



***Straat
Histories***
Leuvense buurten
in woord & beeld

Vaartkom Weerspiegeld

Foto genomen in 1975 door Suzanne De Becker



LEUVEN
EEUWENOUW
SPRINGLEVEND

Colofon

Deze uitgave is een realisatie van buurtbewoners i.s.m. stad Leuven:

- buurtbewoners: Geert Aerts, Albert Artoos, Suzanne De Becker, Frank d’Hoine, Franky Heremans, Shuktara Momtaz, Karel Robijns, Theo Sergeant, Martine Soille
- Stadsdiensten: Geert Antonissen (Communicatie Stadsvernieuwing) , Colette Coninckx (cel Stedelijk Buurtwerk) en Sigrid Vanheukelen (afdeling Gebiedsgerichte Werking)

TEKST: Guy Missotten en Ludwig Desmet (Nelson)
VORMGEVING EN DRUK: Echo Design
OPNAMES INTERVIEWS: Red Pepper Media
PROJECTCOÖRDINATIE: Sigrid Vanheukelen, afdeling Gebiedsgerichte Werking stad Leuven

Met dank aan iedereen die zijn bijdrage heeft geleverd aan dit project en in het bijzonder:

De geïnterviewden, de bewonerswerkgroep, Red Pepper Media, Nelson, Jesse Vos, Echo Design, AAA-Cassette Factory & Video Factory, Festival van Vlaanderen Vlaams-Brabant, buurthuis ’t Lampeke, TPAKT, BUUR, Omgeving Okra Ara, Jenny Ons, Micheline Thomas, Emmy Lamens, Jeroen Verbinnen en Jos Hollanders.

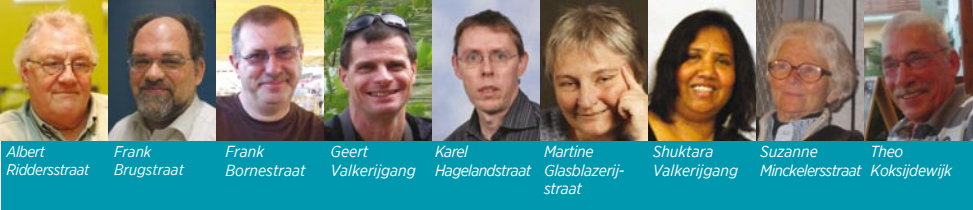
Volgende diensten van het stadsbestuur van Leuven: Erfgoedcel Leuven, Stadsarchief Leuven, Infohuis Stadsvernieuwing, Toerisme Leuven, administratie Communicatie Leuven, Brandweerkorps Leuven en afdeling Gebiedsgerichte Werking

Deze productie is een eerste editie in de reeks “Straathistories; Leuvense buurten in woord en beeld”, ondersteund door de erfgoedcel Leuven en kadert binnen het erfgoedconvenant van de Vlaamse Gemeenschap.



BLOG
<http://vaartkomweerspiegeld.wordpress.com/>

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



■ Inhoud

Voorwoord	4
Over het ontstaan van het boek “Vaartkom Weerspiegeld”.	6
De Leuvense Vaart: haar geschiedenis in vogelvlucht.	12
Interviews:	
Emile Segers en zijn buizenbedrijf aan de Sluisstraat. <i>+ Toekomst Sluisstraat</i>	18
Adolf Houblon en zijn “Frituur Vaartkom”. <i>+ Toekomst zes blokken langs de noordoever</i>	24
René Sempels bij Stella Artois: een schrijnwerker frist zijn memorie op. <i>+ Toekomst ontwikkeling AB-Inbev</i>	30
Albert Thomas. Een voortrekker van de Vaartkom. <i>+ Toekomst Vaartstraat</i>	36
Suzanne De Becker alias “Mie Gareel”.	42
Albert Artoos. Beter gekend als “Berre” van de Molens Van Orshoven.	48
Dominique Van Doren: de dochter van de baas van de Molens van Orshoven. <i>+ Ontwikkeling molens 2010</i>	54
André Kirsch en zijn band met Vander Elst. <i>+ Toekomst Vander Elst en Engels Plein</i>	62
Georges Van Herck: douanier in het Entrepotgebouw. <i>+ Toekomst Entrepot en plein</i>	68
Luc Verbinnen: over zijn leven als brandweerman. <i>+ Toekomst voormalige brandweer</i>	76
Johan Van Reeth: stedenbouwkundige kijkt in de toekomst.	82



Foto: Martine Soille

Voorwoord “Vaartkom Weerspiegeld”



Johan van Reeth in gesprek met Geert Antonissen (Infohuis Stadsvernieuwing) en Sigrid Vanheukelen (Gebiedsgerichte Werking). Bram Vanderlinden (Red Pepper Media) filmt.

