

Zwankendamme, wijk van Lissewege, nu Brugge

G. Vandepitte

Eertijds besloeg de parochie Lissewege het gehele ambacht Lissewege, dit op enkele percelen na die onder het ambacht Dudzele vielen. Door aanwas van grondgebied en toenemende bevolking kwam er een eerste afscheiding toen omstreeks 1200 de hulpkapel "Rugge", reeds vermeld in 1188, parochiekerk werd onder de naam van "Koudekerke", het latere Heys of Heist. Daaruit werd op 7 oktober 1253 de parochie Sinte-Catherina-ten Cnocke genomen, het huidige Knokke .

Na de afscheiding van Koudekerke lag de parochiegrens van Lissewege een 150 m ten westen van de monding van de West-Ede, d.i. ca. 100 m ten oosten van het Sas van Lissewege, nu Sas van Heist genoemd. Deze noordoostgrens is lang een onzekere scheidingslijn gebleven want de kinderen van Philippe Vandepitte, die aan het sas woonde, werden ingeschreven in de burgerstand van Lissewege ofwel Heist (1886-1896), dit ondanks het feit dat de grens zogezegd vastgelegd was bij het graven van de Leopoldvaart en het Schipdonkkanaal .

Dat Lissewege nooit is uitgegroeid tot badstad kwam door de annexatie van het gebied tussen Uitkerke-Blankenberge enerzijds, en Heist anderzijds, tengevolge van haven en uitbouw van wat men nu Zeebrugge noemt (1898-1905).

Een verdere ontmanteling van de gemeente had plaats in 1932 toen ook de wijk Zwankendamme bij Brugge werd ingelijfd. Tijdens W.O. II werd trouwens het restant van de gemeente met Brugge gefusioneerd en samen met Zeebrugge vormde het de afdeling Brugge II.

Voor de Lissewegenaars was de bevrijding er een dubbele daar ze losgemaakt werden uit de fusie en opnieuw zelfstandig werden. Niet voor zo heel lang, daar dit in 1970 weer werd ongedaan gemaakt, deze maal voor goed, zo lijkt het.

(1) Met dank aan de heren Vital de Grande, Gerard en Gilbert Gunst, Raym. Bruselle, R. Duysburgh, Flor. Hoste, Om. Vandepitte en Vincke.

De foto's nrs. 2, 9-12 werden ons bezorgd door de heren E. Schepens, voorzitter van het Julius Sabbefonds, en J. Willems, waarvoor bijzondere dank.

(2) M. COORNAERT, Heist en de Eiesluis, Tielt, 1976, pp. 20-24; Idem, Knokke en het Zwin, Tielt, 1974, pp. 287-290; Idem, De oorsprong van Heist, *Rond de Poldertorens*, 15, 1973, pp. 77-80.

(3) J. DE SMET, Het graven van de Leopoldvaart en van de Schipdonkvaart, *Rond de Poldertorens*, 14, 1972, pp. 56 e.v.

1. Het oude Zwankendamme

De naam Zwankendamme komt men voorlopig het eerst tegen in een dokument van 1357. Voorheen schreef men "benoerden Boudekins Blonden" (4), die we vermoeden de bewoner te zijn van de oude hoeve "Gaarlem", in die tijd en nu nog zowat het enige oriëntatiepunt dat in aanmerking komt bij die plaatsbepaling. Toch lijkt het dat de naam ouder is en zeker verband houdt met de aanleg van de Lisseweegse watergang, hoewel men uiterst verveeld zit met een aannemelijke verklaring voor de naam Zwankendamme. Zwank of Swack wordt enerzijds uitgelegd als buigzaam, lenig (vgl. zwenken), anderzijds ook sterk. Zelfs voor de verklaring van "dam" zit het bijkbaar niet zo goed, daar dit woord vroeger ook wel gebruikt werd in de betekenis van brug.

Hier dient evenwel opgemerkt dat de Lisseweegse watergang doodliep op een dam tegenaan de Zandscheerweg en het pas noodzakelijk werd een brug te bouwen bij aanleg van het sas (5). De Zandscheerweg is nu de Wulfsbergstraat.

Het Lisseweegs vaartje werd aangelegd omstreeks 1200 vanuit de Leet, een oudere naam voor de Oostendse vaart, via de Monnikenspie tot aan de Zandscheerstraat waar een dam werd gelegd en een overdracht werd gemaakt. Daar werd het dus een overstap voor de reizigers, een overdrag voor de platbodemscheepjes en een overladingsplaats voor sommige goederen (6).

De watering Eiesluis die moest instaan voor het onderhoud kon de zaak financieel niet meer aan en daar het vaartje uiteraard belangrijk was voor de aanvoer van materialen voor de zeewering en het onderhoud ervan, werd omstreeks halfweg de 18e eeuw de zaak overgenomen door het Brugse Vrije, de overdracht vervangen door een sas en een houten draaibrug gebouwd om de straat te overbruggen. Een gedenksteen met jaartal 1773 werd ingemetst (7).

(4) M. COORNAERT, De topografie, de geschiedenis en de toponimie van St.-Pieters-op-den-Dijk, Brugge, 1972, p. 108 : "... van der moenckespoye van der Does toten damme bi Boudekins Blonden"; Idem, Bijdrage tot de historische geografie van de streek rondom Brugge, *Handelingen der Maatschappij voor Geschiedenis en Oudheidkunde van Gent*, Nieuwe Reeks, XXI, 1967, overdruk, p. 14 : "... den dam benoerden Boudekins Blonden..."; S.A.B., nr. 521, ff 130, oud nummer, Renteboek van de Armendis van Lissewege, 1405, f° 59.63 : "Zwankendamme" (1405), "Zwanckendamme" (1447).

(5) J. DE LANGHE, Toponymen uit de kuststreek, *Biekorf*, 1958, pp. 57, 245 ; 1959, p. 341;

K. LOPPENS, Zwankendamme, *Biekorf*, 1958, p. 341;

K. DE FLOU, Toponymisch Woordenboek van Westelijk Vlaanderen, Vlaamsch Artesië, het land van den Hoek, de graafschappen Guines en Boulogne en een gedeelte van het graafschap Ponthieu, Gent-Brugge, 1914-1939, "Zwank. brug : eene brug te Lissewege", "... au pont de Swanckendamme, 1602-1603, Cte St.-Bertin, f° 10; opmerking : met bijna zekerheid wordt hier de brug vermeld over de Lisseweegse watergang die toegang gaf tot de hofstede Gaarlem, daar de watergang doodliep op de dam tegenaan de Zandscheerweg, en een brug daar geen zin had; "... 48e begin Eiesluis... en de steenen brug over gemelden watergang wat zuyd van gemelde sas, op den uytweg der aldaer staende hofstede Gaernem genaemd, is last van den cygenaer dier hofstede" (Beschrijving Vereenigde Wat. Eiesluis en Groot Reygarsvliet, p. 49, 48e begin.

(6) M. COORNAERT, o.c., 1972, noot 3, pp. 104-130.

(7) R. CROIS, Het sas van Zwankendamme, *Rond de Poldertorens*, 14, 1972, p. 32;

M. COORNAERT, De zeewering van de Oudemaarspolder, *Rond de Poldertorens*, 8, 1966, p. 119 : "... in het midden van de 18e eeuw heeft het Brugse Vrije het onderhoud van de zeewering helemaal overgenomen... een hindernis die moest verdwijnen was het overdracht te Zwankendamme. Het werd vervangen door een sas."

J. DRUBBELE, Beschrijving der Vereenigde Wateringen van Eiesluis en Reygarsvliet, Brugge 1839, pp. 49-50 : "... Den Lisseweegschen watergang...met het sas te Zwank. en de daer gelegen houtten draeybrug zyn last van de provincie".

Een overdrag of sas was noodzakelijk door het verschil van waterpeil tussen het bedijkte Lisseweegs vaartje en de aan de overzijde gelegen waterader. Er was een verval van anderhalf tot twee voet (8). De verbinding met de kust, voornamelijk Heist, werd gevormd door wat men "de Heistsche watergang" noemde, enkele wateraders die onderling verbinding gaven, nl. de Olievliet tot aan de Evendijk, de ader aan de zuidzijde van deze dijk tot aan de Boudin Meitinsluis en vanaf dit punt de Polder- of Evendijkader die aan de noordzijde van deze dijk liep en zo verder tot Koudekerke (9). Nadat Koudekerke overvleugeld was door Heys liet het kerkbestuur van Heys ca. 1540 de waterweg dichterbij het dorp brengen door een kanaaltje op hun grond te graven van ca. 150 m lang dat ten westen van het huidige Marktplaats lag. Het werd de vaart van Heys of sas van Heys genoemd, ook wel Schipvaart (10). Deze secties vinden we later nog onder andere namen terug, nl. Noorvaart tot aan de Evendijk, dan de Lange Smalle watergang tot Schellewaertsheule en verder de vaart van Heys of Schipvaart (11).

Van oudsher was het een drukke bedoening te Zwankendamme en hadden schippers en werklieden handenvol werk. De overdrag van de platte schuitjes die over de damhelling heen moesten getakeld of gesleept worden. Het overstappen van de reizigers en hun bagage, het overladen van goederen daar er ook een driesprong van wegen was. Bouwmaterialen werden langs daar vervoerd en verscheept, zo voor Heist (12). Ook de watering Eiesluis was op deze vaarweg aangewezen om het materiaal voor de zeekeringen, sluisen en het onderhoud ervan ter plaatse te krijgen.

Voorbeeld : in 1366 kochten de sluismeesters van Eiesluis hout te Brugge dat door een zekere Scheerbaert naar Zwankendamme werd gebracht, waarschijnlijk gevlot. Daar werden K. Vercelien en K. Harte betaald "om thout met haren paerden te Zwankendamme over te slepene en ter sluus up te doene" (13). Ook in de 18e eeuw werden nog vele materialen naar zee vervoerd o.a. zinkrijzen, die werden te Zwankendamme overgeladen (14). Zelfs op het einde van de 19e eeuw was er nog scheepvaart op deze waterweg. Op aanvraag van de landbouwers (11.9.1901) werd de Gijzelbrug nabij ter Doest, een boogbrug met steile op- en afritten, verlaagd in 1902. Als reden werd opgegeven dat er toch geen scheepvaart meer was. Toch moet er, misschien plaatselijk en heel beperkt, nog vervoer geweest zijn daar Moes Styns uit zijn herinneringen puttende, aan juffrouw Magda Cafmeyer

(8) G. VANDEPITTE, Waterlast in het Noordkwartier, *St.-Guthago Tijdingen*, nr. 103, okt. 1983, p. 3.

(9) M. COORNAERT, Bevaarbare wegen, *Rond de Poldertorens*, 5, 1963, p. 250;

Idem, Heist het tweede dorp, *Rond de Poldertorens*, 4, 1962, p. 5.133;

Idem, o.c., 1976, pp. 26, 47, 56, 301.

(10) M. Coornaert, o.c., 1976, p. 56.

(11) Idem, Afwatering langs de Eiesluis, *Rond de Poldertorens*, 5, 1963, pp. 145, 150

(12) J. LARBOUILLAT, De verdwenen St.-Antoniuskerk te Heist, *Rond de Poldertorens*, 5, 1963, p. 50

(13) M. COORNAERT, o.c., 1976, pp. 300 e.v.

(14) G. VANDEPITTE, Zinkrijzen te Lissewege, *Rond de Poldertorens*, 17, 1975, p. 129

vertelde deze scheepjes nog te hebben gezien (15).

De Lisseweegse watergang diende ook voor de bevloeiing van het noordkwartier van het Brugse Vrije. Dan werd water afgelaten uit de Oostendse vaart. Ruzies daaromtrent waren legio.

In 1829 stonden de landerijen in de streek reeds onder water van in de nazomer zodat een groot deel van de oogst niet kon worden binnengehaald en er zelfs vee verdronken was. In het voorjaar 1830 konden de landbouwers in april nog niet op hun akkers om ze te bewerken. Er was bevel gegeven om ook langs het sas van Zwankendamme water te lozen maar dat kreeg uiteraard veel contestatie daar de lager gelegen gebieden te Zwankendamme nog meer wateroverlast zouden krijgen. Gevraagd werd het water te lozen langs de Oostendse vaart. Wel waren ze er zich van bewust dat als gevolg daarvan het lozen wel enkele dagen langer zou duren (16).

Die problemen waren tenslotte niet nieuw. Ook in 1776 was de wateroverlast aan de orde geweest. Omgekeerd was er 'zomers soms watergebrek en dan werd aangedrongen om water af te laten uit de Oostendse vaart, waar men uiteraard dan de bevaarbaarheid in het gedrang bracht.

