

Creosoteerwerf

Bondige geschiedenis

Vanaf het midden van vorige eeuw kwam houtbehandeling tegen houtworm en houtrot met creosootolie, een steenkoolderivaat, in gebruik.

Hiermee kon men de levensduur van hout aanzienlijk verlengen.

Reeds vroeg beschikte het toenmalig Ministerie van Verkeerswezen, en later de RTT - Belgacom, over een installatie in Oostende om op grote schaal houten telefoonpalen te creosoteren en van hieruit over heel het land te verdelen. Ze lag buiten de stadswallen achter de haven, op de plaats waar zich nu het H. Hart-ziekenhuis bevindt.

Rond de eeuwwisseling werd de huidige installatie opgericht op de nieuwe industrieterreinen langs het kanaal naar Brugge.

Dat deze activiteiten precies hier plaatsvonden had vooral te maken met het feit dat Oostende een belangrijke aanvoerhaven was voor Skandinavisch

hout. In de regel gebruikte men voor telefoonpalen immers fijnspar (*Picea abies*) die uit Noorwegen en Finland ingevoerd werd.

De exploitatie van de creosoteerwerf, die in feite eigendom van de Staat was, werd via aanbestedingen aan particuliere bedrijven toevertrouwd. Sinds 1923 was dit ononderbroken de N.V. Chantier de Creosotage d'Ostende S.A., dochteronderneming van de Zeelse Houthandel van de familie Walraeve. Die verhandelde overigens niet enkel de telefoonpalen voor de RTT, maar voerde ook opdrachten uit voor derden. Ze behandelde bijvoorbeeld ook de dwarsliggers voor de tramlijnen van de buurtspoorwegen en de industriële spoorlijnen, en vervaardigde palen voor de hoppeteelt of voor weideafsluitingen.

In de 70-er jaren schakelt de RTT volledig over op het ondergronds netwerk zodat de vraag naar de telefoonpalen volledig verdwijnt en begin de 80-er jaren valt alle activiteit volledig stil op de werf. Vandaag bevindt de site zich dus ongeveer in de toestand zoals die in 1984 werd achtergelaten. Eind 1995 tekende de Minister het definitieve beschermingsbesluit. De site getuigt van een belangrijke fase in de geschiedenis van de houtbehandeling, van de aanleg van de telefoonverbindingen in België en behoort samen met de "Hangar n° 1" en de halfportaalkraan aan het houtdok tot de oudste en best bewaarde getuigenissen van de industriële havenactiviteiten in Oostende.

De infrastructuur

Op het terrein, dat reikt van het kanaal tot aan de spoorweg, is een spoorwegnet aangelegd in dambordpatroon met op de kruispunten draaiplateaus die de wagens toelaten hun bocht te nemen. Met deze dubbele spoorwagens werd het hout op het terrein vervoerd en in de druktank gereden. Achter het hoofdgebouw staat het winchhuisje waar de kabels aangetrokken werden die de wagentjes in de druktank trokken. Verderop staat het kantoorgebouwtje van de RTT van waaruit de afgewerkte palen verzonden werden.

Langs de straat staat nog de imposante conciërgewoning die evenwel uit een latere periode dateert.

Bij een bombardement tijdens de Eerste Wereldoorlog raakte het hoofdgebouw beschadigd en de oorspronkelijke pompinstallatie vernield. Bijgevolg krijgen we nu de installatie te zien zoals die in 1920 heropgebouwd werd.

Die bestaat uit een aantal ondergrondse en twee bovengrondse opslagtanks voor creosootolie en een horizontale vacuumentank voor de dosering van de olie. In het hoofdgebouw bevindt zich een autoclaaf of drukketal met een lengte van 22 meter en een doormeter van 2 meter met aan beide uiteinden een luchtdicht afsluitend deksel. Daarboven is een vultank met een inhoud van 57 m³ opgesteld. In de machinekamer vinden we een vloeistofpomp (Weir 1920), een vacuumpomp en



een compressor (Sentinel). Deze machines worden alle aangedreven door stoom, geleverd door een kolengestookte Lancashire stoomketel (1900).

Via pijpleidingen werd ook stoom gevoerd door de verschillende tanks om de creosootolie op de vereiste werktemperatuur te brengen.

Het procedé

De creosootolie werd uit de opslagtanks naar de interne vultank gepompt die de olie opwarmde. Ondertussen trok men de wagentjes met hout in de autoclaaf, sloot men de deuren en trok men de tank vacuum. De druktank werd vervolgens gevuld met warme creosootolie en gedurende ongeveer een uur onder druk gehouden met de Weirpomp. Aan de hand van het zakkend peil in de doseertank kon men aflezen hoeveel olie het hout reeds had opgenomen. Wanneer dit voldoende was, werd de autoclaaf leeggemompt en opnieuw vacuum getrokken om de overtollige olie uit het hout te zuigen. Na de ontluchting trok men de wagentjes uit de tank en vervoerde men de spoorwagens op het terrein.

Het werk

Er werd gewerkt in ploegverband onder de algemene leiding van een meester-gast. Tijdens de zomer bestond het werk vooral uit het lossen van de houtschepen in de haven, het overslaan op goede-

renwagens en het op terrein stapelen van het hout. Hiervoor werd de meeste mankracht geëngageerd.

Op het terrein ontdeed men de palen nog van eventuele resten van de bast of knopen en zaagde men ze op de juiste lengte. In de spoorwegliggers boorde men gaten en sloeg men eventueel S-ijzers om barstvorming te voorkomen. Daarna werd er gecreosoteerd volgens de behoeften van de afnemers en terug via het spoor op transport gezet.

Men werkte niet per uur maar tegen een bepaalde vergoeding werd met een ploeg mensen een bepaalde opdracht uitgevoerd. Deze werkwijze was gebruikelijk bij de havenarbeid en werd dus ook op de creosoteerwerf toegepast.

Stefaan Heyse
Coördinator West-Vlaanderen van de
Vlaamse Vereniging voor Industriële Archeologie