Foto: Karel Robijns

‘De Vaartkom’, voorwerp van het grootste stadsontwikkelingsproject van Vlaanderen, zal de volgende 15 jaren een grondige transformatie ondergaan. Deze Leuvense wijk met een groot-industrieel verleden en de daarbij horende architectonische relictten wordt in de toekomst een nieuwe hotspot voor Leuven. Duizenden wooneenheden, een cultuurcentrum, appartementsgebouwen, parken, waterbeleving, voorzieningen, een school en kribbe...

Ook voor de omwonenden zal er een en ander veranderen. Wilsele-dorp krijgt zijn rechtstreekse verbinding met het centrum, de 19de eeuwse Ridderbuurt komt zij aan zij te liggen met een nieuwe zeer moderne wijk, en Sint-Maartensdal en de binnenstad zullen aansluiten aan de Vaart.

“*Vaartkom Weerspiegeld*” is een afspiegeling van de Vaartkom: hoe ze was en beleefd werd door de bewoners, omwonenden en werknemers. Individuele beleving dus, geen ‘absolute’ waarheid. Het is de weerspiegeling van de beleving van een plek, door de ogen, handen en mond van betrokken Leuvenaars. Dit boek brengt dus het verleden in beeld en woord, maar maakt telkens ook heel kort de link met de toekomst.

Bewoners en stadsdiensten werkten twee jaar samen aan het opsporen, noteren en verwerken van verhalen over de Vaartkom. Andere bewoners fotografeerden de veranderingen die er in de loop van het project al in de Vaartkom te merken waren.

Bedankt aan hen allen voor hun betrokkenheid en enthousiasme.
En aan de lezer: laat u meevoeren en inspireren door de Vaart.

Denise Vandevooort

schepen van cultuur, sociale zaken, gelijke kansen en studentenzaken

Waar kan Georges Van Herck zijn verhaal beter doen dan op het dak van ‘zijn’ Entrepotgebouw?

Dolf Houblon in geanimeerde discussie met Franky Hermans, Theo Sergeant en Sigrid Vanheukelen.

Foto: Martine Saille



Foto: Frank d'Hoine



Dominique Van Doren leidt de werkgroep rond in de Molens van Orshoven, een plek waarvan zij de geschiedenis als de beste kent en die haar zeer nauw aan het hart ligt.

Jesse Vos (stagiaire Gebiedsgerichte Werking) geniet op het dak van het Entrepotgebouw van het unieke uitzicht op de Vaartkom.

Foto: Martine Soille



Foto: Sigrid Vanheukelen





Over het ontstaan van het boek “Vaartkom Weerspiegeld”



Foto: Shuktara Momtaz

Op sommige plekken wordt de vluchtigheid van het bestaan extra in de verf gezet. De snel veranderende Vaartkom is zo'n plek. Deze stadswijk rond de Vaart was tot voor kort een door het fabrieksleven vergrijsde, ongeschminkte schoonheid met een prominente stalen polsslag. De laatste jaren werd het gebied herontdekt en intussen rijzen uit de restanten van een industrieel verleden langzaam maar zeker de nieuwste hoogstandjes van moderne architectuur.

Dat een stadswijk af en toe een facelift ondergaat is de normaalste zaak ter wereld, maar daarbij mag het geheugen van deze wijk niet gesloopt worden. Daarom lanceerde de stad Leuven in april 2008 een oproep: "Buurtbewoners gezocht om op een creatieve manier om te gaan met de transformatie en op een alternatieve manier bezig te zijn met zowel het verleden als de toekomst van de Vaartkom".