In het eerste jaarverslag van de gemeenteraad, na de onafhankelijkheid van België, op 13 sept. 1836 en opgemaakt volgens de gemeentewet van 30 maart 1836, art. 70, werd onder de titel bevaarbare waterwegen geschreven: "Het Lisseweegsch vaerdeken of watergank door de Gemeente loopende behoorende aen den Waterstaet en is dienende voor den transport der Materiaelen voor de Zeewerken, als ook een groot nut voor den landbouw om in het Zomer Saizoen als wanneer er gebrek aen water bestaet het zelve te kunnen bekomen uyt den Oostendschen vaerd..." (17).

Geen wonder dat aan zo'n knooppunt, zoals Zwankendamme er een was, al vlug een herberg kwam ten dienste van reizenden, werklieden en schippers. Ook zal deze herberg wel eeuwenoud geweest zijn, hoewel we moeten wachten tot 1580 op de eerste schriftelijke vermelding (18). De herberg stond aan de noordzijde van de straat west van de watergang. Het is nu een hopeloos vervallen boerderijtje (19). Nabij het overdrag stonden en staan nog enkele arbeidershuisjes, voordien wellicht van de schippers van Zwankendamme (20).

De verdere bewoning van Zwankendamme en medegaand het gebied ten noorden eraan, betekende

-
- (15) Idem, De dorpskom van Lissewege en omgeving, *Rond de Poldertorens*, 12, 1970, p. 78;
M. CAFMEYER, Oude Lissewegenaars vertellen: Moes de metser, *Biekorf*, 1970, p. 294 (Moes, bijnaam voor Joseph Styns ° Liss. 23.10.1893, gehuwd te Fives Lille 8.10.1921 Hilda Vandepitte)
- (16) G. VANDEPITTE, Het mooie weer!, *Rond de Poldertorens*, 6, 1964, p. 294;
Idem, Wateroverlast, *St.-Guthago Tijdingen*, 103, okt. 1963
- (17) A. CARTREUL, Eerste verjaardag van de gemeenteraad van Lissewege 1836, *Rond de Poldertorens*, 9, 1967, pp. 57-58
- (18) G. VANDEPITTE, Twee doodvonissen voor eenzelfde persoon (1580), *Rond de Poldertorens*, 22, 1980, pp. 4, 5;
Idem, Smokkeldrama te lissewege 1728, *Rond de Poldertorens*, 17, 1975, p. 129;
Idem, Dan maar liever soldaat!, *Rond de Poldertorens*, 19, 1977, pp. 35-36
- (19) R. CROIS, o.c., noot 6, foto Zwankendamme.
- (20) J. LARBOUILLAT, o.c., noot 11;
M. COORNAERT, o.c., 1976, pp. 143, 340

niet zoveel. Enkele boerderijen waaronder Gaarlem en Ter Poorten, dat laatste identisch aan het "Goed of Hof van Zwankendamme", een leen van Wulfsberge (21).

In 1627 of 1628 werd in de buurt een molen gericht waarvan Niclays Michiels de eerste molenaar was (22). De oudsten onder ons zullen zich nog wel "Seventje van 't meulentje" herinneren maar vraag hen niet naar de familienaam die Vrijdenburgh was. Toen Seventje na 45 jaar molenaarsdienst in 1920 zijn molentje verliet om zijn laatste dagen te slijten in het bejaardentehuis in de Moriaenstraat te Westkapelle, werd hij opgevolgd door Jozef Axters en diens zoon Marcel die zich bij zijn huwelijk ging vestigen langs de Evendijk. De molen verdween begin de dertiger jaren (1932 ?). Nu rest nog enkel het molenhuis uitgebaat als restaurant (23).

2. Het nieuwe Zwankendamme

2.1. De ontwikkeling van de industrie in het gebied

Op 1 juli 1894 werd de overeenkomst gesloten tussen de staat, de provincie en het stadsbestuur van Brugge voor de bouw van de havens en het zeekanaal. De staat zou instaan voor de bouw terwijl het beheer en de uitbating zouden verzorgd worden door een nog te stichten maatschappij. Dit kreeg zijn beslag op 26 november 1895 met het oprichten van de N.V. Brugsche Zeevaartinstellingen, in de volksmond "het Maritiem" genoemd. Een concessie van 75 jaar werd verleend ingaande op de datum der voltooiing der werken.

Reeds in 1904 konden de haveninstallaties gebruikt worden, wat voor het kanaal nog een ietsje vroeger lag. Pas op 23 juli 1907 had de officiële huldiging plaats (24).

Voor de aanleg van de havens en het kanaal werden 3000 ha geannexeerd van de aangrenzende gemeenten (25). In 1932 kwamen daar nog eens 609 ha bij door het plan de Zeebruggelaan van Lissewege te verlengen tot de Blauwe Toren in verbinding met de Blankenbergse steenweg, een plan dat al in 1910 opgeld maakte, maar pas in de vijftiger jaren werd gerealiseerd. Daarbij voorzag men naast die baan een tramlijn die Brugge met Zeebrugge zou verbinden (26).

(21) G. VANDEPITTE, Toponiemen te Lissewege, *Rond de Poldertorens*, 30, 1988, pp. 177-180; zie ook Atlas Buurtwegen 1842

(22) G. VANDEPITTE, Het geboortjaar van de Zwankendammemolen, *Rond de Poldertorens*, 24, 1982, p. 31

(23) Idem, De Zwankendammemolen, *Rond de Poldertorens*, 26, 1984, p. 183

(24) R. VAN EENOO, in: V. VERMEERSCH, Brugge en de zee, Antwerpen, 1982, pp. 218-219;

T. VANDERCruysse, in: E. SCHEPENS, Brugges droom, Verleden en toekomst van een haven, catalogus tentoonstelling, Brugge, 1990, p. 54, nr. 111;

F. DEMEYER, ibidem, p. 51

(25) J. VAN HOUTTE, De geschiedenis van Brugge, Tielt, 1982, p. 168

(26) *Brugsch Handelsblad*, 10 okt. 1925

In de tijd na de havenaanleg zag men de zaken groots, men plande zelfs een station nabij de havenbuurt te Brugge-St.-Pieters. De plannen waren klaar in 1906 en in 1909 stonden de gebouwen al kant en klaar voor de te verwachten trafiek. Veel steden hadden niet zo'n machtig groot station en dat voor ... enkele tientallen reizigers die er dagelijks op- en afstapten. Uiteindelijk is het rond 1956 afgebroken (27).

De industrie waar men zo op gehoopt had, kwam er, maar niet op enkele uitzonderingen na. Hier houden we verder geen rekening met de haven van Brugge en de bedrijven op de Môle, zoals Oranje-Nassau, die aanleggende schepen van kolen voorzag. Het bedrijf werd later overgenomen door de "Zeebrugge Coal and Bunkering Station". Verder de "Raffinerie Belge de Pétrole (1937) en de Antwerpse rijstfabriek (1939). Ook de vissershaven laten we buiten beschouwing.

2.1.1. De Briquetterie de houille

Dit was ongeveer het eerste bedrijf langs het zeekanaal, maar het overleefde de W.O. I niet. De erkende oorlogsschuld bedroeg 5.000.000 fr. (28). Een weekblad wist in 1923 te melden dat op het terrein van deze oude firma een glasfabriek zou gebouwd worden (29).

2.1.2. De Cokesfabriek

Het Moselhütte Aktiengesellschaft en de Cie des Installations Maritimes sloten op 21 april 1900 een kontrakt over de koop en verkoop van een stuk grond langs het Boudewijnkanaal van 360 m bij 370 m, waarop de firma een cokesfabriek zou bouwen.

Op 16 september 1905 werd die grond door de Moselhütte verkocht aan "die Rombacher Hüttenwerke" die er vier cokesbatterijen en een installatie voor de recuperatie van bijprodukten op bouwde, capaciteit 150.000 ton per jaar. Ergens zit het hier fout (30).

Op het algemeen plan van de haven in 1902 staat getekend en geschreven "Hauts Fourneaux de la Moselle" (31).

(27) F. WAEYAERT, Sporend door Noordwest-Vlaanderen, Brugge, 1988, pp. 83-84.

(28) *Brugsch Handelsblad*, 10 nov. 1924

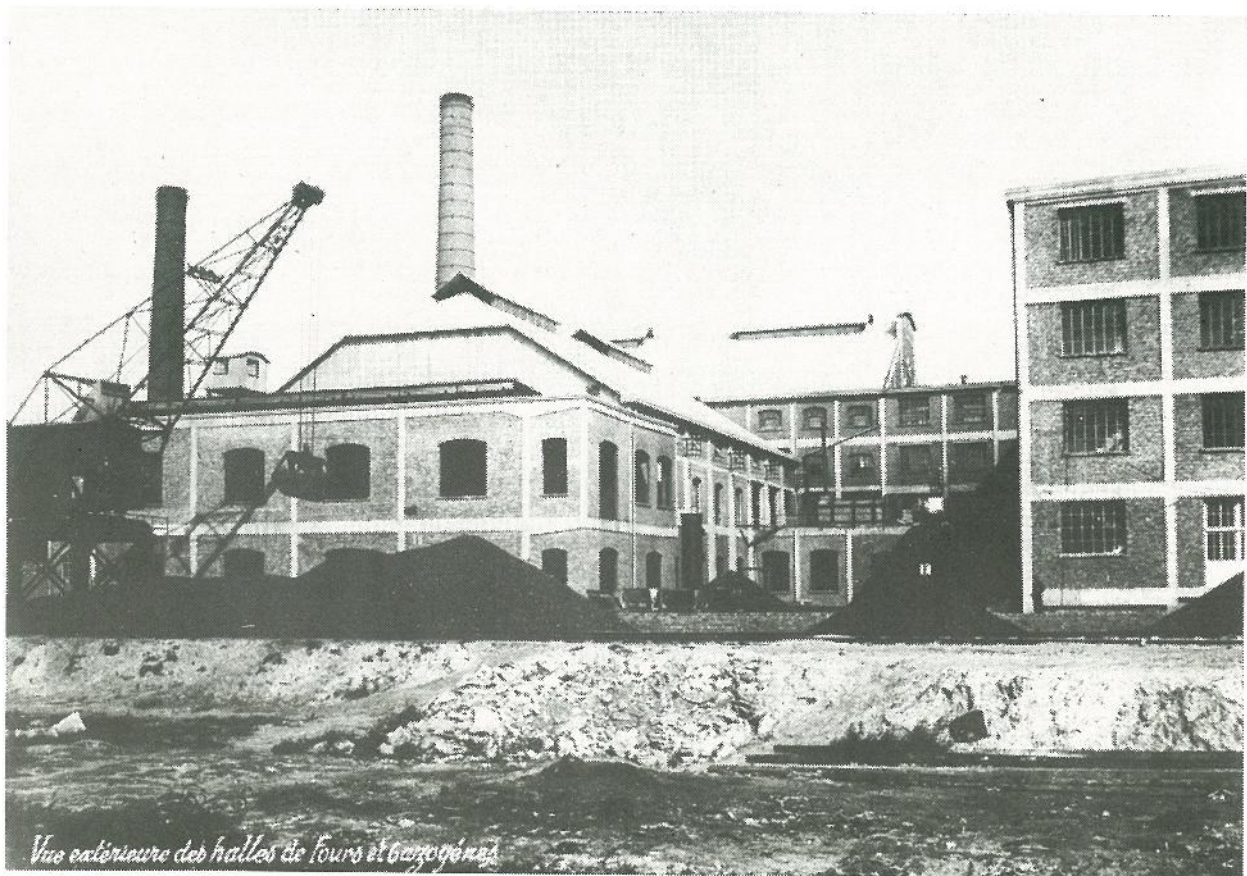
(29) *Burgerwelzijn*, 2 juni 1923

(30) In "Historiek van de kooksfabriek", s.auteur, s.d., - gezien de vele technische gegevens uitgaande van het bedrijf zelf - verschijnt het jaar 1902 als stichtingsjaar van de Rombacher Hüttenwerke. Moeilijk te vatten is dat in de historiek de datum van 16 sept. 1905 vermeld wordt als koop van de grond en bouw van de fabriek, daar reeds in 1904 een zeeschip aanlegde met 2000 ton kolen.

(31) F. DEMEYER, o.c., p. 54, nr. 94



Fig. 1 : Foto van het Hof van Zwankendamme (= hofstede Ter Poorten).



