd. Die tent deed dienst als garage en depot.

In onze buurt woonde een zekere Fernand. Hij was gefascineerd door al die jeeps en tanks. Die kerel zat met niets in. Op een dag sprong hij achter het stuur van één van deze jeeps en reed ermee weg. Ter hoogte van het Militair Hospitaal raakte hij vast in een diepe gracht. Wat een ramp! Wat er nadien met hem gebeurde hebben wij nooit vernomen.

Na de oorlog in 1945 kwamen de vissers en reders terug uit Engeland. Er heerste een bouwwoede op de wijk. Voor elke bouwwerf lag een hoop zand. Daar konden wij heerlijk 'boelabarak' in spelen. Wij maakten een toren met een baan erin. De ketten werden de berg afgerold en wie eerst aankwam was de winnaar. Zo speelden wij Ronde van Frankrijk. Als voorbeeldige jongen van de Broederschool was ik misdienaar. Het lof was om 18 uur. De kerkklok kwam dikwijls

ongelegen als je juist een goede beurt maakte tijdens het 'boelabarak'-spel. Pastoor Frère had er iets op gevonden. Een premiestelsel. Als je altijd aanwezig was tijdens lof en mis kreeg je een boek. Zeer in trek waren de boeken van 'Dik Trom' en de boeken van 'Karl May'. Volgens de periode van het jaar had je nog een kettetijd, een hoepeltijd, top-tijd, potjekarie en nog vele anderen.

Als misdienaar beleefden wij bij een trouwdienst spannende momenten. Het was de gewoonte dat het pas getrouwd koppel bij het verlaten van de kerk door de misdienaren werd tegengehouden met een koord. Het kersverse bruidspaar mocht enkel door na het betalen van tolgeld aan de misdienaren. De koster eiste echter dat geld op! Bij een volgende trouw werd het ontvangen geld in onze kous gestopt. De koster kwam er echter achter. De volgende keer dan maar iets anders geprobeerd. Een vriend niet-misdienaar stond achter ons en het drinkgeld werd doorgegeven. De koster kon fluiten naar zijn drinkgeld!

Ik doorliep het lagere in de broederschool op de wijk. Er waren nog twee broeders van de 'Orde van Liefde' die tot 1949 les gaven. Van de leraren herinner ik me nog goed meester Constandt, wij noemden hem 'de bulte'. Ook meester Missiaen gaf er les. Hij werd 'krulle vier ogen' genoemd, dit had hij te danken aan zijn weelderige krullenbos en zijn klein muizenbrilletje. Na mijn lager ging ik naar het College in de stad Oostende.

De tweede zondag van juni was er kermis op de wijk. Dit begon met een vissersmis in de voormiddag. In de namiddag ging er een processie door de mooiste straten van de wijk. Ik kreeg dikwijls de rol van bruin paterke. Nadien mochten wij het brood dat wij meedroegen behouden. Nog zo slecht niet hé! Jef Van de Velde met zijn blonde krulletjes was dikwijls het kindje Jezus. Na het serieuze gedeelte mochten wij naar de kermis die stond opgesteld in de Voorhavenlaan tussen de Noord-Edestraat en de Thomas Vanloostraat. In 1952 werd de Voorhavenlaan in beton gelegd en verhuisde de foor naar de Stanleylaan naast de kerk. Wat was er zoal op de foor? Wel, je had er de beestenmolen, de slingers, de boksauto's, de rupse, bollo smitto, charlowietje, het schietkraam

van Fernand en nog veel meer. Fernand, dat was geen gewone hoor! Hij schoot met luchtkogels op het licht van de straatlantaarns om te oefenen.

Wie waren zoal de gekende figuren op onze wijk? Iemand met gezag op onze wijk, dat was onze champetter 'platvoet'. Naast de Opex had hij ook nog de orde in Mariakerke te handhaven. Op de duur hadden wij het door welke dagen en uren hij op onze wijk zijn dienst deed. In geen tijd wist iedereen dat hij op komst was.

Een figuur die je aantrof in de vismijnbuurt was 'dove Fluppe'. Deze dakloze figuur was ooit 'sparring's partner' van de bokser Karel Seys. Potdoof van de slagen naar het schijnt, was hij op de dool geraakt. Hij sliep 's nachts in het chauffagekot van het bestuursgebouw.

Wanneer de zomer naderde, streek op onze wijk een groep zigeuners neer. Zij kampeerden aan de overkant van de Koninklijke baan in het begin van de Napoleonlaan, waar zich nu het Departement voor Zeevisserij bevindt. Een paar dagen later waren zij alweer vertrokken.

Als je iemand met krachtige stappen zag aankomen dan was dit 'wiet spriet'. De man was afkomstig van de Coupure, een omgeving van Sas-Slijkens. Typerend voor hem was zijn wijde fluwelen broek (Hollands model) met een bruine sjofele vest erboven, werkmansklak, een rode zakdoek met witte bolletjes rond zijn hals en een zak (type schrijnwerker) over zijn schouder. Nog een typerende figuur was onze gazettenmarchand Gerard. Hij bezorgde ons dagelijks door weer en wind de krant met zijn fiets.