Binnen de groep geïnteresseerden ontstonden al gauw twee strekkingen: zij die de evolutie wilden vastleggen op de gevoelige plaat en een andere groep die geïntrigeerd was door de gezichten achter en de persoonlijke levensverhalen van "de werknemer en de bewoner

van de Vaartkom van vroeger”. Het boek dat u nu in handen hebt is het symbioseproduct van deze twee groepen. Het is bedoeld als een persoonlijke terugblik op wat was én als een welkomstgeschenk voor de nieuwe bewoners van de Vaartkom, zodat ook zij de genius loci, de specifieke identiteit van hun nieuwe woonwijk, kunnen ontdekken.

De realisatie van deze uitgave was een intensief proces, dat tweeënhalf jaar geduurd heeft. Om het persoonlijke verhaal van “de werknemer van de Vaartkom” goed te kunnen registreren en verwerken, werden de bewoners bij aanvang van het project gekneed tot professionele interviewers. Urenlang brainstormden ze over de aanpak, de must-have interviews in het boek; over contracten, identificatiefiches, thema- en vragenlijsten en over de nodige opnameapparatuur. Gewapend met een dergelijke voorbereiding bezochten ze in een volgende fase heel wat mensen die een stuk van hun leven doorbrachten aan de Vaart en tekenden hun gewone, maar daarom ook zo intrigerende verhalen op. Vaak bezochten ze daarbij de plaatsen rond de Vaartkom die het kader vormden voor al deze histories, zoals de Molens van Orshoven, het dakterras van het Entrepotgebouw enzovoort. Filmbedrijf Red Pepper Media, ook aan de Vaartkom gevestigd, filmde alle interviews kosteloos, uit sympathie voor het project. Ondermeer dankzij deze geste kon het boek verrijkt worden met een bijhorende dvd.

Uitzicht op de Vaartkom, nog vòòr de brouwerij zich naar hier uitbreidde en toen de brandweerkazerne nog moest gebouwd worden.

Foto: Suzanne De Becker



Elke stap in het traject dat doorlopen is, is waardevol geweest voor het eindproduct. De rode draad er doorheen waren de inzet en het enthousiasme van de bewonerswerkgroep, die ervoor gezorgd heeft dat de Vaartkom van vroeger voor altijd bewaard blijft.

Hierbij laten we ons avontuur in literaire vorm aan u over. Laat u vanaf de volgende bladzijde meevoeren naar de tijd waarin het industriële hart van de Vaartkom nog volop klopte.

Wij wensen u een aangename reis.

Sigrid Vanheukelen

Afdeling Gebiedsgerichte Werking

In naam van de projectwerkgroep:

Geert Aerts, Geert Antonissen, Albert Artoos, Colette Coninckx, Suzanne De Becker, Frank d'Hoine, Franky Heremans, Shuktara Momtaz, Karel Robijns, Theo Sergeant en Martine Soille



Foto: Shuktara Momtaz

De Leuvense Vaart: haar geschiedenis in vogelvlucht



Als onze voorouders erin geslaagd waren de Dijle te kanaliseren, hadden ze nooit een vaart moeten graven. Nochtans had men al heel wat pogingen ondernomen om die natuurlijke waterweg beter toegankelijk te maken. Transport via de waterlopen was immers veel goedkoper dan via het land. Wegen waren in slechte staat –voor zover die er al waren– en een paardenspan kostte handenvol geld. Bovendien werden onze gewesten constant geteisterd door oorlogsgeweld en roverbendes, wat het toch al langzame wegverkeer nog extra bemoeilijkte.

Al in 1327 ondernam hertog Jan III pogingen om de Dijle beter bevaarbaar te maken. Hertog Jan IV probeerde de grillige rivier tot in Waver naar zijn hand te zetten en in 1430 vaardigde Filips de Goede een decreet uit om de Dijle uit te diepen tot in Mechelen en om de

rivier in te tomen met sluizen. Het heeft allemaal niet veel geholpen want op de Dijle kon je alleen 'Dijlepleiten' gebruiken, platbodemvaartuigen met maximum 20 ton laadvermogen. Die legden dan aan in de haven aan de Vismarkt. Vlot ging dat waterverkeer niet. Denk maar aan het transport van de stenen voor het stadhuis die vanuit Avesnes-le-Sec meer dan een jaar onderweg waren. Dat was dan te wijten aan de koppigheid van Gentse schippers die wilden dat die stenen op hun boten werden overgeladen.

