

# MAANDBLAD

**MEI 2006**

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

### Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement:      **€ 15**

Beschermd abonnement:    **€ 20**

Weldoend abonnement:      **€ 30**

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 5**

**MAAND mei 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 149: Vragen

blz. 150: **S. VAN DAELE:** Koning Boudewijn in de "Maritza" (juni 1986).

blz. 154: **J. DE MEY:** Louis Leep, notaris te Oostende 1821-1825: nomen est omen.

blz. 197: Archiefbrief Oostende.

Het archief pakt uit....

blz. 165: Oostende centrum Belgische badplaatsen (anno 1930), vertaald door **E. SMISSAERT.**

blz. 168: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 8).

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN  
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever:** . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur:** Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen :** 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

**Het Bestuur**

*Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

*Voorzitter:*

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

*Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

*Secretaris:*

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

E-mail: plate.oostende@telenet.be

*Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

*Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

**Schreven in dit nummer:**

Serge VAN DAELE: Coupurestraat 7, 8450 Bredene.

Jan DE MEY: Kortewinkel 4, 8000 Brugge.

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

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

## **MEI ACTIVITEIT**

De Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 18 mei om 20 uur**

in de conferentiezaal van de V.V.F., Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende.

Onderwerp: TAFELN DOOR DE EEUWEN HEEN

Spreker: dhr. **Jean Luc MEULEMEESTER**

De heer Jean Luc Meulemeester is licentiaat kunstgeschiedenis en diensthoofd Cultuur van Oudenburg. Hij is ook lesgever aan de hotelschool van Brugge; vandaar zijn interesse voor dit culinaire onderwerp.

De tafel is een ontmoetingsplaats: om samen te zitten babbelen, te knutselen, te drinken maar vooral om samen te eten. Het tafelen heeft een lange ontwikkeling en geschiedenis. Niemand twijfelt er aan dat ook de oudste mens at, wel op een totaal andere manier dan wij. Op welke manier mensen doorheen de geschiedenis aten, wordt in die voordracht uiteengezet. Wat was er eerst: vork, mes of lepel? Hoe at men? Wat gebeurde er allemaal aan tafel?

Aan de hand van een reeks diapositieven wordt een overzicht van de geschiedenis van het tafelen gegeven. Schilderijen en prenten leren ons namelijk veel hoe mensen in vroegere tijden tafelden.

Kortom, een boeiende cultuurhistorische voordracht.

Opgelet : deze avond gaat door op donderdag 18 mei en niet op de laatste donderdag van de maand (Hemelvaartdag).



## **1<sup>ste</sup> JUNI ACTIVITEIT – HULDE AAN “PASTER PYPE”**

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

**zaterdag 03 juni om 10.30 uur**

deel te nemen aan de jaarlijkse hulde aan Paster Pype.

Aangezien het dit jaar juist 80 jaar geleden is dat Pater Pype overleed, begint de plechtigheid met een bloemenhulde aan zijn monument in de plantsoenen van de SS Petrus- en Pauluskerk, Jozef II-straat.

Daarna gaan wij naar het oud kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg waar, **om 11 uur**, door het Stadsbestuur, de afvaardigingen uit de visserij- en zeevaartmiddens en het Herdenkingscomité Paster Pype bloemen op zijn graf gelegd worden.

Zo brengen wij hulde aan de man die gedurende meer dan 40 jaar zoveel voor onze vissersbevolking heeft betekend.

## **2<sup>de</sup> JUNI ACTIVITEIT – REIS NAAR DE WESTHOEK**

We vertrekken op

**zondag 11 juni om 09.00 uur stipt**

vanaf het Canadaplein bij het Gerechtshof.

Na ongeveer een uur rijden komen wij aan te Passendale bij de **OUDE KAASMAKERIJ** waar de koffie klaar zal staan op het zonnige terras.