Ook onze brievenbesteller was een type apart. Nog iets dat mij te binnen schiet was dat er gedurende de kermisweek in ieder café iets te doen was: ringsteken, appeltjepluk, mastklimmen, zaklopen en nog veel meer. Het was een week vol ambiance. Het bier vloeide rijkelijk.

In de zomervakantie had je de vakantieschool. Kinderen van Oostende en omgeving kwamen met een lange tram van wel tien wagons 's morgens om 9 uur toe. Eerst kregen ze een onderkomen in het Fort Napoleon. In 1958 opende het nieuwe centrum 'Duin en Zee' haar deuren.

De tijd staat niet stil. Een mooie tijd was de periode dat ik naar de Stad Oostende van sortie mocht. Wij gingen met de tram door, maar in de winter was er 's avonds na 10.30 u. geen tram terug. Zo werd er met mijn vrienden afgesproken om op een bepaald uur te verzamelen. In groep kwamen ik, Marcel en Henri Lambregt, Remi Delbaere, André Bostoën, Lucien Daenekint en soms Gust Beyen te voet terug naar huis. In 't stad had iedereen van ons zo zijn voorkeurcafé's. Langs de Visserskaai was dat 'De Graaf van Vlaanderen' en achter de hoek café 'De Vistrap'.

Ik heb mijn vrouwtje Rozette Bovenstier leren kennen bij 'de Blonde', een café op de Vleesmarkt (Mijnplein). Ik was zeer verwonderd toen ze vertelde ook op de Opex te wonen. Ik dacht dat ik er iedereen kende.

Dansen deden wij in 'De Nieuwe Zaal', de 'Winnepeg' of de 'Macumba'.

Na een zalige vrijage van 2,5 jaar

zijn wij in 1960 getrouwd. Wij gingen wonen in de Aimé Liebaertstraat, 62 a op de Opex. Ik verdiende toen mijn kost als bediende in de vismijn bij de NV Motorvisserij.

Ons gezin werd later uitgebreid met een meisje Ann en een jongen Benny. Ann woont nog altijd op de Opex.

Nu is de seniorentijd aangebroken en wonen wij in Bredene-dorp. In ons hart zijn wij echter nog steeds Opexnaren.



THIS IS OOSTENDE-RADIO CALLING... (2)

Geert Ollieuz

Gezien het succes van de onderneming werd enkele maanden later beslist om alle mailboten met radio uit te rusten. Zodoende was België één van de eerste landen die een regelmatige lijndienst van met radio uitgeruste passagiersschepen exploiteerde.

In 1902 werd het nieuwe radiostation van Nieuwpoort-bad in dienst genomen. Eerst werd het in een comfortabele spoorwegwagon ondergebracht. Later werd een nieuw gebouw opgetrokken naast het Loodswezen. In deze periode werd oorspronkelijk de roepnaam van Nieuwpoort gebruikt, nl.: "MTT". Naderhand zou circa 1913 worden overgegaan tot de roepletters van Oostende, nl. 'OST'. Door het kuststation wist koning Leopold II zich meer beveiligd tijdens zijn talloze overvaarten naar Groot-Brittannië. Dit resulteerde eveneens in blijvende belangstelling van het Hof! Onder de hoge bezoekers van het kuststation noteren we ondermeer de kroonprinsen Albert en Elisabeth.

Dit kuststation zou tijdens de eerste veldslag aan de IJzer in 1914 compleet vernield worden en het personeel werd overgebracht naar Le Havre.

Andere landen volgden in die periode het Belgisch voorbeeld! In 1904 kwam het Nederlands station Scheveningen-Haven in de lucht. Deze zender moest de dienst verzekeren met de dagboot naar Engeland. Men voelde ook meteen de noodzaak van een internationale samenwerking aan. Een eerste conferentie werd te Berlijn in 1906 belegd. Deze vergadering leidde tot de stichting van de "*Internationale Radiotelegrafievereniging*" onder auspiciën van de zeevarende naties.

Deze vergadering vaardigde een eerste internationaal reglement uit, te Londen en in 1914 had de daaropvolgende "*Conferentie ter beveiliging van de mensenlevens op zee*" plaats. Enkele ophefmakende reddingsoperaties die de hele wereld en niet op zijn minst de grote rederijen in spanning hadden gebracht, waren daar zeker de grote aanzet toe.

Hierbij denk ik vooral aan de zeeramp met de "Titanic" op 14 april 1912. Deze grote transatlantiek, als onzinkbaar bestempeld, zonk op zijn "maidentrip" - zijn eerste reis - door een aanvaring met een ijsberg. Het gevaar van drijvende ijsbergen, waarvan slechts een achtste boven water steekt, was toen nog weinig bekend. Van de ongeveer 3.300 opvarenden werden er toch nog zo'n 1.500 gered, doordat de marconist een noodsignaal via de radio de ether kon insturen. Het SOS-sein in morse zou sedertdien algemeen gelden als internationaal noodsignaal. Het bestaat uit 3 maal korte, 3 maal lange en 3 maal korte seinen. Het signaal staat voor de afkorting van "*Save Our Souls*". Ondertussen was ook de aard van de berichten geëvolueerd. Private telegrammen werden meer en meer verstuurd. De Belgische onderneming "*Compagnie de Télégraphie sans Fil*" (CTSF) kwam op het idee dagelijks persberichten uit te zenden, zodoende de grote passagiersschepen de kans te bieden kranten aan boord te drukken.