Leuven had voortdurend herrie met de gilde van de boottrekkers uit Werchter, die rond 1550 zo'n 150 leden telde. Met acht man trokken die een boot van Haacht naar Leuven in ongeveer vier uur. Door hun monopolie, beschermd door de hertogen van Croÿ, konden ze daarvoor vragen wat ze wilden en dat zinde de Leuvenaars niet.

Wat hen nog veel minder beviel was dat Brussel in 1561 een kanaal, via Willebroek, naar de Schelde aanlegde ter vervanging van de ondiepe Zenne. Zoals geweten waren Leuvenaars en Brusselaars niet de beste vrienden en die naijver ging verder dan de ruzie over wie nu al dan niet de echte Meyboom mocht planten.

Al in 1630 maakte Leuven plannen voor een kanaal naar Antwerpen; in 1660 dacht men eerder aan een kanaal naar Vilvoorde om daar aan te sluiten op de Willebroekse Vaart. Ook bestonden plannen in zuidelijke richting voor een rechtstreekse aansluiting op het kolenbekken van

Alleen de sterk gebouwde watertoren van Artois heeft de bombardementen van mei 1944 overleefd.

Foto: stadsarchief Leuven



Charleroi. In 1653 wilde men zelfs een kanaal graven naar de Samber, via Waver. In dat opzicht werd datzelfde jaar al geprobeerd om de Dijle te kanaliseren tot Court-Saint-Etienne maar technisch gezien was dat een onmogelijke klus vanwege de té sterke stroming van de Dijle.

Uiteindelijk drong het Leuvense stadsbestuur er in 1730 bij de Oostenrijkse keizer op aan om een kanaal te mogen graven vanuit Leuven 'tot in de groote wateren tussen de stad Mechelen ende Willebroeck'. Dat werd weer op de lange baan geschoven vanwege oorlogsgeweld. Tot 21 januari 1750. Die dag kreeg burgemeester Theodoor baron d'Eynatten het verlossende woord dat de toestemming was verleend. Daarop werd de stad ondergedompeld in een ongekende feestvreugde met vuurwerk, publieke muziekopvoeringen en danspartijen, feestverlichting en beiaardconcerten. Op 9 februari kwam landvoogd Karel van Lotharingen in Leuven toe onder kanongebulder, saluutschoten en klokkengelui. In stoet ging het naar Willebroeck waar de aartshertog de eerste spadesteek deed met een daarvoor speciaal vervaardigde zilveren spade. Die spade is spijtig genoeg verdwenen maar in museum M staat nog wel de kruiwagen waarin die eerste spadesteek werd opgeladen. Ruim 500 Ardense boeren begonnen met hun graafwerk dat in juli 1753 beëindigd werd. Toch duurde het nog tot 1763 vooraleer het kanaal definitief in gebruik kon genomen worden. Misrekeningen, verkeerde beslissingen en onnodige spaarzaamheid hadden instortingen aan boorden en sluizen in Mechelen en Tildonk tot gevolg.

Op het kanaal konden schepen tot 100 ton worden ingezet, tien keer meer dan op de Dijle. Er bestond ook personenvervoer via de Vaart. Paarden trokken een schuit van Leuven naar Kampenhout en daar werd dan overgestapt op een andere schuit die tot in Mechelen ging. In 1780 was er in Leuven elke dag een schuit om 07.00 uur en eentje tussen 13.00 en 15.00 uur, afhankelijk van het seizoen. Vanuit Mechelen kwamen die in Leuven aan om 11.30 en tussen 17.00 en 19.00 uur. Bepaald goedkoop was het niet, een enkeltje kostte zeven stuiver, meer dan het halve dagloon van een vakman.

Niet alleen het vaarticket was allesbehalve goedkoop, ook de aanleg van het kanaal had handenvol geld gekost. Het stadsbestuur was ervan uitgegaan dat het kanaal van Leuven hét commerciële centrum van het land zou maken, maar dat viel behoorlijk tegen. De werkzaamheden hadden immers drie keer zoveel gekost als oorspronkelijk geraamd. Leuven stond op



Foto: stadsarchief Leuven

De Vaartkom omstreeks 1804, schilderij toegeschreven aan Louis Autissier. (bezit van Museum M)

het randje van een bankroet ondanks de financiële tussenkomst van de Leuvense brouwers. Generaties Leuvenaars hebben daar moeten voor opdraaien. De inkomsten uit vaargelden en tolrechten wogen niet op tegen de onkosten.