Na de koffiepauze proeven wij een stukje kaasgeschiedenis onder leiding van een gids. De rijke tradities van het kaasmaken via een evocatie van een bedrijf uit de jaren dertig.

Na een kleine rondwandeling zetten wij ons in het eetcafé aan tafel voor volgend menu:

Aperitief met hapjes

\*\*\*

Aspergesoep

\*\*\*

Varkenshaasje gewikkeld in Gandaham met een Ardeens sausje,  
warme groentekrans en kroketjes

\*\*\*

Koffie met appeltaart

De dranken aan tafel zijn voor eigen rekening, het aperitief wordt U aangeboden door de Kring.

Om 15.00 uur stappen we voor een kwartiertje de bus in om naar het centrum van Zonnebeke te rijden waar wij in het historisch kasteeldomein het **Memorial Museum Passchendaele 1917** vrij bezoeken tot 16.30 uur.

Daarna vertrekken wij naar Ieper via **Tyne Cot Cemetery**.

Tyne Cot is de grootste Britse begraafplaats op het Europees vasteland (12.000 grafstenen).

In Ieper kan dan nog, naar keuze, voor de moeilijke beslissers, een terrasje of een wandelingetje gedaan worden.

Wat wel vaststaat is het vertrekuur uit Ieper nl. om 19.00 uur want we willen om 20.00 uur in ons Oostende terug zijn.

Wie deze ontdekkingstocht over de midden West-Vlaamse heuvelrug wil meemaken, schrijft zich zo vlug mogelijk in want er zijn maximum 53 plaatsen.

Inschrijven kan door storting van € 35 per persoon op rekening 380-0096662-24

Heemkring De Plate - Oostende

met vermelding "Platereis met x personen".

Inbegrepen in de prijs: autocar, koffie bij aankomst, middagmaal, toegangsgelden, gidsen en de fooi voor de chauffeur.

De inschrijvingen moeten binnen zijn vóór **3 juni**. Maak dat je er bij bent.

De weersvoorspellingen voor zondag 11 juni zien er op dit ogenblik als volgt uit: zon, warm maar niet te warm.

Je reisleader

Valère Prinzie

---

## VRAGEN

- \* Ik ben op zoek naar gegevens over: het Tolhuis aan de Hoge barriere; in welke periode en wat is daar gebeurd? Wie hield daar het toezicht? Soldaten of ambtenaren?
- \* In oktober 1918, één dag vóór de bezetter op de vlucht sloeg, werd mijn grootvader het slachtoffer van de laatste beschieting uit zee. Een projectiel sloeg het huis binnen op het Hazegras, zijn been werd afgeslagen en hij overleed. Weet iemand daar meer over? De plaats en waar hij naar toe gebracht werd? Het betreft Charles De Gryse, aannemer van bouwwerken.

Deze vraag werd gesteld door Dries DE GRUYSE  
Violierenlaan 130 (1b)  
8400 Oostende

\* \* \*

- \* Wie bezorgt mij, tegen vergoeding, ruilen kan ook, de programmabrochure: BULLETIN CASINO KURSAAL, nr. 63, jaar 1986. Ik bezit enkele losse nummers van bovengenoemd tijdschrift om eventueel te ruilen of te verkopen.

Vraag gesteld door Roger TIMMERMANS  
Tel.: 059/50.99.98

## GOED NIEUWS

Normaal is het mei-nummer het laatste nummer vóór de zomervakantie. Maar, dit jaar doen wij een inspanning. Begin juni zal er dus een extra nummer in uw bus vallen.

# KONING BOUDEWIJN IN DE MARITZA (juni 1986)

door Serge VAN DAELE

Op de algemene statutaire vergadering van jongstleden maart 2006 richtte een aanwezige een oproep om eens na te denken over feiten die dit jaar verjaren, en er eventueel een artikel over te schrijven. Zo kwam de grote staking van 1956 aan bod van de croupiers in de Oostendse Casino. We kijken uit naar dit waarschijnlijk boeiend relaas!