Vue extérieure des halles de fours et gazogènes

Fig. 2 : Zicht op de ovens van de cokesfabriek

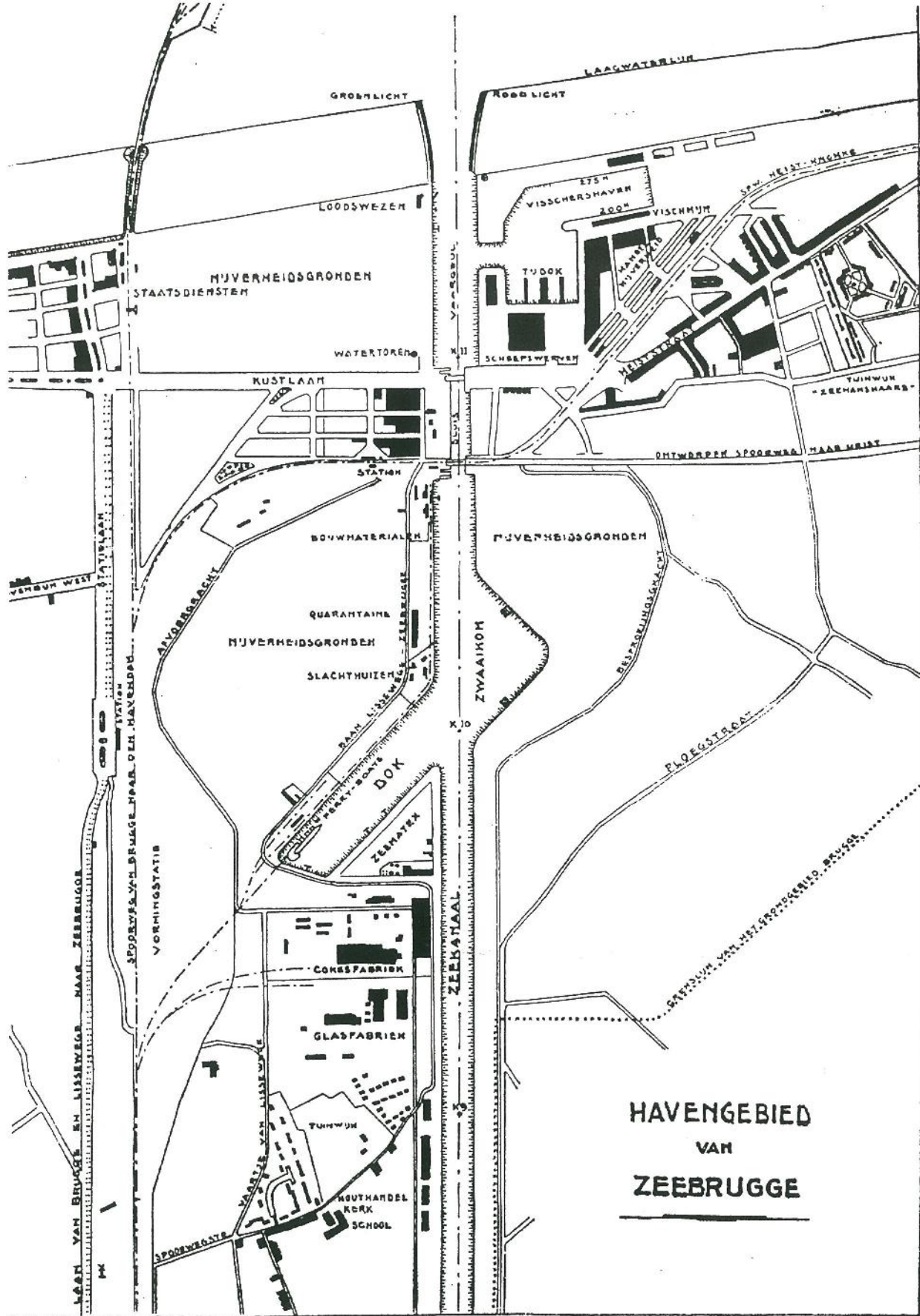


Fig. 3 : Plan van Zwankendamme met aanduiding van de bedrijven (1942).

In het begin moest dit bedrijf bevoorrad worden met Belgische kolen, aangebracht per binnenschip via het Boudewijn kanaal dat nog geen toegang had naar zee. Het was de M/S Coronilla die als eerste langs de nieuwe zeesluis binnenvoer met een lading van 2000 ton Engelse kolen, op 9 maart 1904 (32).

Daar men ten allen tijde moest kunnen beroep doen op arbeiders voor onderhoudswerken en herstellingen, bouwde de fabriek tien rijhuizen plus een dubbele woning voor dit personeel, tussen 1906-1909. Zestien woningen werden gebouwd in 1924, door een Brusselse maatschappij in opdracht van de cokesfabriek : twee blokken van vier woningen onder en vier boven, samen dus zestien gezinnen die er onderdak vonden. Men noemde ze de "Blokhuizen".

In 1927 werden er zes woningen aangebouwd, plus een dubbele woning. Een cokesoven mag immers nooit stilgelegd worden en dient drie maanden lang te worden opgewarmd tot een temperatuur van ca. 1200° tot 1300° Celsius, dan pas zijn de vuurvaste stenen uitgezet. Bij afkoeling bereiken de stenen nooit meer hun oorspronkelijke afmetingen en breken ze (33).

Op 23 november 1914 werd de fabriek beschoten en sneuvelden de schouw en de kooltoren. Na W.O. I werd de cokesfabriek onder sekwestering gesteld. Als "gerechterlijk bewaarder" werd meester L. Schepens, advocaat te Brugge, aangesteld (34).

In 1920 kwam de fabriek onder beheer van N.V. Solvay-Piette en kreeg de naam "Fours à coke de Zeebrugge". Kontrakten werden afgesloten voor de levering van cokes aan de Société Lorraine des Aciéries de Rombas en de S.A. d'Ougrée Marhay.

In 1922 kwam men klaar met de bouw van de eerste en de tweede batterij plus de nodige werkplaatsen. Ingang oktober 1922 zou de produktie starten nadat het bedrijf acht jaar had stilgelegen. "Zoals voor de oorlog zullen vreemde koolboten aan de kaaien van de fabriek gelost worden. Van Zeebrugge uit zullen cokes, sulfaten, lichte en zware oliën, naphthaline, anthracène en teer per spoor naar het binnenland worden vervoerd " (35).

Het tekort op de handelsbalans van de Mij der Brugsche Zeevaartinstellingen bedroeg in 1923, 53.875 fr. en dat was voor 1924 gestegen tot 399.712 fr. als gevolg van de verminderde aanvoer van steenkool uit Engeland wegens stakingen (36). In 1925 namen de bedrijvigheden toe en zou overgegaan worden tot uitbreiding van de werkplaatsen (37).

Rond de jaren 1927 kwam er sleet op de eerste ovenbatterijen en in 1928 besloten de S.A. des Hauts

(32) T. VANDERCRUYSSSE, o.c., p. 54, nrs. 111 en 112

(33) Zie "Historiek van de cokesfabriek".

(34) *Brugsch Handelsblad*, 19 april 1919, Inbeslagname Naamloze Mij Rombacher Hüttenwerke Zeebrugge.

(35) *Brugsch Handelsblad*, 14 oktober 1922.

(36) *Brugsch Handelsblad*, 16 mei 1925.

(37) *Brugsch Handelsblad*, 30 mei 1925.

Fourneaux de la Chiers van Longwy de S.A. d'Ougrée Marihaye en La Soc. Lorraine des Aciéries de Rombas een geheel nieuwe cokesfabriek te bouwen met 50 nieuwe en grotere cokesovens en tevens een gans nieuwe installatie voor recuperatie van bijprodukten. Dit alles kwam in 1930 in bedrijf (38). Meer dan 300 mensen vonden toen werk (39). Directeur was toen de heer Cogniart die enige tijd nadien overleed. Zijn opvolger was de heer Bostem die na luttele maanden vervangen werd door de heer Van der Putten.

Ondertussen was ook een nieuwe maatschappij gesticht tussen de Fours à coke en de firma Desclée de de Brouwer, die een elektrische centrale bouwde in de fabriek. Deze centrale leverde stroom aan het bedrijf en aan het net van Desclée de Brouwer.

In 1932 was het feest in de fabriek en eretekens werden uitgereikt.

Voor 31 jaar dienst : Van Nieuwenhuys Frans, Jacxens Achilles.

Voor 29 jaar dienst : De Stacker Alfons, De Leu Charles, De Maecker Carlos, Huys Charles, Crevits Louis, Champion Leopold, Teetaert Camiel, Hulst Hyppoliet, Coopman Camiel, Van Walleggem Alfons, De Bruyne désiré, Barremaecker Leopold, Braems Theophile, Boone Camiel, Peire Jan, Champion Alfons en Van Eecke Aloïs.

Voor 27 jaar dienst : Crevits Theophile.

Voor 26 jaar dienst : Reuter Mathias en Renson Hyppoliet.

Voor 25 jaar dienst : Mille Arthur.

Ingenieur Carpiaux kon bogen op 30 jaar dienst en werd ridder in de Kroonorde (40).

In de strenge winter van 1937 werd het voor de fabriek een katastrofe. De firma Zeematex had naast de weg, die tussen de twee bedrijven ligt, opslagtanks staan, gevuld met melasse (suikersiroop). Door de grote temperatuurschommeling op één nacht van + 10° tot -12° Celsius, was een tank gebarsten. De kleverige brij had de weg en het terrein van de cokesfabriek overstroomd met een laag van ongeveer 30 cm dik die bevroor. De installaties van de fabriek werden voor een deel uitgeschakeld en het ergste was dat de grootste transportband buiten gebruik werd gesteld. De hulp van het leger was nodig om de weg en het terrein vrij te maken (41).

Daar de wedloop van de wederbewapening volop aan de gang was en de vraag naar staal en dus ook naar cokes hoog was, draaide alles opperbest tot in 1940 alles weer op krukken sprong. Tijdens de oorlog werd de fabriek allerminst gespaard en herhaaldelijk gebombardeerd. Het bombardement van

(38) Zie "Historiek van de cokesfabriek".

(39) O. VANNESTE, e.a., Het arrondissement Brugge, Brugge, 1961, p. 23.

(40) *Brugsch Handelsblad*, 4 juni 1932.

(41) Zie "Historiek van de cokesfabriek".

8 mei 1942 maakte in de fabriek een slachtoffer, nl. Robert Omer Pyckavet. En bom was op enkele meters van hem ingeslagen en had de langslopende leiding van "acide" vernield, zodat de bomkrater volgelopen was met dit zuur. Daar Robert vermist werd, dacht men dat hij door en in dat zuur opgelost was. Pas 's anderendaags vond men hem terug onder een hoopje aarde, gedood door de luchtdruk. Bij de luchtaanval van 28 juli 1943 waren talrijke slachtoffers te betreuren toen een bom terecht kwam in een gang die naar de schuilplaats leidde. Ook daar was de luchtverplaatsing oorzaak van het merendeel der slachtoffers. Elf doden werden geteld, terwijl een twaalfde persoon, nl. Hyppoliet Hulst, een maand later aan zijn verwondingen overleed (42).

1. Maurits De Beir	° Brugge	30.1.1906	Brugge
2. Jozef De Meulenaere-Rotty	° St.-Kruis	19.3.1891	St.- Andries
3. Leon Poppe-Puype	° Brugge	6.11.1888	Brugge
4. Alf Van Wallegem-De Maseur	° St.-Andries	11.5.1880	Brugge
5. Jules Brouns	° Lissewege	14.4.1878	Lissewege
6. Louis Vandenberghe-Jooris	° St.-Pieters o/d Dijk	27.11.1895	Zeebrugge
7. Gust. Vandevelde-Huys	° St.-Kruis	14.3.1898	Zeebrugge
8. Aug. Van Maldegem-Roelandt	° Knesselare	13.5.1881	Zeebrugge
9. Edm. Van Troeye-De Jonghe	° Brugge	3.12.1898	Zeebrugge (43)
10. Felix Boereboom	° Heist	27.3.1920	Heist
11. Maurits Neyrinck	° Blankenberge	17.10.1886	Heist
12. Hyppoliet Hulst-Slabbinck	°	66 jaar	Brugge
		"† 30 augustus 1943"	
13. Robert Pyckavet-Vandenbussche	° Lissewege	3.10.1908	
	† Zwankendamme		
	8 mei 1942		

(42) Meegedeeld door mijn oom Rudolf Duysburgh één van de nog schaars overlevende werknemers van de Fours à Coke die dit alles heeft beleefd.

Bidprentje Robert Pyckavet.

Brugsch Handelsblad, 31 juli, Rouwbericht Fours à Coke.