Een belangrijk breekpunt voor de Vaartkom betekende de Franse Revolutie van 1789. Daarbij werden de oude cijzen en binnenlandse tolrechten maar ook de ambachten opgeheven en dat gaf nieuwe kansen aan groothandelaars. Die mochten tot dan alleen goederen op de markt brengen die niet door de eigen ambachtslui vervaardigd werden. Voor hen betekende een vlotte aanvoer van goederen meer dan een commercieel gunstige ligging in het stadscentrum. Dus vestigden ze zich aan de Vaartkom. Invoerders van schoenleer, vis, wijn,

suiker, koffie, zout, wol, bouwmaterialen (leien, kasseien, kalk, natuursteen...) kenden er een stevige uitbreiding. Die handelaars hadden minder oog voor het lokale afzetgebied dan voor de nationale en internationale markt. Zij richtten een Kamer van Koophandel op en mengden zich stelselmatig in het overheidsapparaat. In 1794 waren niet minder dan 17 van de 25 aangesloten leden van deze 'vaarhandelaars' ook lid van het Franse stadsbestuur.

Aan de andere kant had het Franse bewind ook een schaduwkant. De Leuvense Vaart werd genationaliseerd, de Fransen staken de opbrengsten in hun zak maar deden niets aan het onderhoud. Het kanaal raakte in een zodanig verval dat het nog nauwelijks bevaarbaar was. Dus kreeg Leuven zijn kanaal terug.

Na de val van Napoleon en tijdens het bewind van Willem I van Oranje (1815-1830) werden allerlei plannen ontwikkeld om bestaande waterwegen te verbeteren of nieuwe aan te leggen. Eens België onafhankelijk was, ging de Schelde weer dicht en dat was niet alleen voor Antwerpen een ware ramp, ook de Leuvense handel kreeg daardoor harde klappen en de trafiek op het kanaal liep sterk terug.

Erger nog werd het toen op 5 mei 1835 de spoorlijn Leuven-Mechelen werd ingehuldigd. De trekschuit deed er vier en een half uur over om die twee steden te verbinden; de trein slechts drie kwartier. Dus won de trein het pleit. Als reactie hierop verdiepte Leuven zijn kanaal voor schepen tot 200 ton. Daarop –in de negentiende eeuw– vestigden zich langsheen de Vaart talrijke voedingsbedrijven die veel bulkgoederen nodig hadden. De Vaart werd een industriële waterweg wat achteraf gezien de redding betekende.

In 1972 droeg de stad Leuven het kanaal over aan de staat, en later kwam het in handen van het Vlaams Gewest terecht. De Leuvense Vaart werd officieel 'kanaal Leuven – Dijle'.



Foto: stadsarchief Leuven

De Vaartkom na de bombardementen. De silo's van Hungaria bleven gespaard. Foto genomen op de hoek van de Vaartstraat.



Foto's: stadsarchief Leuven

Rechts bovenaan: De aanleg van het viaduct als afsluiting van de ring rond Leuven (1973).

Links onder: Het verdwenen huizenblok in de bocht van de Vaartkom, waar we nu de Zoutstraat vinden. (Foto Stadsarchief)

Rechts onder: De elevator die het graan van de schepen naar de Molens van Orshoven voerde (Foto Stadsarchief, datum niet bekend).





Foto uit het persoonlijke fotoalbum van Emile Segers

Emile Segers en zijn buizen- bedrijf aan de Sluisstraat



© Martine Sallé



Het bedrijf Segers voerde buizen uit naar alle hoeken van het land, én ver daarbuiten.