Zelf dacht ik terug aan 1986. Het is inderdaad reeds 20 jaar geleden dat Koning Boudewijn een bezoek bracht aan Oostende ter gelegenheid van een geneeskundig congres in de Kursaal.

Maar vooraf werd er aan de Koning door het Stadsbestuur een lunch aangeboden in het pas geopende restaurant 'Villa Maritza' op de Albert-I Promenade nr 76.

Omer Vilain schreef in zijn boek 'Langs de galerijen' een boeiend artikel over zijn belevenissen als 'chasseur' in 1939. Ik heb -net zoals hem- 20 jaar terug mijn ervaringen van die bewuste dag op papier gezet en herlas nu met nieuwsgierigheid mijn eigen nota's.

Niet dat die nota's van grote historische waarde zijn voor de Oostendse geschiedschrijving Maar ze schenken een beeld aan de lezer van een kelner en een ploeg horecamensen die op de toppen van hun tenen liepen omdat de koning op bezoek kwam. Met alle 'faitsdivers' vandien!

Het is geschreven in de tegenwoordige tijd van 1986.

## **"9 uur- 16 juni 1986**

Verleden week belde Jacques Ghaye me op. Hij is de nieuwe eigenaar van het chique restaurant Villa Maritza. Vroeger was hij traiteur in de A. Buylstraat. Ik moest dringend komen want hij had nieuws. De Koning komt op bezoek en ik moet hem daarbij helpen. Reeds 3 weken doe ik daar extra's in de zaal en heb de wijnkaart mogen samenstellen. Een toffe ervaring! Ik kreeg 'carte blanche' en plaatste zo enkele knappe wijnen op de kaart. Jacques wil een ster behalen. Een goed uitgebalanceerde wijnkaart is alvast een eerste zet!



In het restaurant is er weinig veranderd als in de tijd van notaris Lacoer (de vorige bewoner). Enkel de meubels zijn er uitgehaald en restaurantmeubilair is in de plaats gekomen. Het gebouw straalt van authenticiteit.

Op school zijn er nu examens en ik heb vandaag één uur wacht in de leraarskamer. Dankzij bemiddeling van directeur Decleyre kon dit verplaatst worden. Toffe vent...

Er moet een tafel gedekt worden voor 15 personen. Het menu is gekend. We zijn met 3 kelners om te bedienen. Jacques wenst dat ik de leiding op mij neem.. Twee weken geleden kwamen reeds de ordonnansofficier en iemand van de protocoldienst op bezoek om de zaak te verkennen betreffende veiligheid, hygiëne van de toiletten, nooduitgangen, airconditioning en de kopie van de identiteitskaarten van hen die in de nabijheid van de koning zouden komen. We mogen met niemand praten over wat er gezegd wordt tijdens de lunch. Mocht de pers iets ter ore komen, dan zouden ze die woorden kunnen verdraaien. Wat een gedoe, zeg. Madame Ghaye, die al zo zenuwachtig is, ziet het niet zitten.

## **10 uur**

De tafel is gedekt.

We beginnen aan de voorbereiding van het aperitief. Er is champagne voorzien van het merk Veuve Cliquot Ponsardin. mMaar we kregen verleden week een lijst van de protocoldienst van het hof met enkele richtlijnen waar de zaakvoerder zich strikt moet aan houden.

Zo moet er een keuze staan van dranken bij het aperitief. Vers sinaasappelsap en vers tomatensap.



Mijn collega maakt het sinassap en ik het tomatensap. Wat een gedoe om vers tomatensap te maken. En in de keuken mochten we niet binnen van Jacques. Dan maar boven in het hulpkeukentje zelf water opgezet om de tomaten te pellen, te ontpitten en te zeven.

Ook het water, plat en spuit, moet van het protocol in glazen karaffen geschonken worden. Het moet van een Belgisch merk zijn. Vooraf zal iemand van het hof de temperatuur meten. De koning wil geen ijskoud water. Dus hebben we 3 soorten water met verschillende temperaturen voorzien: in de koelkast, op kamertemperatuur en in de droge kelder.