Helaas bracht Wereldoorlog I in 1914 een einde aan de internationale samenwerking. Eer de Duitse troepen de gelegenheid hadden een gedeelte van onze kuststreek te veroveren, waren de mailboten al naar Frankrijk en Engeland vertrokken. De eerste veldslag aan de IJzer vernielde het kuststation Nieuwpoort volledig, zoals hiervoor al vermeld. Het personeel vond een onderkomen in Le Havre, waar een voorlopige werkplaats ingericht werd.

De Oostendse roots

Vlak na Wereldoorlog I, onmiddellijk nadat de Duitse soldaten de aftocht hadden geblazen, werd met de heropbouw van de Radiomaritieme Diensten begonnen. De uit Le Havre teruggekeerde technici van de radiodiensten brachten een deel van de aldaar vervaardigde toestellen terug naar België.

Men koos ditmaal Oostende als vestigings-

plaats. De indertijd geldende motieven voor De Panne en Nieuwpoort-bad waren voorbijgestreefd. Door de verdere evolutie van de techniek speelde de afstand Nieuwpoort-Oostende geen enkele rol meer voor de zenden- en ontvangstmogelijkheden van de mailboten.

Maar ook te Antwerpen begon men eind 1919 met de oprichting van een tweede kuststation. Bij gebrek aan voldoende verkeer in die periode werd er alleen overdag gewerkt; ja bij overbelasting van het gewone telegraafkantoor werd het radiostation in de Sinjorenstad zelfs ingeschakeld voor het uitwisselen van telegrammen met Engeland, dit in tegenstelling tot Oostende waar een permanente luisterdienst was. Het personeel stelde de zenders en ontvangers op in houten barakken nabij de oude stedelijke watertoren, die nu naast de Stedelijke Groendienst aan de Mercatorlaan staat. Dit was meteen de geboorte van het kuststation "Oostende-Radio" dat internationaal officieel de roepletters "OST" meekreeg in telegrafie. Later zou daar "OSU" in telefonie aan toegevoegd worden.

Het nieuwe kuststation was in de kringen van de zeevarenden beter gekend als "het Circus" en door de Oostendenaars als "de Woatertorre", wegens de eigenaardige ligging en architectuur van de houten barakken naast de watertoren, die als antennemast dienst deed. In uitrusting en mogelijkheden was het kuststation heel verschillend van zijn voorganger te Nieuwpoort-Bad. Zo was het zendvermogen heel wat groter, wat de mogelijkheden bood om praktisch alle Europese wateren te bestrijken. De klok rond waakte een luisterdienst op de noodfrequentie 500 kHz over de Noordzee.

Door de jaren heen was de methode van het opwekken van radiogolven met vonkenzenders steeds weer verbeterd en toen Lee de Forest in 1907 de triode uitvond, werd het mogelijk continue radiogolven uit te zenden op verschillende frequenties en van groot vermogen. Daarmee kon de radiotelegrafie worden uitgebreid tot de radiotelefonie. De twee meest courante systemen, die totaal verschillend zijn van elkaar, zijn de amplitudomodulatie (AM) en de frequentiemodulatie (FM). Een radiogolf met AM bestaat uit de superpo-

sitie van een draaggolf met constante amplitude en twee 'zijbanden' bestaande uit een groot aantal golven met hogere en lagere frequenties dan die van de draaggolf. Elk der beide zijbanden bevat de informatie. Een FM-radiogolf bestaat eveneens uit een draaggolf maar met een aantal zijbanden van hogere en lagere frequenties.

In een zender worden geluidstrillingen omgezet in elektromagnetische golven die via antennes in de ruimte gestuurd worden. De ontvangers zijn erop ingericht de ontvangen signalen van hoge frequentie te versterken en vervolgens te detecteren (de getransporteerde informatie onttrekken aan de stromen van de hoge frequentie), daarna op lage frequentie te versterken en tenslotte toe te voeren aan een luidspreker.

In 1913 was de "Ibis VI" of 0.76 het eerste Oostendse vaartuig met draadloze telegrafie geweest, dit gebeurde onder impuls van John Bauwens in samenwerking met het "Koninklijk Werk Ibis". Die eerste radio-apparaat diende voor opleiding van marconisten aan boord van een vissersvaartuig. Het was een stalen stoomtreiler voorzien van twee paalmasten met T.S.F.-antenne (télégraphie sans fil). Het schip was gebouwd op de werf van J. Cockerill te Hoboken in 1908.

Hoewel er in 1925 al proefnemingen gedaan werden, zou het toch tot in 1928 duren vóór-aleer de radiotelefonie operationeel werd. Van dan af werden de trawlers voorzien van een radio-installatie.