Het rouwbericht van de Fours à Coke vermeldde slechts 11 slachtoffers zodat heel wat speurwerk nodig was om de juiste draad te vinden.

(43) Bidprentje van slachtoffers nrs. 5 tot 9, begraven te Zeebrugge. Na de ontruiming van het kerkhof te Zeebrugge door de havenwerken, werden de stoffelijke resten overgebracht naar de parkbegrafplaats Blauwe Toren.

Ook was er een slachtoffer gevallen in de "Centrale, nl.

14. Jozef Brussele-Van Houtte ° Brugge 28.8.1898 Brugge
+ 28.7.1943 (44)

Door de bezettingsmacht werden tijdens de oorlog ook ettelijke arbeiders gearresteerd. Vier overleefden de concentratiekampen niet, nl. Boereboom Gaston en Maes Albert uit Heist en de broeders Amedee en Gerard Crevist uit Lissewege.

Pas na het bombardement bleek dat de ravage groot was. Een bom had de hoofdgasleiding uitgeschakeld, de ovens afgekoeld met de cokes erin. In de ovenmuren waren drie grote barsten. De fabriek lag stil. Terwijl een deel van de arbeiders verder mocht werken aan het herstel werden de anderen opgeëist om Rommelasperges te planten bij de firma "pit en stake" (d.i. door de Duitsers opgevorderd om boomstammen en staken te planten en deze te verbinden met prikkeldraad aan de bovenkant, om luchtlandingen onmogelijk te maken).

Begin november 1945 kon weer worden opgestart al had men wel af te rekenen met kolenschaarste waaraan kon verholpen worden met de steun van minister Achiël Van Acker. Zo was er ook terug gas voor Oost- en West-Vlaanderen, zelfs voor Sluis, Oostburg en Breskens.

Tussen 1945 en 1950 was de toestand voor de Cokesfabriek allesbehalve schitterend, zodat de cokes moesten gestockeerd worden, tot op drie maanden tijd de hele zaak werd uitverkocht toen men in Korea de boel op stelten zette (45).

De S.A. Fours à Coke telde voor 1940 vier batterijen van 32 ovens die in 1950 vervangen werden door een batterij van 50 ovens, daarna in 1955 door een tweede batterij van 25 ovens en een derde van 35 ovens in 1958.

De laatste twee batterijen vergden toen een investering van 135 miljoen fr. Dagelijks werden toen 1250 ton kolen verbruikt voor een produktie van 1000 ton cokes en de bijprodukten en bovenop een jaarlijkse voortbrengst van 7 miljoen m³ gas (46).

Tot 1975 bleef de toestand goed ondanks het feit dat de leveringen van aardgas uit Nederland aanvingen.

Op 23 december 1975 werd een fusie aangegaan met de cokesfabrieken van Marly en Tertre onder de naam N.V. Carcoke (Société Caralorégienne de cokefaction). De grootste aandeelhouder daarin is Cocheril Sambre met 78,10 %, verder Eschweiler Bergwerks Verein 14,21 % en Sollac 7,69 %.

(44) Rouwbericht; *Brugsch Handelsblad*, familie Brusselle 31.7.1943; dankbetuiging 7.8.1943.

(45) Zie "Historiek van de cokesfabriek".

(46) P. VAN DAMME, Brugge en zijn provincie, *Journal des Voyages*, 1961, p. 97.

N.V. Carcoke, opgericht in 1974 heeft drie cokesfabrieken : Tertre met een jaarproductie van 800.000 ton, Marly goed voor 650.000 ton en Zeebrugge met 300.000 ton.

Om de 1.750.000 ton cokes te produceren heeft Carcoke 2.600.000 ton kolen nodig. Deze werden vroeger voor meer dan de helft door de Kempische koolmijnen geleverd, maar moeten nu allemaal ingevoerd worden vanuit de U.S.A., Australië, Duitsland en Polen.

In het totaal stelt Carcoke ongeveer 1000 mensen tewerk waarvan 800 arbeiders en 120 bedienden. Dat alles is goed voor een zakencijfer van 8,5 miljard fr. (47).

Sinds jaar en dag wordt het bedrijf te Zeebrugge met de vinger gewezen als milieuvervuiler. De N.V. Carcoke doet nu ernstige pogingen om van die kwalijke naam af te raken. De laatste metingen van april 1990 geven een duidelijke verbetering aan (48).

2.1.3. Fabriek voor bouwmaterialen, beton en kunststeen (1922)

Een fabriek voor kunststeen, tichels, plavuizen, gewapend en ongewapend beton, muurbedekkingen, granito voor baden en waterstenen, enz... zou opgericht worden. Voor bestellingen bouwmeester C.E. Pecasse, Heiststraat 8 Zeebrugge, of Duinenstraat 7 te Heist (49). Dit was het bedrijf Van Kersschaever-Devreese.

2.1.4. Scheepvaartlijnen en de Trein-Ferry-Boat

De Engelse spoorwegmaatschappij "Great-Eastern-Railway" was reeds op 1.7.1906 gestart met een passagiersdienst op Zeebrugge van Hull uit (50). In 1921 nam deze maatschappij terug de draad op nu met als startplaats Harwich (51). In datzelfde jaar begonnen ook de besprekingen om een goederen ferry-dienst in te richten met het doel de bederfelijke waren, vnl. zuidervruchten en groenten, zo snel mogelijk op de Londense en andere markten te krijgen zonder overladen. Ook voor andere, meer in het bijzonder de breekbare goederen, zou dit een groot risico uitschakelen.

(47) Zie "Historiek van de cokesfabriek".

(48) Zie "Historiek van de cokesfabriek".

(49) *Brugsch Handelsblad*, 15 juli 1922.

(50) W. FALLEYN, in : E. SCHEPENS, o.c., p. 25.

(51) *Ibidem*, p. 25;

Brugsch Handelsblad, 5 maart 1921; 25 juni 1921.

Er waren evenwel moeilijkheden van technische aard, daar de spoorbreedte in beide landen verschillend was. Er zouden speciale wagens moeten gebouwd worden met verstelbare wielen. Een akkoord werd bereikt en de werken aangevat (52). In 1923 berichtte een weekblad dat men te Zeebrugge druk bezig was aan het dok voor de treinferry (53). Begin 1924 schreef men dat de indienststelling verwacht werd voor 15 maart. De officiële inhuldiging zou plaats hebben op 23 april in bijzijn van prins Leopold (54).

In feite was deze zaak met alleen bederfelijke waren en soms ook wat andere, niet zeer lonend, daar meestal geen retourvracht voorhanden was. Toch hield deze dienst stand.

2.1.5. De Exportslachterij (1925)

Door de strenge wetgeving mocht geen levend vee in Engeland worden ingevoerd. Het bestaan van de ferry-dienst leek een geschikt middel om deze maatregel te omzeilen. Er zou te Zeebrugge een slachterij gebouwd worden en het vlees van de geslachte dieren kon men onmiddellijk met de ferry verzenden. Het ging hierbij voornamelijk om vee uit Argentinië.

“Het is zeker dat het groot slachthuis alhier zal gebouwd worden. Volgens de plannen zal het opgericht worden tussen de instellingen van Mr. Van Kersschaever-Devreese en “den Darse”, het Ferry-boat dok” (55).

De aannemer voor de bouw ervan was Mignolet uit Brugge. Er was een oppervlakte voorzien van 10.000 m² aan km-paal 11 langs het zeekanaal voorbij de landingsplaats van de ferry.

Het eerste gebouw zal omvatten : een slachtplaats, (ver)koelzalen en een brandplaats met alle voorzieningen. Een tweede gebouw voor de burelen van de experts, enz. Een derde gebouw zou als woning dienen voor de bestuurder, als kantoren en woning voor de huisbewaarder. Een vierde gebouw was voorzien als stalling voor het vee, waarbij een perk was voorzien. “Bij aankomst te Zeebrugge zal het vee voorlopig anderhalf uur in hangar 5 ondergebracht worden. Zo gauw het geslacht is, zal het vlees per ferry-boat naar Engeland worden gestuurd. De inrichtingen zullen volgens de laatste moderne vereisten gebouwd worden. Men zal in staat zijn 12 beesten per uur te slachten. In oktober e.k. zal men met de eerste inrichting beginnen” (56).

(52) *Brugsch Handelsblad*, 1 juli 1922.

(53) *Burgerwelzijn*, 21 juli 1923.

(54) *Burgerwelzijn*, 1 maart 1924; 12 april 1924; 26 april 1924;

J. BALLEGEER & J.P. BRAEMS, *Zeebrugge in prentkaarten*, Zaltbommel, 1978, II, nrs. 59-60;

E. BILE & E. TRIPS, *Zeebrugge een haven in de branding*, Brugge 1970, pp. 103-104.

(55) *Brugsch Handelsblad*, 27 juni 1925.

(56) *Brugsch Handelsblad*, 11 juli 1925.

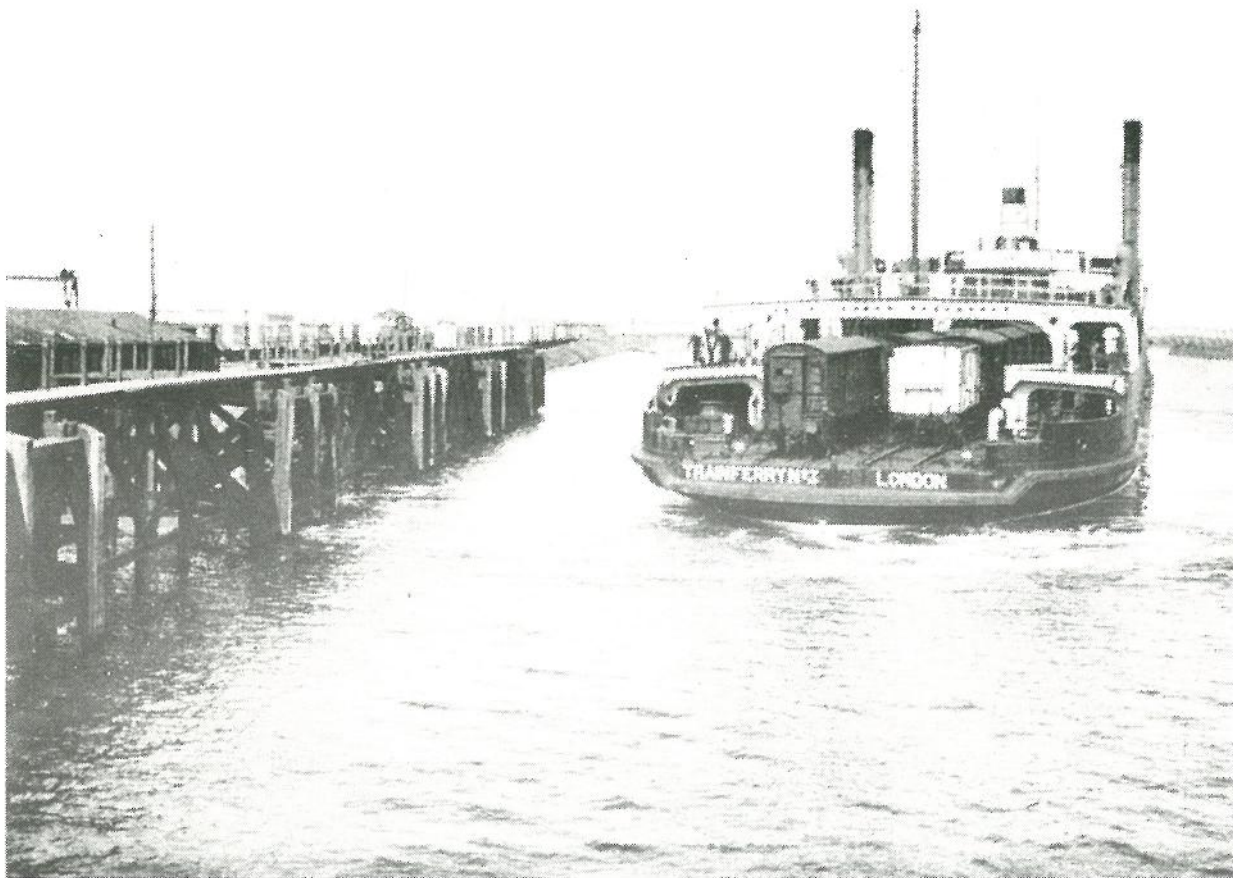


Fig. 4 : Ferry-boot van de veerbootdienst Zeebrugge-Harwich.