### 11 uur

De hofdignitaris komt aan met enkele veiligheidsmensen. Iedereen moet zijn identiteitskaart tonen. Het restaurant, de keuken, de toiletten en de bovenverdieping worden discreet onderzocht. Iedereen loopt superzenuwachtig. Buiten verzamelen zich mensen. Aangezien er politie aan de deur staat trekt dit volk. Het is vlug geweten dat de koning op bezoek komt.

Ik word geroepen bij de hofdignitaris. Hij legt me uit hoe ik de koning moet aanspreken (Sire); wie ik eerst moet bedienen. Ik moet eerst de koning bedienen, daarna de persoon rechts van hem (de gouverneur), daarna de persoon recht over hem (de burgemeester), daarna de dame (Schepen Pauwleyn) en daarna de kabinetschef (Mr van Ypersele de Strihou). Daarna speelt het geen rol meer wie in voorrang bediend wordt. Ik moet juist zorgen dat de laatste persoon de ordonnansofficier is. Zelf mag ik niets vragen aan de koning. Ik antwoord: je moet toch vragen aan hem of hij water wenst? Neen, dat vraag je niet. Je biedt het aan.

Mag ik vragen of hij de wijn wenst te proeven? Neen, de burgemeester is verantwoordelijk voor de lunch, dus hij moet proeven.

En of hij koffie of thee wenst? Aan iedereen onmiddellijk koffie aanbieden. Zo durft er niemand thee vragen.

Korte duidelijke antwoorden waardoor ik nog zenuwachtiger word.

### 11.45

De schepenen komen toe.

Mevr Pauwelyn, de heren Vermeesch, Bourgois, Christiaens, Daniels, Makelberge, Quaghebeur. Ook dhr. Rigaux, directeur van het toerismebureau.

Als laatste komt burgemeester Goekint toe. Het is een warme dag, de zon straalt en buiten staat er een massa volk. Er is ook een geschenk toegekomen voor de koning. Een schaakkoffer gemaakt in het VTI. Ik maak de opmerking bij mezelf; waarom kan dat niet van onze school komen? Enfin..

### 12.00

Iedereen staat op wacht. De schepenen in een cirkel.

De burgemeester en de gouverneur aan de deur.

We horen een korte sirene. Er rinkelt een telefoon bij één van de veiligheidsmensen. De koning komt in een donkerbruine Mercedes. Ik hoor buiten gejuich, handgeklap. De burgemeester en de gouverneur begroeten de koning. Hij stapt als eerste binnen.

De begroeting begint. Burgemeester Goekint stelt alle leden voor.

Intussen zijn wij gestart met het vullen van de glazen.

Alles is gecheckt door de hofdignitaris. Tomatensap op kamertemperatuur, water op keldertemperatuur, ijskoude champagne en fruitsap op keldertemperatuur. 't zal wel weer fruitsap zijn, zegt die man. Is ze goed gezeefd, want hij lust geen pelletjes. Ja ja, dat hebben we gedaan!



Met een klein hartje neem ik mijn schotel en ga voorzichtig naar de koning. Stel je voor dat ik struikel of begin te beven? Hij neemt inderdaad fruitsap. Nu mijn volgorde van serveren niet

vergeten. Ook dat gaat goed. Ik voel de zenuwen wegglijden en plotseling begin ik elkeen terug te zien als klanten. Dat is een gezonde toestand.

Iedereen wacht tot de koning iets vraagt. Er komt een gesprek op gang en met de welsprekendheid van dhr. Goekint en een kwinkslag is het ijs voor iedereen gebroken.

Het aperitief verloopt zeer snel.

De koning loopt zelf naar het venster met burgemeester Goekint en zwaait naar de menigte die buiten geduldig aanwezig blijft.