Voortaan konden de reders op ieder ogenblik hun instructies geven met het oog op de gunstigste voorwaarden voor visvangst en verkoop.

In de periode van 1928 tot 1946 spreekt men in documenten ook dikwijls van het Radio Middenkantoor (**BCR**, *Bureau Central Radio*) als derde kuststation, te Brussel. Dit radio-ontvangststation was door het "*Belgisch Beheer van Telegrafien en Telefonen*" al op het eind van 1919 opgericht. Het werkte in samenwerking met het zendstation Ruiselede en het ontvangststation Liedekerke, met roepletters ORG.

Hierdoor was intercontinentaal verkeer mogelijk, o.a. capteerde men er boodschappen uit de U.S.A. Op 19 december 1923 legde Koning Albert I te Ruiselede de eerste steen

van een modern zendstation, dat later zou instaan voor de kortegolfuitzendingen van de Radiomaritieme Diensten. Reeds van bij de inhuldiging in oktober 1927 maakte het deel uit van het BCR en droeg in die hoedanigheid bij tot de afwikkeling van wat toen het zeeverkeer werd genoemd.

Maar veel meer dan 2 maal daags een persbericht uitzenden met daarbij ook een "traffic-list" met de roepletters van de schepen waarvoor te Brussel telegrammen in vertoef waren, deed men er niet. In Liedekerke ontving men dan eventueel een sein van één der opgeroepen schepen, en seinde men dan het telegram over. De titel van kuststation BCR leek, wat betreft de complexiteit van de verwerking van dit verkeer, dan ook nogal gezocht. Het werk was veel te omslachtig en vermoedelijk was dit de reden dat na Wereldoorlog II Oostende deze taak zou overnemen.

In volle expansie

In 1930 werd de "*Regie van Telegrafie en Telefonie*" opgericht. Tot haar diensten behoorde ook het kuststation Oostende-radio. Omdat de gebouwtjes aan de watertoren te klein werden, verhuisde men de radiotelefoniediensten naar een gebouwtje van de luchtvaartdiensten, op de Torhoutsesteenweg, daar waar nu het kruispunt met de Duinkerkesteenweg is, nabij het vliegveld. Dit gebeurde in 1932, nadat men al twee jaar experimenteerde met telefonie in duplex. De zendinstallaties waren inmiddels naar het nieuw gebouw te Middelkerke overgebracht. De ontvangstpost van de telefonie, die in de oude watertoren ondergebracht was, werd eveneens naar Stene overgebracht, naar het gebouwtje een paar honderd meter voorbij de "Hoge Barriere".

Ondanks de economische recessie en het steeds dreigender wordende gevaar voor oorlog kon de expansie van de radio niet afgeremd worden. In de periode 1934-1936 werden de vonkenzenders vervangen door toestellen met elektronenbuizen en terzelfdertijd werd ook het zendvermogen verder opgevoerd. De techniek ging er met rasse schreden op vooruit. Meer en meer coasters en vissersvaartuigen werden met radio uitgerust,

doordat de kostprijs van de apparatuur door massaproductie danig gedrukt was.

De korte golven verdrongen de lange golven. Vanaf dat ogenblik kon de gehele zeevaartlijn van de Kongoboten bestreken worden vanuit Antwerpen-radio. Ook het schoolschip "Mercator" bleef eveneens binnen het bereik van de zenders.

In 1914 werd zijn voorloper, het schoolschip "L'Avenir" uitgerust met een radioinstallatie. Hiermee was het één van de eerste zeilschepen die over dit moderne communicatiemiddel beschikte.

De "Mercator" zelf is een schoenerbark of barkentijn die na zijn lange jaren van dienst als schoolschip sinds 1961 als museum-schip werd ingericht.

Steeds meer werknemers waren uit het moederland naar Belgisch Kongo aangetrokken, de Kongoboten vervoerden meer passagiers dan ooit voorheen en droegen in niet geringe mate bij tot de stijging van het radioverkeer. Menig ex-koloniaal, ex-kadet en hun families zullen zich nog ongetwijfeld herinneren hoe vlug en correct hun radiotelegrammen werden overgeseind van schip naar wal en omgekeerd. Na de Tweede Wereldoorlog werd deze taak eveneens overgenomen door Oostende-radio.

Op 30 oktober 1933 werd ondertussen de radiotelefonische dienst tussen abonnees van het Belgisch telefoonnet en de mailboten van de lijn Oostende-Dover geopend. De anteneparken te Middelkerke en Ruiselede werden in die periode verder uitgebouwd met nog betere telefonie- en telegrafiezenders. Er werden ook hogere pylonen opgetrokken, te Middelkerke twee van 65 meter hoogte en te Ruiselede zelfs 8 pylonen van 287 meter hoog voor de gigantische langegolfantennes. Aanvankelijk voorzag men nog hogere antenemasten, maar typerend voor die tijd beperkte men de hoogte om het prestige van de Eiffeltoren te Parijs niet in het gedrang te brengen.