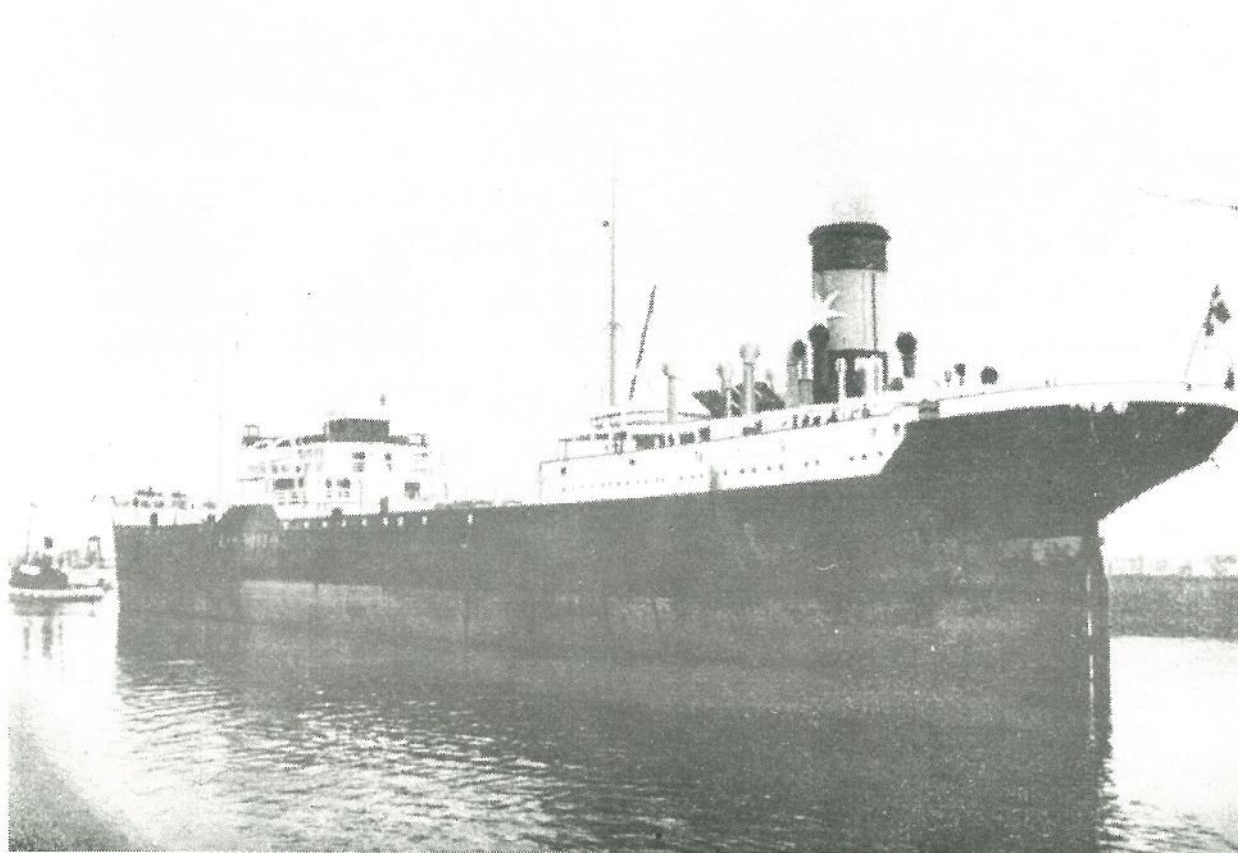


Fig. 5 : Deens tankschip met lading walvisolie bestemd voor "Zeematex".

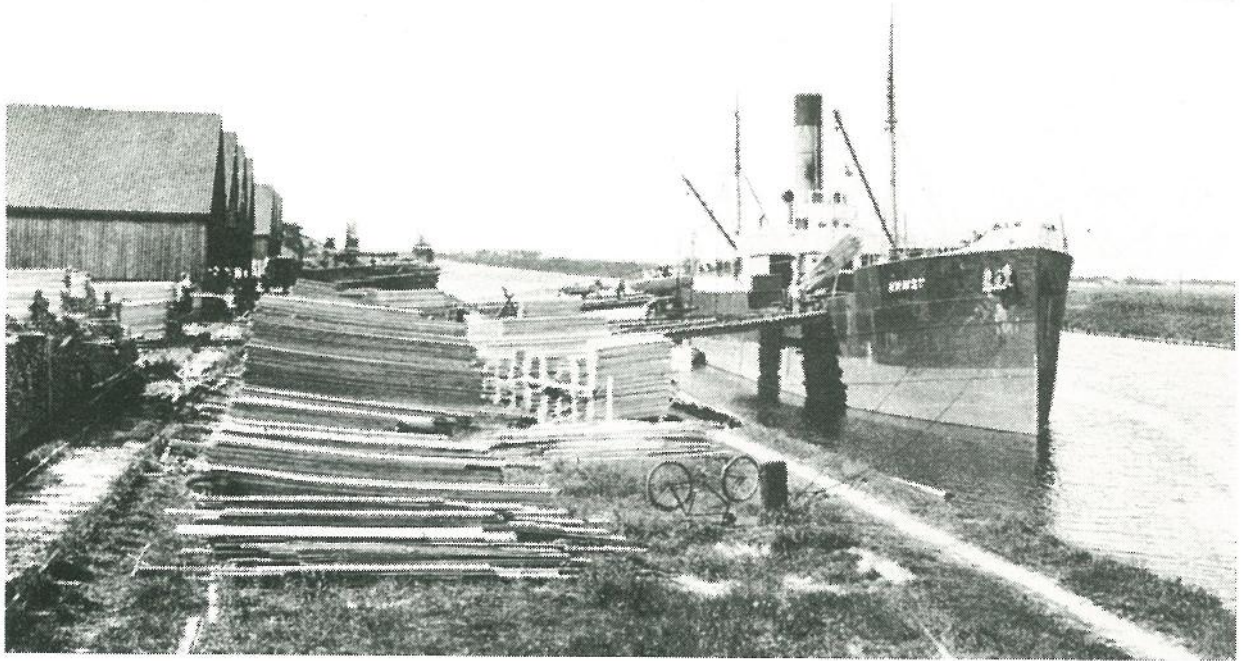


Fig. 6 : Zeekanaal Brugge-Zeebrugge : invoer van Noors hout.



Fig. 7 : Zeekanaal Brugge-Zeebrugge : Cokes- en glasfabrieken.

Het duurde niet lang of luid protest weerklonk vanwege de landbouwers, veekwekers, veekooplieden en beenhouwers. Doch... protest hoefde niet. In Engeland was invoer van levend vee verboden, daarom was er een akkoord met de ferry-boats om hier een slachthuis te zetten. Levend vee uit Argentinië moest onmiddellijk na aankomst worden geslacht en verzonden naar de markt in Londen. Het slachthuis was een exportslachthuis en geen kilo vlees mocht hier in België verkocht worden (57).

Mooie liedjes duren echter niet lang. Door de maatregelen van de Engelse regering om geen vers vlees meer in te voeren, is de "Anglo-Belgian-Fresh Meat Cie" stilgevallen, zo werd op 21 mei 1927 gemeld (58). Waarschijnlijk gold dit verbod tot in 1932 toen melding werd gemaakt van het opnieuw in bedrijf stellen van de slachthuizen te Zeebrugge en het inrichten van "Quarantaine instellingen". Sedert 11 mei 1932 werden 12.635 veekoppen ingevoerd (59).

Deze "Quarantaine instellingen" die de stad Brugge zowat 400.000 fr. hadden gekost, bleken naderhand ook niet zo'n succes en werden dan ook met de oorlog 1940 opgedoekt. Op te merken valt dat ook hier de rivaliteit met Antwerpen had gespeeld (60).

Na de oorlog werd terug opgestart als vleesverwerkend bedrijf onder de naam "Zeebrugge abbatoirs Maritimes" of kortweg ZAM (61).

2.1.6. De munitiefabriek

Deze fabriek stond tussenin de cokes- en glasfabriek. Het was een afdeling van de F.N. en er werden uitsluitend hulzen voor obussen gemaakt. Van kruit of enig ander ontplofbaar spul was geen sprake. De naam is dan ook eniszins misleidend. Bij het uitbreken van de oorlog werd ook deze zaak opgedoekt.

In de munitiefabriek werkten naar schatting een dertigtal mannen en vrouwen per ploeg. Het drieploegenstelsel was er in toepassing. Samen met nog een zestal bedienden en een paar kaderleden, maakte het aantal tewerkgestelden een hondertal uit.

(57) *Brugsch Handelsblad*, 24 oktober 1925.

(58) *Brugsch Handelsblad*, 21 mei 1927.

(59) *Brugsch Handelsblad*, 14 mei 1932.

(60) E. BILE & E. TRIPS, o.c., p. 134.

(61) *Ibidem*, p. 192.

2.1.7. De Zeematex

De Zeematex was een opslagbedrijf dat over tanks beschikte om melasse, creosoot en walvisolie te stockeren. In 1933 kwam een Deens schip, komende uit de Zuidelijke IJszee, aanleggen met een last van 9340 ton walvisolie.

In de strenge winter van 1937 was een tank gevuld met melasse gebarsten. Een enorme ravage werd veroorzaakt door de uitgestroomde en nadien bevroren melasselaag van ca. 30 cm. Ook de weg naar Zeebrugge was geblokkeerd. Men heeft het leger moeten inzetten om de zaak op te ruimen (62).

2.1.8. De Houthandel Bulcke

De houthandel werd in 1911 gesticht door de broeders Bulcke en was in bedrijf tot in 1956. Het personeelsbestand bedroeg gemiddeld 35 man, een getal dat kon oplopen tot 85 wanneer een geladen schip binnenliep en moest worden gelost (63).

Een gemiddelde van 7000 ton Noors hout werd jaarlijks verhandeld (64). Ook inlands hout werd her en der opgekocht en indertijd "met de boomezels" vervoerd naar de zagerij die langs de kanaalzijde lag.

2.1.9. De Glasfabriek

Het is ontegensprekelijk de Mij Verreries de Damprémy die de belangrijkste aanwinst was voor de groei van Zwankendamme en het hele gebied, door de bouw van de toenmalig nieuwste en modernste glasfabriek.

In 1921 jammerde men dat onze glasnijverheid werd overgeplaatst naar het buitenland, dit ingevolge het verkrijgen van de Fourcault licentie door een Amerikaans bedrijf. Deze uitvinding van de Belgische ingenieur Emile Fourcault betekende een omwenteling voor de toenmalige glasfabricage en gaf de doodsteek aan de ambachtelijke glasblazerijen. Het was het vertikaal en machinaal trekken van het glas (65).

(62) Zie p. 10.

(63) Met dank aan de heer Vincke, Dudzele, oud werknemer.

(64) G. LAPORTE, in V. VERMEERSCH (ed.) o.c., p. 268.

(65) Grand dictionnaire Larousse, 1983, V, 4437 :

"Emile Fourcault : inventeur Belge, °St.-Josse (Bruxelles) 1862, + Lodelinsart 1919. Il imagina en 1902 le procédé qui porte son nom pour fabriquer le verre à vitre par étirage vertical."

De "Maatschappij Brevets Fourcault" had een kontrakt gesloten waardoor het monopolie voor de U.S.A. in handen kwam van de firma die zinnens was te Point-Morion en te Vincennes in Pensylvanië, 48 Forcaultmachines te bouwen op 6 bestaande bekkens. Dit zou een maandelijks produktie voor gevolg hebben van 1.200.000 m² vensterglas. Als troost werd er aan toegevoegd dat het Belgische inwijkelingen waren die aldaar in die maatschappij werkzaam waren. Belangwekkend is te weten dat de uitbatingskosten daar heel wat lager zouden liggen door het gebruik van natuurlijke gassen die aldaar beschikbaar waren (66).

Dat alles terwijl hier de glasnijverheid op sterven na dood was. De Amerikaanse en Engelse werklieden hadden (noodgedwongen, hoe kan het anders) ingestemd met een loonsvermindering waardoor alles samen genomen, het de nijveraars mogelijk werd hun produkten 25% goedkoper op de markt te brengen.

Hier zou men noodgedwongen dezelfde weg moeten opgaan of de fabrieken sluiten. Te Charleroi en omstreken zou men plakbrieven uithangen waardoor de werklieden verwittigd werden dat ze vanaf één maart vrij waren (67).