Foto uit het persoonlijke fotoalbum van Emile Segers

Geboren en getogen in de Sluisstraat mocht Emile Segers als jongen niet te vaak buiten komen. Tenzij om bij de ‘marollekes’ of in het Sint-Pieterscollege naar school te gaan. De hoek Sluisstraat/ Glasblazerijstraat/ Mechelsestraat was vòòr de oorlog immers zowat dé uitgaansbuurt van Leuven met meer dan 20 cafés; het ene naast het andere. Tijdens de oorlog zat het er vol Duitse soldaten die in Sint-Maartensdal gekazerneerd waren. Dat bracht alleen maar veel kabaal, zatte-mansgelal en vechtpartijen mee. In die omstandigheden hou je de kinderen maar beter binnen. *“Later, toen ik na de oorlog oud genoeg was om een pint te drinken, schoot er van al die café’s maar ééntje meer over; al de rest was weg,”* vertelt hij met spijt in de stem.

Emile was vòòr de oorlog wel al bij de scouts maar de werking daarvan werd door de Duitsers verboden. Dus was er voor de jeugd niet veel te beleven tijdens die woelige jaren. Emile liep school. *“Altijd te voet en via een vast uitgestippelde weg. Als je daarvan afweek, kreeg je straf. Als het regende, deed men mij wel weg met de auto en mochten een paar buurtjongens mee”.*



Foto uit het persoonlijke fotoalbum van Emile Segers

De opslagplaats van Segers aan de Sluisstraat werd al gauw te klein zodat respectievelijk naar de Diestsesteenweg en naar Haasrode werd uitgeweken.

Buizen, buizen, buizen

Emile werd als knaap reeds vroeg betrokken in het familiebedrijf: buizen! Zijn grootvader Van Ingelgem, afkomstig uit Willebroek, was een specialist in het aanleggen van de buizenstelsels in ijsfabrieken. Destijds was koeling nog niet algemeen en diende men blokken ijs aan te kopen. In 1929 nam vader Segers het bedrijf over. Voordien werkte die bij de Boerenbond, maar nadat hij kennis had gemaakt met één van de drie dochters Van Ingelgem behoorde dat snel tot het verleden. Brouwerijen waren hun vaste klanten maar die begonnen stelselmatig zelf koelinstallaties aan te leggen en lokten het personeel bij Segers - Van Ingelgem weg. Vader Segers gooide het over een andere boeg: minder zelf installeren maar meer groothandel en een verbreding van het aanbod.

Het bedrijf bleef groeien en daarvoor was personeel nodig. De broer van vader Segers kwam er werken en diens vrouw ook. Magazijnier Milleke Mol uit Wilsele – *‘Ik heb als gamin nog veel op zijn schoot gezeten’* – begon er toen hij 13,5 jaar oud was en bleef er tot aan zijn pensioen, vijftig jaar later. *“Die man was een fenomeen. Wij hadden misschien wel 900 verschillende onderdelen in huis en hij kende bijna alle prijzen daarvan uit het hoofd. Die wist ook altijd wat er in stock was en wat moest bijbesteld worden. Daar had je geen computer voor nodig.”*

Oorlog

En dan brak de oorlog uit; Emile was tien jaar oud. Materiaal werd zeldzaam maar de zaak bleef open. Vader Segers wilde met de Duitsers niet handelen maar met een revolver tegen de slaap moest hij wel leveren. Vader Segers was ook luitenant bij de Passieve Luchtverdediging, een dienst door de Duitsers in het leven geroepen als aanvulling van de toen pas opgerichte brandweer. Bij bombardementen moesten die burgers van de luchtverdediging dan helpen. En werk hadden ze. In 1940 aan de Tiensepoort en later tijdens de geallieerde bombardementen zowat overal in de stad.

Na de oorlog diende alles weer van nul worden opgebouwd want de wijk rond de Vaartkom was zowat helemaal in puin gelegd. *“Tja, de brouwerij Artois moest ook verder doen, nietwaar. Per dag kwamen hier zeker 50 gasten van Artois stukken halen die ze nodig hadden. Wij waren in feite het magazijn van de Stella, hé.”*

Na zijn schooltijd moest Emile naar het leger. Lichting 1950. Oorspronkelijk was dat maar voor een jaar, maar nauwelijks had hij zijn uniform aangetrokken of er kwam daar al meteen zes maanden bij. In het bezette Duitsland. *“Ik was daar niet kwaad om. Op 18 maanden tijd was ik 18 kilo bijgekomen,”* lacht hij.