(wordt vervolgd)

DE OOSTENDSE OESTERPUTTEN (2)

Rita Debo

DE OOSTENDSE OESTERPUTTEN TIJDENS DE "BELLE-EPOQUE"

De oesterputten "ROYON-BETTGER & CIE" later "ROYON-HERTOGHE & CIE" werden opgericht in 1856 door de heren Royon en Bettger, een Duits zakenman.

De gronden waarop het oesterpark was ingericht, waren gelegen op de gronden van de huidige Koningstraat, Parijsstraat en een gedeelte van de gebouwen van de Koninklijke Villa. De gronden werden gehuurd aan de Belgische Staat, gezien het een militair domein was.

Op 1 juli werd het complex ingehuldigd en kort nadien al met een bezoek van Prins Leopold en Prinses Marie-Henriette, het toekomstig vorstenpaar, vereerd.

Het langwerpige gebouw dat bij de oesterput hoorde, werd pas in 1863 opgetrokken. In 1883 werd er een stoommachine geïnstalleerd. Deze moest de aanvoer van zeewater verzekeren via een ijzeren buis die over het strand liep.

Bij het oesterpark hoorde ook het "PAVILLON DU RHIN" dat als restaurant een grote vermaardheid genoot.

De historie van het "PAVILLON DU RHIN" en de oesterputten "ROYON" is een zeer complexe aangelegenheid door talrijke verkopen, erfenissen... enz.

De eigenlijke uitbating van de oesterputten gebeurde door de schoonzoon van de heer Louis Royon, Michel Halewyck. Uiteindelijk werden in 1893 de putten verkocht aan Michel Halewyck-Royon.

In dezelfde tijd begon koning *Leopold II* naar gronden uit te zien om het domein van de *Koninklijke Villa* uit te breiden. Met de intentie de oude oesterput "ROYON" te kopen, ging Leopold II dan ook meerdere malen persoonlijk onderhandelen met Michel Halewyck. In 1885 werd de koop gesloten. De koning kocht de gronden voor het bedrag

van 610.000 frank en zijn geniale urbanisatieplannen konden worden doorgezet. Michel Halewyck liet nieuwe oesterparken aanleggen op de rechteroever van de IJzer in Nieuwpoort.

N.V. LES PRODUITS MARITIMES

Michel Halewyck stierf in 1907. Zijn vijf erfgenamen waren niet op de hoogte van de uitbating van oester- en kreeftenparken. Ze stichtten de firma "N.V. LES PRODUITS MARITIMES".

Tijdens de eerste Wereldoorlog werden de installaties totaal vernietigd. De heropbouw gebeurde niet op dezelfde plaats, maar op de linkeroever van de IJzer.

In 1929 kwam het tot een samengaan met de "N.V. HUITRIERES ET VIVIERS DE LOMBARDSYDE". Dat duurde echter niet lang en in 1931 stichtte Raoul Halewyck, kleinzoon van Michel, de "N.V. HUITRIERES ET POISSONNERIE REUNIES" met zetel te Oostende. Naderhand veranderde de naam in "HUITRIERES HALEWYCK & CIE". Daarover verder meer. De oesterputten in Nieuwpoort bleven in bedrijf tot in 1975 onder de firma-naam "HALEWYCK".

OESTERPARKEN L. JANSSENS EN CIE

Janssens legde de oesterparken aan bij de bouw van een jaagdok aan de Halve Maan, ten zuiden van de Leopoldkom en ten oosten van een gepland maar nooit uitgevoerd droogdok. De firma had ook oester- en kreeftenputten aan de Langestraat 91. Ook hier was vers zeewater toegevoerd via een buizenstelsel dat tot aan de zee liep.

Het brievenhoofd van de firma Louis JANSSENS & Charles MESTDAG, daterend van rond de eeuwwisseling toont een niet al te getrouw zicht op de huizen aan de Langestraat en de oesterputten die erachter liggen.

OESTERPARKEN DESMET-LAMBRECHT

De oesterputten "DESMET" waren een voortzetting van deze van "DE BROCK". Ze waren een voorbeeld voor heel oesterkwekend Europa.

Charles Desmet, die vermoedelijk een gewezen werknemer was van de oesterputten "VANDERHEYDE" liet zijn oesterparken aanvankelijk graven op het grondgebied Bredene, rechtover de Oostendse achterhaven.

De oesterputten werden onteigend voor totale afbraak in 1888. De terreinen werden in de openbare weg geïncorporeerd. De putten werden heraangelegd aan de mosselhoek. Ze kwamen te liggen naast deze van "LOGER-LOHR" en "STICHERE-STRACKE". In 1931 werden ze overgenomen door "HALEWYCK".

OESTERPARKEN ARMAND

TERMOTE EN CIE

Deze waren gelegen aan de "bassin de chasse".

OESTERPARKEN A. ROGER-LOHR EN CIE

Deze waren aanvankelijk ook gelegen in de "bassin de chasse" met in de andere hoek de putten van "TERMOTE". Ze kwamen in 1863 in bedrijf.