De vestiging te Zwankendamme

Volgens het Burgerwelzijn van 2 juni 1923 stond in het verslag van de "Brugsche Zeevaartinstellingen" dat er een nieuwe groepering werd gevormd voor de vestiging van een glasfabriek op de terreinen van de voormalige "Briqetterie". Dit laconieke berichtje werd meer dan een jaar later gevolgd door de melding dat de fabriek in volle opbouw was (68). "De nieuwe fabriek alhier zal met 1 juni a.s. (1925) in werking treden. De laatste werken worden thans uitgevoerd. Het belooft een der bijzonderste nijverheidsgerichten der streek te worden. Het zal volgens de moderne behoeften ingericht zijn met rondom de fabriek woningen voor de bedienden en werklieden, een feestzaal, een park, enz. De inrichtingen beslaan 7 ha en liggen naast de zeevaart voor het gemak van lossen en inschepen."

"Het zullen ervaren Waalse werklieden zijn die deze belangrijke nijverheid zullen in gang steken. Men zal er uitsluitend het nijverheidsglas (ruiten = vensterglas) vervaardigen, bestemd voor Amerika, China en Japan. Naar men ons verzekerde zal de inrichting in volle werk 3000 arbeiders kunnen bezigen. Een goede zaak dus voor Zeebrugge" (69).

(66) *Brugsch Handelsblad*, 29 oktober 1921.

(67) *Brugsch Handelsblad*, 4 februari 1922.

(68) *Burgerwelzijn*, 4 oktober 1924.

(69) *Brugsch Handelsblad*, 21 februari 1925; 16 mei 1925.

Stuwende kracht achter het besluit tot vestiging van de fabriek te Zwankendamme schijnt de heer Maurice de Brouwer te zijn geweest, de Brugse industrieel, tevoren directeur van de Gas- en Elektriciteitsmaatschappij en sedert 1923 ook beheerder van de Verrerries. Nochtans was vroeger al ingenieur Fourcault voorstander geweest van een vestiging aan zee, wegens de gemakkelijke invoer van Engelse kolen, het nodige zand en ook de nabijheid van de cokesfabriek en spoorweg. Ook het aanwerven van werklieden ter plaatse kon geen moeilijkheden opleveren. Wel was het grote probleem de nodige gespecialiseerde arbeiders die hier ontbraken, zodat men genoodzaakt zou zijn talrijke werknemers uit Wallonië te bewegen zich in onze verwoeste gewesten te vestigen. Daarom werd een groots programma opgezet : de bouw van een "Cité". Er zouden 104 huizen worden opgetrokken, volgens de normen van toen : villa's (70). Daarnaast kwam een barakkenkamp, ze noemden deze heel eufemistisch : paviljoenen. Daartoe hadden ze 50 barakken aangekocht van het Albertfonds, bestemd voor werkliedenlogementen (71).

De bovenvermelde Cité werd gebouwd op grondgebied van de gemeente Lissewege, terwijl het barakkendorp opgetrokken werd op de vroeger geannexeerde gronden door de stad Brugge.

Voor het optrekken daarvan werd toelating gegeven door het stadsbestuur : "toelating voor het bouwen van barakken enkel dienende voor woningen, niet voor handel" (72).

Dit belette niet dat op zeker tijdstip toch een café gehouden werd in een dubbele barak. De caféhouder was Isidoor Boi met zijn vrouw Carolien (73).

De barakken waren, in den beginne althans, bestemd - goed geraden - voor de autochtonen. Ze waren wel aangepast geworden en kregen een pannendak. Drinkwater werd gehaald aan de kraantjes van de waterleiding die gelegd was langs de toegangsweg naar de fabriek.

Uit het jaarverslag van de Mij Damprémy-Zeebrugge bleek dat de gemaakte winst voor 1926, 2.600.000 fr. bedroeg, waarvan enkel 840.000 fr. werd gebruikt om het kapitaal van 17.000.000 te vergelden. Nochtans had de fabriek een tijdlang in het nauw gezeten bij gebrek aan kolen door de staking in de Engelse koolmijnen (74). Eveneens bleek uit dat verslag dat de maatschappij de grootste moeite had om haar gespecialiseerde personeel uit Damprémy te bewegen naar Zwankendamme te komen. Voor jonge lieden uit het Vlaamse land die durvend genoeg waren, lag hier waarschijnlijk een baantje open dat hen tot een welstellende toekomst zou kunnen leiden. Maar daartoe was durf en uithoudingsvermogen nodig.

Een lezersbrief in hetzelfde blad van 5 november 1927 :

(70) *Brugsch Handelsblad*, 20 mei 1925.

(71) *Burgerwelzijn*, 4 oktober 1924.

(72) *Burgerwelzijn*, 8 november 1924.

(73) Met dank aan de heer R. Brusselle.

(74) *Brugsch Handelsblad*, 14 mei 1927.



Fig. 8 : Een gedeelte van de Zwankendammestraat, vroeger Fourcault.

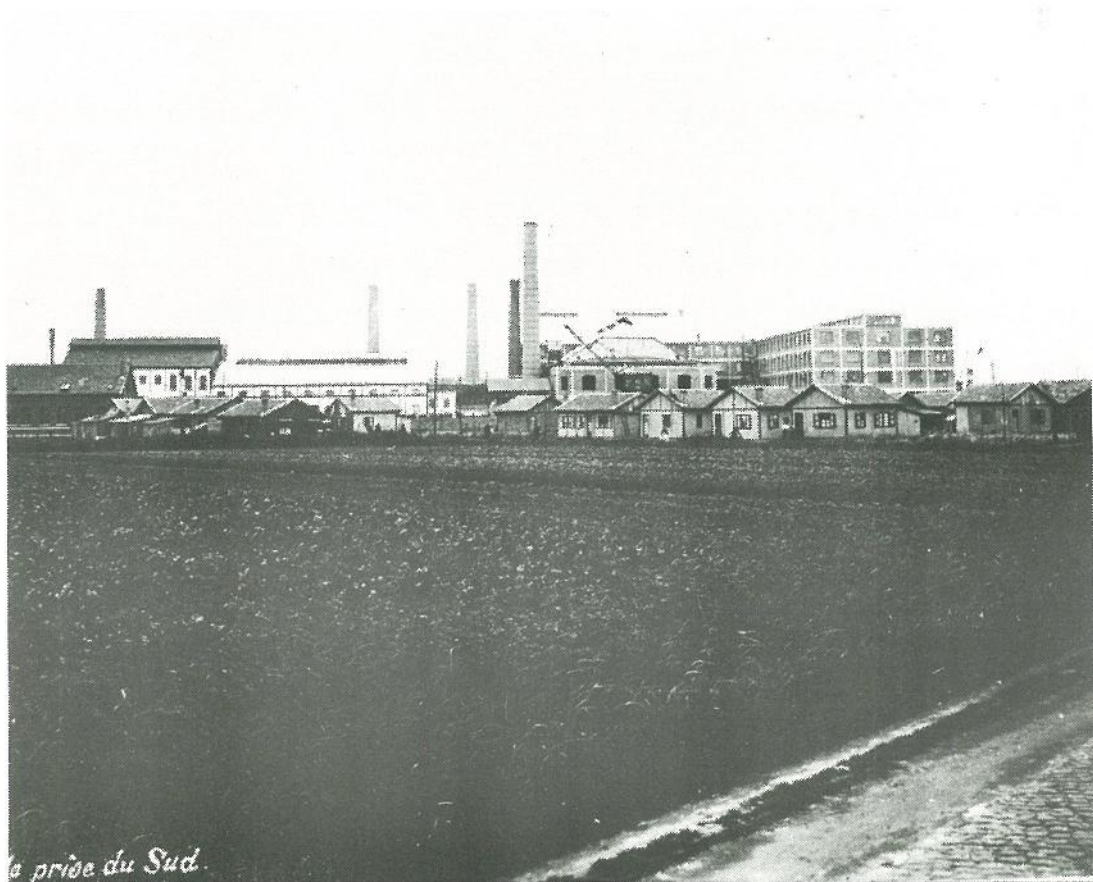


Fig. 9 : Foto van de Glasfabriek met op de voorgrond de barakken.



Vue générale prise de l'Ouest.

Fig. 10 : Zicht op de glasfabriek vanuit het westen.



Vue générale prise de l'Est.

Fig. 11 : Zicht op de glasfabriek vanuit het oosten.

“Lissewege, nuttige wenk.

De vervelende en steeds langer wordende avonden zijn de onbetwistbare voortekens van de naderende winter. Hier op de gemeente zijn er vele jonge lieden die deze avonden niet goed of niet goed kunnen of weten te gebruiken. Nochtans de dag van heden dat een weinig kennis van de Franse taal zo goed van pas komt en hier bijzonderlijk met de glasblazerij en het Walenkwartier, ware het toch aangenaam een avondschool waar een weinig Franse les gegeven wordt te zien tot stand komen. Dan tenminste zouden onze werkjongens waarvan er 70% in de glasnijverheid werkzaam zijn, zij aan zij met Walen die zij niet kunnen verstaan, na enige maanden ernstig de lessen gevolgd te hebben, zich kunnen uit de slag trekken en ook met vrucht hunne belangen kunnen verdedigen tegen de Frans sprekende oversten.

Welaan Heren der gemeente, de handen uit de mouwen en getroost u eens een opoffering voor uwe werklieden. En gij, Meester Gobert, helpt eens wat aan de karre steken om zoiets tot stand te brengen die zal dienen tot nut en welzijn uwer vroegere schoolkinderen.” (75).

Groei van de glasfabriek

Van meetaf aan was de verstandhouding tussen Walen en Vlamingen niet al te best, voornamelijk door de clan-vorming van de Walen die onze arbeiders als indringers beschouwden in wat ze als hun privileges beschouwden.

Waar ze konden, weerden ze hen uit hun afdeling. De opleiding van deze ongeschoolden was dan ook niet om naar huis te schrijven.

Toch waren er een paar ploegbazen onder hen die er het beste van wilden maken en ten koste van veel tegenkanting en lijfelijke bedreigingen een cursus glasbewerking gingen opzetten en les gaven te Brugge in de Vrije Beroepsschool, dit vóór 1929-1931.

Bij de grote staking van 1929 was het helemaal mis toen de Vlamingen bleven doorwerken. Einde 1931 bij een zoveelste rel, werden de ovens zelfs gesaboteerd. Waren veel van de Walen tevoren reeds naar de streek van herkomst teruggekeerd, toen volgden er nog meer. Zij die bleven en enkele nieuwkomers hebben toen samen met de Vlamingen met man en macht gewerkt om de zaak drijvende te houden, ondanks de dreiging met sluiting van het bedrijf en de penibele toestand op de wereldmarkt.

(75) *Brugsch Handelsblad*, 5 november 1927, Meester Jules Gobert, °Gistel 11 sept. 1882, + Brugge 29 april 1964, was hoofdonderwijzer te Lissewege.

Heel wat bedrijven gingen toen over kop en zelfs het moederbedrijf in Damprémy moest dicht. Ondanks alles sleepte het bedrijf te Zwankendamme zich voort tot in 1939 de hele zaak gesloten werd door oorlogsdreiging die de aanvoer van grondstoffen belette.

Tijdens de oorlog liep het bedrijf ook schade op door bombardementen op de cokesfabriek, de naaste buur. Ondanks het feit dat het bedrijf stil lag, ging de research naar nieuwe technieken door.

Na de oorlog bleek er weinig kans voor het terug opbouwen en starten van het bedrijf. De werken die werden uitgevoerd, waren meer gericht met het oog op oorlogsschade en herstelbetalingen.

Op den duur bleek het toch interessanter het bedrijf terug startklaar te maken. In 1951 was het zover en een oven, de grootste in zijn soort, stond klaar met acht trekmachines, volgens het Pittsburgh procédé, dat omstreeks 1930 al het Fourcault systeem begon te verdringen.

Onder leiding van de heer Jean Pesch groeide het bedrijf uit tot één van de bekendste op de wereldmarkt. Het Amerikaanse bedrijf "Pittsburgh Plate Glass Cy" dat het wereldrecord levensduur van een Pittsburgh oven op zijn naam had met 44 maanden, moest dat rekord uit handen geven. Van 44 maanden bracht men het te Zwankendamme op 75 maanden.

In die tijdspanne was men druk bezig met een nieuwe oven die de produktie overnam. Toen viel de beslissing ook de oude oven te vernieuwen, zodat er uiteindelijk twee ovens in gebruik waren. In die glansperiode waren er om en bij de 2000 werknemers.