Eens die dienstplicht voorbij, moest Emile mee opdraven in het bedrijf. Hij bleef er tot zo'n 15 jaar geleden. De zaak draaide goed vanwege de wederopbouw. *“Daar kwamen dan nog eens badkamers en centrale verwarming bij; dingen die voor de oorlog niet bestonden, hé,”* legt Emile uit. *“Als je vooruit wil, moet je volgen. En we hebben gevolgd!”*

Buurt ontwricht

Intussen was de buurt rond de Sluisstraat en Glasblazerij zowat leeg gelopen. Voor zover ze niet door het oorlogsgeweld verwoest waren, werden de wel erg krappe huisjes een voor een verlaten. *“Je kwam daar door de deur naar binnen, dan had je één plaatsje en daarachter de Dijle,”* vertelt Emile. *“Hier naast ons, waar Poverello gezeten heeft, woonde een transporteur die nog voor ons gewerkt heeft. Die haalde met paard en kar buizen voor ons in het station.”*

De lokatie aan de Sluisstraat werd te klein. Daarom werd in de jaren zeventig aan de Diestsesteenweg een nieuwe loods gebouwd, maar na tien jaar voldeed die alweer niet meer. Dus verhuisde heel de santenkraam naar Haasrode. *“Die plannen heb ik helemaal zelf getekend want architecten weten niet hoe je buizen van 8 meter lang en 250 kg zwaar moet opslaan en verplaatsen. Die dingen hef je niet met de hand op de vrachtwagen, hé.”* Zijn buizen gingen naar heel Europa, naar Afrika tot in Saoedi-Arabië toe. *“Als we in Kongo moesten leveren, bestelden we altijd het dubbele want voor al die kisten en buizen ter plaatse waren, was de helft gepikt,”* glimlacht hij.

Emile Segers zag zijn bedrijf groeien en groeien. Op een bepaald ogenblik werkten er 40 personeelsleden en werd er geleverd met 6 vrachtwagens. *“Altijd goed personeel gehad, maar ja, ik werkte zo hard als zij. Mijn vader trouwens ook. Zo gaat dat in een familiebedrijf. Ik ging met die mannen na de uren een pint drinken en dan heb je geen problemen met elkaar.”*

Einde van een tijdperk

Vijftien jaar geleden stopte Emile met zijn bedrijf. De zaak ging eerst over in handen van een Brusselaar, dan in die van Nederlanders en nu is het Engels. *“Mijn zoon wilde wel verder doen maar je moet een hoop kapitaal hebben om zo’n zaak over te nemen. Hij werkt nu in Maastricht, ook in een bedrijf van buizen.”*

Ondanks het feit dat het bedrijf nog altijd Segers – Van Ingelgem heet (*“De Engelsen hebben dat zo gehouden omdat wij zo gekend zijn.”*) trekt Emile het zich allemaal niet meer aan. *“Ik*

ben er tenslotte ook al vijftien jaar uit, hé.” Dat wil daarom niet zeggen dat hij zijn buurt kan missen. “Ik heb hier heel mijn leven doorgebracht, nietwaar,” klinkt het. “Ik heb hier alles weten bouwen en ook weer slopen. Vroeger woonde er meer volk en iedereen kende iedereen. De mensen zaten meer buiten, babbelden meer met elkaar. Dat zie je nu niet meer.”

Peter van de brandweer

Emile Segers is 30 jaar peter van de brandweer geweest, en zijn vrouw meter. Nu heeft de zoon die taak overgenomen. *“Ik had het hen gezegd: op mijn 65 ben ik weg! De oude pompiers ken ik allemaal heel goed. Ik ging daar ’s avonds volleybal spelen en de mannen een pint betalen. Waar? In de kazerne want die mannen waren 24 uur op 24 van dienst. Die mochten niet buiten. Maar ja, die zijn nu ook verhuisd, hé.”*

TOEKOMST SLUISSTRAAT

De Sluisstraat gaat tussen de Hoorn en de binnenstad veranderen van een weg in een wandel- en fietspad ... door het groen. De reusachtige magazijnen gaan plaats maken voor het nieuwe Sluispark dat heel wat groen brengt in deze volgebouwde omgeving. Het park kan ook een meer geleidelijke overgang maken tussen de majestueuze industriecomplexen aan de Vaartkom en de historische kleinere panden van en rondom het Klein Begijnhof.



Foto: BUUR