In 1869 werden ze overgebracht ten noorden van de Mosselhoek. Zo kwamen er drie oesterputten vlak naast elkaar te liggen op de gronden van de achterhaven, namelijk deze van "DESMET", "LOGER-LOHR" en deze van "A. STICHERE-STRACKE".

DE OESTERPUTTEN A. STICHER - STRACKE & C°

STRACKE was tevens uitbater van het in de Belle-Epoque zeer gekende "HOTEL D'ALLEMAGNE" in de Kaaistraat, concessionaris van het restaurant-buffet van de mailboten en van het buffet van het Oostendse kaaistation.

Stracke zette zich steeds volledig in voor het promoveren van de Oostendse economie en het mondaine toerisme. Een straat in Oostende draagt trouwens zijn naam. Na de Wereldoorlog 14-18 werden deze oesterput-

ten verder uitgebaat onder de naam "VERMEERSCH EN C°".

HUITRIERES MODELES D'OSTENDE

In april 1880 was er sprake van de oprichting van de "S.A. HUITRIERES MODELES D'OSTENDE". De ondernemers wilden te Oostende oesters uit Arcachon vetten. Hun prospectus moet de kandidaat-investeerders fabuleuze winsten beloofd hebben. Het blad "Europe" haalde daarop enkele zakencijfers van buitenlandse oesterkwekers aan, en besloot de hele opzet een grote oplichterij te noemen.

Met een petitie van 10 juli vroegen de bestuurders van de "HUITRIERES MODELES" het stadsbestuur van Oostende om toelating voor het aanleggen van bassins op terreinen van het Oude Koersplein, ten oosten van de haven.

De Naamloze Vennootschap kwam nooit goed van de grond en ging naderhand failliet.

GRANDES HUITRIERES PARK

Louis Delbouille, de onvermoeibare en ondernemende Luikse zakenman wiens naam voorgoed verbonden blijft met de snelle uitbouw van Oostende tot luxebadstad (1875-1900), kreeg in 1888 een concessie voor die oesterput.

De aanleg kwam klaar in 1890. De putten waren gelegen tegen de Steenweg naar de Noord-Ede, tussen die steenweg en de Oostendse achterhaven.

In 1897 al waren de oesterputten in handen van de "N.V. HUITRIERES PARK D'OSTENDE" waarvan de Luxemburgse Eugène GASPARD gerant was. GASPARD werd als directeur van deze N.V. aangesteld.

Deze oesterputten werden in 1903 onteigend.

GRANDE HUITRIERE DU KURSAAL

De Oostendse dagbladen "L'Echo d'Ostende" en "Le Carillon" signaleerden eind oktober 1898 de vestiging van een nieuw oesterpark, de "GRANDE HUITRIERE DU KURSAAL", gelegen op de gronden achter het "Etablissement Hydrothérapique" aan de oosthelling Kursaal.

Het oesterpark betrok trouwens zijn zeewater langs dezelfde leidingen als die van de kuurinstelling. Meteen al was een restaurant voorzien en Eugène Gaspar die we al kennen als directeur van Delbouilles oesterputten "Park", (Delbouille was inmiddels overleden) werd aan het hoofd van de instelling geplaatst.

Het hotel-restaurant opende zijn deuren op zaterdag 8 juli 1898. Het was in vele opzichte een eerder originele aangelegenheid. Er was eerst en vooral een ultra moderne grillroom, een nieuwigheid in die dagen.

De blikvanger was ongetwijfeld het restaurant. Men kwam er door een grote vestibule die uitgaf in de Van Iseghemlaan over de Belpairestraat (toen nog Laboratoriumstraat). Het restaurant was een soort terras rondom de oesterputten aangelegd, tevens als een soort wandeling. Men kon er een somptueuze maaltijd tot zich nemen, maar ook gewoon iets drinken. Dit restaurant-terras was schitterend gepland en gedecoreerd door de architect DUJARDIN en zijn medewerker A. HUBERT. Als thema had Dujardin "Oud Oostende anno 1614" gekozen, in navolging van zijn versieringen van de Kursaal-rotonde voor liefdadigheidsfeesten, die kort voordien zo'n succes waren geweest. Het werd een geromantiseerde weergave van de typische kleine volkse huisjes met kleine deuren en vensters en die schattige topgeveltjes. 's Avonds werd heel dit decor elektrisch verlicht en dat was ook een nieuwigheid.

OESTERPARKEN CH. PAVOT ET FILS

Gelegen in de Kapellestraat, 80

OESTERPARKEN VAN GRAEFSCHPE

Gelegen op de helling van de Cirkelstraat.

De laatste twee oesterparken waren van minder groot belang.

OESTERPUTTEN TIJDENS DE WERELDOORLOGEN EN HET INTERBELLUM

Tijdens de eerste Wereldoorlog verdwenen de oesterputten in Oostende tengevolge van de vernielingen door de bezetters aangericht.

Na de oorlog was het moeilijk heropstarten.

- In Engeland brak een epidemie uit in de kwekerijen en onze kwekers hadden bijgevolg moeilijkheden om zich te bevoorraden.