Na de golden sixties kwam de weerslag in de zeventiger jaren met de oliecrisis. Dit was bijna het einde van het bedrijf dat tot de jaren zeventig de grootste producent van vensterglas ter wereld was. Naast de crisis was er tenslotte ook de opkomst van een nieuw procédé. Het "Floatglass-procédé", in Groot-Brittannië op punt gesteld door de konkurrentie, verdrong al de overige systemen van de markt. Ook de glasfabriek, van Zwankendamme moest eraan geloven. In 1974 werd een oven gedoofd, in 1977 de tweede. En toch... en toch... overleefde het bedrijf. Als een phoenix verrees het uit zijn asse. De glasfabriek prijkt nu terug aan de top dank zij de produktie van spiegelglas en isolerend glas.

De dagelijkse voortbrengst van isolerend glas bedroeg in 1986 zowat 2000 m², terwijl er toen meer dan 5 miljoen m² spiegelglas getrokken werd tegenover 400.000 m² in 1977 (76).

De tewerkstelling voor de oorlog bedroeg zowat 600 man. In 1947 was het 450, om in 1958 op te lopen tot 1294 en einde 1959 al tot 2147 man (77). In 1987 was het teruggevallen tot 450 tewerkgestelden.

Oorspronkelijk onder de naam "Verreries de Damprémy-Zeebrugge" kreeg ze in 1930 door het

(76) C. GREGORI & P. WILLEMS, Glaverbel van weg geweest, *Brugsch Handelsblad*, 20 november 1987, p. 41.

(77) O. VANNESTE e.a., o.c.

opgaan in een groter consortium de titel van "Union des Verreries Mécaniques Belges", die alle fabrieken omvatte werkend met het procédé Fourcault. Dit in tegenstelling tot de groepering "GLAVER" ("Glaces et Verres"), werkend met het procédé Libbey-Owens.

De "Union des Verreries Mécaniques Belges", UVMB, werd na de oorlog UNIVERBEL genoemd. In 1960 werd deze maatschappij opgenomen in een nog grotere onder de naam GLAVERBEL, fusie UMVB en GLAVER. Tenslotte werd dat geheel in 1981 opgenomen in het Japanse ASAHI GLASS, dat hiermee de vierde wereldproducent van vlakglas werd. Ondanks alles, zo schijnt het, blijft het een Belgisch bedrijf (78).

2.2. Woningbouw in dit gebied

2.2.1. Het Albertfonds

Na W.O. I was er een zorgwekkend tekort en nood aan volkswoningen in de streek. Voor de geteisterden was het "Albertfonds" opgericht, dat noodwoningen in hout optrok om de eerste ellende weg te werken. Ook te Zeebrugge stonden zulke barakken aan de schuilhaven voor de vissers. De klachten over die barakken en wat ermee verband hield waren legio, "jeremiaden" van de bewoners maar ook van de beheerders, daar klaarblijkelijk soms nagelaten werd (uit nood?) de huur te betalen (79).

Een weekblad schreef: "de barakken van het Albertfonds hebben hun weerstandsproef afgelegd tijdens de laatste storm, hoewel Claes met zijn ganse gezin een dag en een nacht aan het dak moest hangen om het op zijn plaats te houden. Verleden week zijn er nog vier barakken toegekomen die in plaats van met teerpapier bedekt zijn met pannen. De geteisterden zijn toch tevreden deze barakken te ontvangen in afwachting van de 23.000 (verschoning er zijn twee zero's te veel) werkmanswoningen die te Zeebrugge moesten gebouwd worden tegen 't jaar blok" (80).

In 1923 kregen de bewoners bericht dat de huren met 10% zouden verhoogd worden. Een jaar later werd ter kennis gebracht dat de termijn voor het laten staan der barakken met één jaar verlengd was (81). En in 1925 tenslotte berichtte de dienst Bruggen en Wegen de inwonenden van de barakken aan de schuilhaven dat ze tegen oktober hun woonst moesten verlaten. Dit was nodig voor de uitbouw

(78) zie noot (75).

(79) *Brugsch Handelsblad*, 10 september 1921.

(80) *Brugsch Handelsblad*, 19 november 1921.

(81) *Burgerwelzijn*, 8 november 1924.

van de schuilhaven, terwijl er venijnig werd bijgevoegd “of het soms was om de huizen in de Zeemanshaard te kunnen verhuren”. Naar het schijnt zouden de werken aan de schuilhaven maar een aanvang nemen in 1930 (82).

Een week later schreef het blad dat de barakken moesten verdwijnen en dat men diezelfde week er nieuwe schouwen had opgezet, en binnenin nieuwe buizen had geplaatst. Afbraak was dus niet voor binnenkort. Als men immers zag hoe lang de statie van Heist al moest verdwenen zijn, en hoe lang ze er nog zou staan, dan mochten de bewoners op hun beide oren slapen (83). Tenslotte werd de termijn voor het behoud van de barakken te Zeebrugge met drie jaar verlengd (84).

2.2.2. *Bouw werkmanswoningen*

Reeds in 1921 sprak men erover een reeks woningen te bouwen en uiteindelijk besliste men twee maatschappijen te stichten : een bouwmaatschappij voor Zeebrugge en één voor Brugge-St.-Pieters (85).

Van de huizen te Zeebrugge zou het eerst werk gemaakt worden. Op 18 juni 1921 werd de oprichting aangekondigd van een bouwmaatschappij die op 17 september de naam “Zeemanshaard” kreeg, bedoeld om 150 huizen te bouwen. Een maand later was al sprake van een aanbesteding, omdat men besloten had het project uit te voeren van “het modelstadje Zeebrugge” opgemaakt door bouwmeester Camiel Damman (86). Deze kleine stad zou meer dan 118 ha beslaan, ongeveer 2000 woonsten tellen, naast een kerk, gebouwen voor openbare diensten, een pastorie, post- en telegraafkantoren, een pompierarsenaal, een protestantse kapel, een cinema, een overdekte markt, sportinrichtingen voor tennis, voetbal, boogschutterij, enz., een mechanische wasserij, een clubhuis, een openbare boekerij, een lagere school, een zwemkom, een bewaarschool, een gast- en ziekenhuis, een kinderkrib, een speelplein voor kinderen, een begijnhof en inrichtingen voor leergangen voor volwassenen.

De ligging en groepering der woningen en openbare gebouwen, de richting der beplantingen, straten met tuintjes opgesierd, de open plaatsen en de verschillende vergezichten zouden deze gemeente aan de zee kust één der meest aantrekkelijke gevoeglijke en gezonde uitzichten schenken. Binnen korte

(82) *Brugsch Handelsblad*, 11 juli 1925;
Burgerwelzijn, 23 december 1925;

Afvaardiging barakkenbewoners bij burgemeester en schepenen. Deze gaven de verzekering dat ze mochten blijven tot de barakken in puin vielen. Jaarlijks zou ieder een verlenging krijgen.

(83) *Brugsch Handelsblad*, 4 en 11 juli 1925.

(84) *Brugsch Handelsblad*, 31 oktober 1925.

(85) *Brugsch Handelsblad*, 18 jun; 17 september 1921; 29 oktober 1921.

(86) *Brugsch Handelsblad*, 29 oktober 1921.

tijd zou het bouwen van 300 woningen van verschillende aard voor vissers-patroons, vissers-werklieden en fabrieksarbeiders, in aanbesteding gegeven worden. Anderzijds ging men dadelijk over tot het onteigenen van de percelen, nodig voor het bouwen.

Aan Damman, een Brusselaar, werd de bouw van 300 woningen toevertrouwd. Tevens was hij de ontwerper van het vissersdorp te Zeebrugge met meer dan 1600 woningen (87).

Door J. Nyssen-Hart was in 1901 ook al een urbanisatieplan opgemaakt voor Zeebrugge, al even imposant en onmogelijk (88).

Februari 1922. Eerst deze week ontvingen de aandeelhouders der Mij Zeemanshaard hun lidboekje. Het kapitaal bedroeg 1.500.000 fr. Er was een oppervlakte gevraagd van 113 ha, dit werd beperkt tot 28 ha. De toestemming tot aankoop werd verleend. Op 3 jan. 1922 werd een bijkomende koop naastliggende grond, groot 5 ha 12 a 35 ca, goedgekeurd voor de prijs van 109.357 fr. (89).

Intussen was het uitmeten van het terrein beëindigd. Het voorgelegde ontwerp aan het stadsbestuur zou voor de wegen alleen al 1 1/2 miljoen fr. bedragen. Nu werd ook de ligging bekritiseerd : de plannen voor 300 woningen ver van de agglomeratie over de afleiding van het kanaal van Schipdonk achter de Evendijk. Er bestaat in heel het noorden geen schadelijker plaats in de onmiddellijke omgeving van het Schipdonkkanaal waarvan men de verpestende uitwasemingen tot in het naburige Heist gewaar wordt (90).

In de gemeenteraad van 23 september 1922 werd het rooiingsplan voor het aanleggen van straten in de arbeiderswijk goedgekeurd. Een heel genuanceerd bericht volgde op 13 januari 1923 (91). Voor het opbouwen van het vissersdorp waren de plannen goedgekeurd, 5 ha grond onteigend en een eerste lot van 103 woningen aanbesteed (92). Op 13 juli werd het aanbod van de N.V. Gobertange uit Brussel goedgekeurd, gedaan in de aanbesteding op 21 april 1923 (93).

In 1924 was men aan de slag en zagen ze met vreugde dat al enige woningen bewoond waren en van deze woninguitbreiding verscheen er zowaar al een foto in de krant (94).

Nietemin rezen weer nieuwe problemen, niet met de bouw of wat dan ook, maar met de postbedeling. Door het bouwen van de Zeemanshaard en de toenemende bevolking van Zwankendamme, zouden de briefdragers voor een ondoenlijke taak staan, wanneer het aantal bestellers gelijk bleef. Senator

(87) *Brugsch Handelsblad*, 3 december 1921.

(88) J. NYSSSEN-HART, Urbanisatieplan Zeebrugge, in : E. SCHEPENS, o.c., p. 50, nr. 83.

J. Nyssen-Hart was ingenieur, kabinetchef van minister van openbare werken De Bruyn, en nadien lid van de eerste beheerraad.

(89) *Brugsch Handelsblad*, 11 februari 1922;

Burger Welzijn, 19 mei 1923.

(90) *Brugsch Handelsblad*, 19 augustus 1922.

(91) *Brugsch Handelsblad*, 30 september 1922, gemeenteraad zaterdag 23 september.

(92) *Burgerwelzijn*, 13 januari 1923;

Burgerwelzijn, 28 april 1923.

(93) *Burgerwelzijn*, 21 juli 1923.

(94) *Brugsch Handelsblad*, 14 februari en 14 maart en 20 mei 1925.

Decloedt zou zich voor deze kar spannen (blijkbaar is er in al die jaren nog niets veranderd, en ze hadden nog niet eens postnummers !).

In augustus 1925 was het feest te Zeebrugge en werd de Zeemanshaard plechtig ingehuldigd. Ook al in dat jaar vielen de feestelijkheden voor de inhuldiging van “de Tuinwijk”, het bouwproject te St.- Pieters. Specifiek voor Zwankendamme zagen we de bouw van tien rijwoningen plus de afzonderlijk staande dubbelwoning uit de Rombacher-Hüttenwerke tijd. In 1927 werden er aan die tien rijwoningen nog zes tegenaan gebouwd, plus nog een aparte dubbelwoning. Het hele complex behield niettemin de naam van de “Tien Huizen”.

Door een Brusselse firma, aangesteld door de Fours à coke, werden in 1924 “de Blokhuizen” gebouwd. Dit waren twee woonblokken, vier woningen onder en vier boven, opgetrokken in “assesteen”, die ter plaatse gemaakt werd met asse van de fabriek. Deze zestien woningen waren tijdens de oorlog niet meer bewoond en werden door de Duitsers gebruikt als opslagplaats, ook voor munitie. Daardoor kwam het dat een bom volstond om dit hele gedoe plat te leggen.

De glasfabriek van haar kant stond in voor de bouw van 104 huizen in de Cité die opgetrokken werden aan de noordelijke kant van de Lisseweegse steenweg, in de Lisstraat en in de nieuw aangelegde Fourcaultstraat, ook kortweg genoemd “de Fourcault” (95).

Bij de annexatie in 1932 door Brugge van dit deel van Lissewege, werd de naam geschrapt en vervangen door Zwankendammestraat, vraag niet waarom!

Daarnaast had de glasfabriek 50 barakken gekocht bij het Albertfonds die ze lieten optrekken op de hoek van de Lisseweegse steenweg en het Zeekanaal. Dit barakkendorp is op het einde van de oorlog opgedoekt (96).

Deze paviljoenen waren in zoverre gemoderniseerd dat ze een pannendak hadden in plaats van een bedekking met teerpapier. Langs de toegangsweg naar de fabriek lag de waterleiding waar de bewoners zich konden bevoorraden.