- De internationale handel was tijdens de oorlog en de jaren erna totaal ontwricht.

- De Zeeuwse oesterkwekers hadden hun parken tijdens de oorlog aanzienlijk uitgebreid. Ze bleven immers gespaard van de vernielingen door het oorlogsgeweld aangericht. Na de oorlog veroverde Zeeland dan ook moeiteloos een overheersende positie op de oestermarkt gezien ze onmiddellijk konden leveren.

- De houding van de Belgische regering was ook niet bevorderlijk voor de heropbloei van de oesterteelt, de teelt werd niet langer economisch interessant bevonden. De voordelen waarvan sommige oestertelers vóór 1914 genoten, (bv. vermindering op de invoerrechten van jonge oesters) werden opgeheven.

Slechts 7 parken bleken te kunnen standhouden na de oorlogsjaren. De eigenlijke teelt was dan nog zeer bijkomstig in die bedrijven. Ze moesten het vooral hebben van de invoer en reparatie van IJslandse, Schotse en Noorse kreeft en langoesten.

Rond 1933 liet een bestendige Commissie voor Zeevis en Oestercultuur proeven ondernemen in de Oostendse Spuikom om te zien of er oesterkweek mogelijk was.

Na vier jaar proefnemingen bracht de commissie verslag uit waaruit bleek dat de methodische integrale oesterkweek zeer goed mogelijk was, maar om de kweek op commerciële gronden te beginnen was toestemming nodig van het Bestuur van Bruggen en Wegen. Deze was in het begin weigerachtig om toestemming te verlenen, ze vreesde dat door het vele verversen van het water de Spuikom vlug zou aanslibben, zoals het eerder met het Leopoldsas het geval was geweest. De vrees voor aanslibbing was ongegrond aangezien de Spuikom meer dan een kilometer verder landinwaarts gelegen was dan het Leopoldsas dat zijn in- en uitlaat dicht bij de zee had. Het zeewaterslijk is al lang bezonken eer het de afstand Noordzee-Spuikom overbrugd heeft.

(wordt vervolgd)

OORLOG MAMA? WAT IS DAT?

Uit het geheugen van en door Jaak Fonteyne

Stene - Stationswijk

Even situeren

Dit station, een oude houten (beesten)treinwagon zonder wielen of poorten – bij guur weer soms onze schuilplaats - was gelegen bij het kruispunt van de Gistelsesteenweg en de Oudstationsstraat in de binnenhoek richting kerk of waar zich nu het huis bevindt van de kinesist. In de Oudstationsstraat was, meen ik, slechts één huis en schuin er tegenover het gemeentehuis stonden er ook de resten van een stevige steenbakkerij met een grote gemetste oven met verschillende ingangen en het geheel warm toegedekt met een dikke laag aarde. Het is hier dat voor de oorlog een passagierstoestel tegen een schouw vloog (die vernield werd). In elk geval zag ik er nooit een normale fabrieksschoorsteen. En in 1943 (?) kwam 150 meter verder een afgeschoten Lancaster neer, zo 'n 30 meter ten oosten van de huidige Sparwinkel. Het was een viermotorige Britse bommenwerper.

De Duitsers namen de Oudstationsstraat als de ruggesgraat van hun kamp met aan weerszijden verspreide gebouwen en bunkers. In de steenovens, toen ze vertrokken waren, ontdekten wij er een hele reserve artilleriemunitie. Halfweg de oorlog bouwden ze ook een tamelijk groot, prestigieus gebouw met een mooi grastuintje ervoor, een soort hoofdkwartier. Binnen zelfs gangen, versierd met marmer (uit de afgebroken Kursaal?) en het geheel gebouwd op een stevige bunker wat verklaart dat er beneden geen zijvensters zijn – zie ook de stalen bunkerdeuren aan de achterkant – en het geheel is later gemeentehuis van Stene geworden. Nog jarenlang na de oorlog was er boven de hoofdingang de strenge adelaar met één poot rustend op een Hitlerschildje met swastika (hakenkruis), beschermend(?) opent hij zijn vleugels boven de bezoeker terwijl zijn scherpe, strenge ogen de sloebers van Vlamingen in de mot hadden. En plots was hij weg(gevlagen) of was de koning der prooivogels slachtoffer

geworden van een souvenirjager of gevierendeeld door de Witte Brigade? Of was dit "Duitse" gebied een soort eiland afgeschermd door twee spoorwegen en een kreek? Waar nu het tunneltje ligt passeerde het dubbel spoor naar Brugge en schuin over het kruispunt bij bakkerij Sint-Aubertus, dwars over het kruispunt, liep het spoor naar Torhout en Parijs. Elke spoorwegovergang werd afgesloten bij het naderen van een trein door een barreel op wielen, 'n traverren genoemd. Toen ze na Normandië meer en meer slecht nieuws hoorden (voor hen), gingen die wegafsluitingen dicht met nog een wacht erbij - en de mensen die van de stationsbuurt naar de Konterdam moesten, of wij van het Mariaschooltje op de Meiboom die naar de lering moesten in de Parochiekerk (Konterdam) konden niet meer passeren langs het hoofdkwartier – dat ik steen na steen heb zien groeien. En toen verscheen een bordje dat we maar moesten rondgaan langs de Gouwelozestraat.