2.2.3. De inwijkelingen uit Wallonië

Ondanks alle strubbelingen en moeilijkheden is de komst van de glasfabriek een zegen geweest voor de streek en van doorslag gevende betekenis geweest voor de uitbouw van het gehucht Zwankendam-

(95) Zie noot 65.

(96) Peter Willems, *Brugsch Handelsblad*, 20 november 1987 :

“Deze cité was (is) heel groot, ze telde 104 huizen, 70 paviljoenen, een school(tje) en een ontspanningszaal voor de latere club des employés”.

Inauguration de la verrerie de zeebrugge

MENU

Langouste Parisienne

Turban de Ris de veau Régence

Cœur de Charolais Richelieu

Louarde de Bruxelles Farcie

Salade Riche

Bombe Frou-Frou

Fruits — Desserts

Zeebrugge-Palace, le 8 septembre 1925.

Fig. 12 : Menu van het banket ter gelegenheid van de inhuldiging van de glasfabriek.



Vreugdevol aandenken
aan het
DIAMANTEN JUBILEUM
van
EERWAARDE MOEDER GODELIEVE
1891 - 1951
Gevierd te Zwankendamme
op 24 Juli 1951

Fig. 13 : Eerw. Moeder Godelieve op haar diamanten jubileum, zuster van de Dienstmaagden van Maria, die les gaf in de school gebouwd door de bouwmaatschappij van de glasfabriek.

me. De bewoners zelf hadden weinig gemeen met Zeebrugge als zodanig en het sociale leven bleef innig verbonden met dat van Lissewege, ondanks de annexatie van 1932.

We schreven al dat de Cité te Lissewege gebouwd was en het barakkendorp op grondgebied Brugge. Naast die woongelegenheden werd er ook een school gebouwd door de bouwmaatschappij van de glasfabriek, dewelke later werd overgedragen aan de dekenij. Les werd gegeven door de zusters van de Dienstmaagden van Maria uit Ruddervoorde (evenals te Lissewege en te Zeebrugge). De kerkelijke diensten vonden plaats in twee klaslokalen, de teraardebestelling op het kerkhof van Lissewege, en dat tot op heden. Pas in 1938 werd een kerkje gebouwd toegewijd aan St.-Leo-de-Grote. De eerst benoemde priester was E.H. De Bel.

Bijna alle Walen die zich te Zwankendamme vestigden, waren de socialistische gedachte genegen en versterkten in niet geringe mate de reeds aanzienlijke kern die ter plaatse te Lissewege bestond. Alras werd Zwankendamme ook het "rooie nest" van de geuzengemeente Lissewege genoemd. De één Mei viering vond dan ook dra ingang en zo werd in 1928 voor het eerst een afzonderlijke plaatselijke viering gehouden, in deze poldergemeente een gebeurtenis die niet ongemerkt voorbij ging. Een 250-tal deelnemers stapten stoetsgewijs op doorheen Lissewege en drongen zelfs door tot op het grondgebied Zeebrugge (97).

Dat moet wel een "één Mei-doorn" geweest zijn voor de conservatieve gemeentevaders en partijbonzen, temeer daar de socialisten reeds twee verkozenen hadden, op het randje af van een derde. Bij de volgende verkiezing zou er ongetwijfeld op uitbreiding van deze delegatie kunnen gerekend worden. Sommigen menen dat ook dat gespeeld heeft bij de annexatie van 1932, waardoor Zwankendamme bij Brugge kwam. De rooie burcht zou in het grotere aantal kiezers wel oplossen. We hebben al opgemerkt dat er een plan bestond uit 1910 om Zeebrugge met Brugge te verbinden door middel van een brede baan via de Blauwe Toren tot aan de "Piste" in Lissewege, in verbinding met de Zeebruggelaan met ernaast een tramlijn (98). Wellicht is dat de voornaamste reden geweest. De meeste Walen bleken echter helemaal niet te aarden en trokken volgens de mogelijkheden en werkgelegenheden naar de streek van herkomst terug. We laten hier de Waalse gezinnen volgen die ingeschreven waren als kiezer in de lijst van 1929, en die tussen 1925 en 1927 in de gemeente Lissewege geboekt zijn, dus bij de start van de glasfabriek.

Nadien zijn er sporadisch nog enkelen gekomen, zoals gezegd de meesten zijn terug vertrokken.

(97) D. STEEVENS, *De streek van lage lonen en lange uren*, Brugge 1085, pp. 123-125.

(98) *Brugsch Handelsblad*, 10 oktober 1925.

Naam	Beroep	Adres, datum inschrijving	Geboorteplaats	Geboortedatum
Alexandre Emile Armoisin Ivonne	kashouder	Heystsestr. 2 22.6.1925	Jumet Marcinelle	22.9.1900 18.11.1900
André Hector	glasbewerker	Fourcault 13 15.11.1926	Ransart	2.7.1889
Anseeuw Louis	glasbewerker	Fourcault 20 23.11.1926	Jemappes	30.1.1906
Anseeuw Prosper Moreau Rosanne	glasbewerker	Fourcault 20 23.11.1927	Jemappes Jemappes	30.6.1876 10.5.1883
Arcq Leon Berger Dolorès	glasbewerker	Heyststr. 10 7.7.1925	Jumet Jumet	10.11.1896 31.1.1895
Bastin Florent Van Doren Irma	glassnijder	Fourcault 3 2.7.1925	Gilly Gilly	21.8.1893 16.9.1902
Berger Alfred Bois Rosa	glasbewerker	Fourcault 19 23.12.1925	Montigny s/Sambre Jumet	27.12.1899 6.11.1901
Bierlaire Oscar Foret Clemence	kashouder	Lischstr. 4 26.6.1925	Ransart Sart-Dames- Avelinnes	2.8.1891 17.4.1882
Bogaerts Oscar Piérart Victoria	kasmaker	Heiststr. 13 2.7.1925	Jumet Gosselies	13.2.1902 24.12.1902
Carmiaux Jules Bartel Alida	kasmaker	Lischstr. 3 25.11.1926	Marchienne-au-P. Jumet	6.9.1883 24.10.1880
Carpeau Gaston Premont Mariette	kasmaker	Heyststr. 4 13.6.1927	Jumet Lodelinsart	27.10.1905 28.12.1904
Chaufourneau Dési.	kasmaker	Heystestr. 13 21.11.1927	Jumet	26.3.1897
De Becker Joseph.			Leuven	9.7.1896
Crocquet Emile Carpeau Jeanne	kasmaker	Heystestr. 15 14.11.1927	Ransart Jumet	27.12.1896 30.10.1902
Daugniaux Victor Villemin Lucienne	glasbewerker	Heystestr. 8 22.2.1927	Quiévrain Rimogne	25.6.1906 11.2.1889

Derbecque Leopold Fumiere Florina	glassnijder	Lischstr. 2 29.10.1925	Jumet Carnières	19.9.1887 10.2.1892
Deulin Charles Jacob Marie	glassnijder	Fourcault 12 31.8.1925	Roux Jemappes	23.4.1888 6.4.1894
Donné Leon Hublet Bartha	werktuigkundige	Heystestr. 267c	Fontaine-l'Ev. Fontaine l'Ev.	10.11.1898 28.1.1903
(Deze laatste onder voorbehoud gezien huisnummer)				
Dumon Alphonse Huybrecht Jeanne	glasbewerker	Fourcault 10 4.11.1927	Brugge Ransart	9.9.1901 10.9.1901
Evrard Edgard Castelin Marie	kasmaker	Fourcault 9 15.7.1925	Jumet Jumet	1.6.1897 28.10.1902
Gosseries Hector Dehont Alice	glassnijder	Lischstr. 5 16.6.1927	Damprémy Courcelles	10.9.1886 12.2.1891
Houdart Emile Honoré Alice	glasbewerker	Heystestr. 20 25.9.1926	Jemappes Jemappes	28.4.1885 7.12.1886
Jacquet Georges Journot Blanche	glasbewerker	Fourcault 11 4.4.1927	Jumet Charbonnières	12.12.1894 30.9.1898
Jadinon Edmond Duchaine Juliana	paswerker	Heystestr. 1 2.8.1927	Gilly Gilly	5.12.1880 5.4.1879
Jadinon Emile	paswerker	Heystestr. 1 2.8.1927	Gilly	21.11.1907
Joris Emile Planque Marie	glassnijder	Fourcault 19 9.9.1925	Marchienne-au-P. Mont-sur-Marchienne	5.7.1881 14.12.1887
Lefèvre Jules Robaye Germaine	glasbewerker	Heystestr. 21 9.10.1927	Sunderland Charleroi	13.4.1884 21.6.1899
Lefèvre Paul	werkoverste	Lischstr. 3 9.12.1925 Lodelinsart	Charleroi	1.4.1859
Levèque Emile Berger Augusta	glasbewerker	Heyststr. 16 9.8.1926	Roux Jumet	8.8.1895 30.1.1893

Martinet Lucien	glassnijder	Fourcault 14	Jumet	20.4.1894
Devuyt Marie		16.6.1927	Jumet	24.4.1893
Michaux Hubert	glassnijder	Fourcault 8	Beauvais (Fr.)	5.1.1899
Michaux Flora		16.6.1927	Mellet	14.4.1900
Michaux Joseph			Mellet	13.7.1863
Naizy Alfred	glassnijder	Heyststr. 10	Jemappes	4.12.1887
Quenon Esther		11.6.1927	Jemappes	2.5.1892
Renquet Joseph	kasmaker	Fourcault 5	Gilly	25.3.1893
Vandoren Marie		2.7.1925	Gilly	2.7.1897
Richir Ernest Del-	glassnijder	Fourcault 18	Gilly	16.7.1884
fosse Georgina		17.7.1927	Gilly	7.10.1885
Ries Jeanne	zonder beroep	Fourcault 9	Jumet	21.4.1908
Rifaut Raoul	glasbewerker	Fourcault 17	Jemappes	10.3.1900
Delaunois Jos.		26.1.1926	Baudour	2.8.1902
Roland Paul	glasverzender	Heyststr. 28	Quaregnon	17.12.1905
Warny Marguerite		4.8.1927	Guaregnon	5.10.1904
Rousseau Leon	glassnijder	Heyststr. 29	Jumet	16.3.1888
Van den Broucke		11.8.1927	Brussel	10.10.1885
Henriette				
Sabeau Auguste	glasbewerker	Heyststr. 14	Jumet	30.4.1901
Daugniaux Maria		18.7.1927	Quiévrain	30.1.1908
Toelens Victor	kasmaker	Fourcault 1	Jumet	24.5.1884
Gueib Laura		2.5.1927	Jumet	22.5.1891
Tricot Leon	glasbewerker	Fourcault 9	Jumet	19.9.1904
		20.10.1927		
Urbain Leon	glasbewerker	Fourcault 15	Jemappes	4.9.1881
Waterlot Marie		15.9.1925	Jemappes	20.2.1884
Waselle Rauymond	glassnijder	Fourcault 11	Jumet	15.12.1898
Scholasse Therèse		18.11.1927	Rhode-St.-Gen.	23.6.1892

Van de oudste inwijkelingen hebben we maar twee families kunnen achterhalen die hier nakomelingen hebben, nl.

Emile Croquet, zijn zoon x Marie-José Retsin, wonende te Lissewege

Emile Joris, afstammelingen te Blankenberge

Na 1927 zijn er nog Waalse families gekomen en ook daarvan zijn wat afstammelingen gebleven :

Jules Angely ° Charleroi 7.7.1906
x Loraux Lydie ° Charleroi 11.3.1905

Rachel Angely ° Charleroi 28.10.1901
x Schmidt Camille ° Lodelinsart 1.6.1900

Yvonne Angely ° Charleroi 6.6.1897
x Mohimont Victor ° Gilly 29.10.1894

Baute Joseph ° Damprémy 5.2.1916
x Vausort Clementine ° Couillet 19.11.1913

twee zonen wonende te Zwankendamme

Delmotte Emmanuel woonde te Lissewege, speelde jarenlang tuba in de fanfare "Kunst en Vermaak".
Hij had een dochter, Anne-Marie.

Daugniaux Victor ° Quiévrain 25.6.1906

Huiot Hubert ° Damprémy 16.10.1903
x Delanghe Blazaries ° Lissewege 5.2.1910
twee dochters

Verder nog :

Brion Marcel x Pierard Jacqueline
Doyen Jean x Claassen Petronella
Pierard Frederik x Traen Aldegonde
Pilette Henri x Flandroit Juliette
Preux Isaie x Cornu Madeleine
De familie Bailly.