Hierbij schiet mij een herinnering te binnen die me nu nog de haren ten berge doen rijzen. Van de Konterdam naar de Meiboom liep er geen tweede straat, wel een fiets- en wandelpad, een stuk liep naast het Bruggespoor. Ik hield ervan om op de sporen te lopen en te stappen van de ene dwarsligger op de andere. Zo stap ik op een namiddag huiswaarts via en op het spoor als ik plots een camion hoor achter mij. Geen probleem ik ben veilig hier op het spoor. En plots rinkelt een dringend alarm ergens bij mij en ik geef er nog niet onmiddellijk aandacht aan. Ik kijk plots naar links, mijn haren rijzen waarschijnlijk ten berge want hier kunnen geen auto's rijden, dan snok ik me om, achter mij nadert snel een donderende stoomtrein en ik moet niet lang nadenken om de spoorwegberm af te stormen! Oef ! – Bijna hadden mijn kindertjes geen vader. Je begrijpt dat ik even herademde !

Iemand die tijdens WOII tiener was en vlakbij de steenoven woonde, vertelde nog dat tegen het einde van de bezetting de mensen

uit de buurt 's avonds hun fietsen in de Duitse gebouwen moesten zetten! Reddingsmiddel om de bezetter te helpen vluchten? ("Elastische terugtrekking volgens de propaganda, om het front recht te trekken").

Een bepaalde morgen stonden al de fietsen er nog op hun plaats, maar waren de Fritsen verdwenen. Een Duitse oudgediende van de (Kriegs)marine, gelegen te Raversyde, vertelde dat ze op 5 september '44 bevel kregen de stad voor te bereiden op een langdurige verdediging. Maar wegens gebrek aan manschappen kwam 's anderendaags een nieuw bevel : "Allen onmiddellijk naar Zeebrugge!" achter de kanalen de "Blinker" en de Stinker". Hier werden ze ingezet in de strijd voor Zeeuws-Vlaanderen, of m.a.w. voor behoud of verovering van de toegang tot de Antwerpse haven.

Na die strijd werden ze er krijgsgevangene met vijf jaar gratis verblijf in Groot Brittannië en was voor hen de oorlog voorbij.

Ps. Schuin tegenover het gemeentehuis van Stene werd er ook een sterke bunker gebouwd en die verdween dan in een daarover gebouwd huis waarop vensters en deuren werden geschilderd.

Een gekantelde betonnen regenput deed ook dienst als schuilkamer.

In de wijk werden verschillende huizen geheel of gedeeltelijk op bunkers gebouwd. Er waren ook sterke gemetste loopgrachten, zoals rond Stene-dorp.

Uit sympathie

Uit Sympathie

**N.V. FIRE TECHNICS
S.A.
Brandweermaterieel
Ladderwagens
Ziekenwagens**

Steenbakkerijstraat, 1
8450 Bredene

Tel. 059 / 34 03 40

Fax 059 / 34 03 41

e-mail: info@firetechnics.be

ING 

Kantoordirecteur R. Rega

Kantoor Middelkerke

P. De Smet de Naeyerstraat, 34C

8430 Middelkerke

Tel. Dir.: 059/31.95.40

Fax: 059/31.95.48

Kantoor Westende

Meeuwenlaan, 24B

8434 Middelkerke

Tel.: 059/31.95.60

Fax: 059/31.95.68

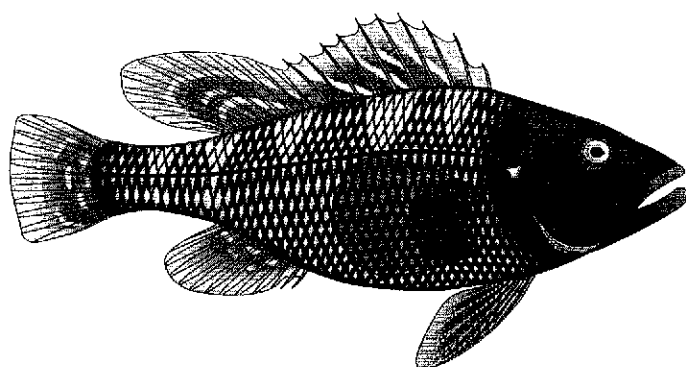
ZEEVIS GROOT- EN KLEINHANDEL

***Van Haudt Patrick -
Van de Wynckel Christa***

Vismijn 107 - 8400 Oostende

Delphin Depuydtstraat 8 - 8470 Gistel

Tel. Vismijn (059) 32 19 95 - Fax (059) 33 19 95



OPENINGSUREN

Maandag - Dinsdag - Woensdag 8 - 16u

Donderdag: 8 - 13u

Vrijdag: 8 - 16u

Zaterdag: 8 - 13u

Zondag: Sluitingsdag

Op feestdagen open tot de middag