De koning doet teken aan iedereen dat er opgediend wordt. Elkeen plaatst zich aan de stoel en wacht tot de koning neer zit.

Eerst laat ik de wijn proeven door de burgemeester.

Het is een Chablis Premier Cru 1984. Ik heb mijn zilveren tastevin meegebracht en laat hem daaruit proeven. Iedereen kijkt - ook de koning - en burgemeester Goekint vraagt me wat de letters PME op die tastevin willen betekenen.

Het moment kan niet beter vallen. Ik

leg hem uit dat dit een geschenk is van mijn ploeg op het schip de Princesse Maria-Esmeralda op dewelke ik chief-steward was. Bij het horen van die naam begint de koning ogenblikkelijk een gesprek over zijn familieleden, en er ontstaat een losse babbel onder de aanwezigen.

Vanaf nu verloopt alles vlot.

Het voorgerecht is gerookte steur met kaviaar en radijsvinaigrette. De koning vraagt wie er schepen van de haven is. Waar komt die vis vandaan?

De hoofdschotel is een gepocheerde zeetong met wittewijnsaus, tomaatjes, champignons en exotische kruiden. Die maken het wat oosters. Zeer lekker. De zeetongen moesten gefileerd worden in de keuken, volgens de hofdignitaris.

Wat mij opvalt is dat de koning bijna gans de maaltijd eet met zijn vork in de rechterhand. Een mes gebruikt hij bijna niet.

Ik ga rond met een karaf plat water en spuitwater. Het moest die op keldertemperatuur zijn, aldus de hofdignitaris.

Nu zit ik met een probleem: ik mag zelf niets vragen; hoe weet ik dan of het plat of spuit moet zijn? Vlug opgelost. Ik zet een glas bij en schenk hem een glas spuit en een glas plat!

De volgende keer dat ik langs kom zegt hij zelf tegen mij : plat water a.u.b. Hij heeft het verstaan!

Het nagerecht is een bord met 4 soorten chocoladebereidingen. Buitengewoon mooi gepresenteerd. Over wat wordt er gesproken: (20 jaar na dato zal niemand mij dit kwalijk nemen zeker?)

-Ik herinner me dat dhr. Rigaux spreekt over het seizoen en de activiteiten in Oostende

-dhr. Christiaens spreekt over de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog; dat Oostende bijna volledig verwoest was en dus ook als stad tegelijk moest heropgebouwd worden.

-Eén voorval weet iedereen (dat is daags nadien toch uitgelekt aan de pers - door wie?) De koning vraagt aan Mevr Pauwelyn die schepen van burgerlijke stand is: hoe het komt dat Oostende toch zo veel scheidingen van huwelijken heeft. Op het moment zelf weet ze niet te antwoorden en de koning vraagt haar opnieuw : hoelang duurt een huwelijk gemiddeld in Oostende? Waarop Mevr Pauwelyn met luide stem antwoord: Majesté bij mij gaat dat rap hoor. Ik doe dit in 5 minuten!

Oostende, 16 juni '86

Gerookte steur met zijn zwarte parels  
en een Radijsvinaigrette

~  
Noordzeetong met vier aromas

~  
Chocolade sekernij

~  
Koffie met verscaperingen

Baron Patrick  
Chablis 1<sup>er</sup> cru '84

Iedereen schiet in een lach en de Koning lacht hartelijk mee.

Daarmee is meteen het einde van de lunch in aantocht.

Burgemeester Goekint vraagt het woord aan de koning.

De burgemeester staat recht. Bedankt hem voor zijn bezoek en schenkt hem een prachtige schaakdoos. De koning staat ook recht, bedankt hem en iedereen applaudisseert.

Ondertussen is er buiten veel beweging. De auto's worden gestart, telefoons rinkelen, de deur gaat open enz..



Iedereen maakt zich op voor het vertrek.

Het personeel stelt zich op aan de uitgang. De koning vertrekt als eerste en begroet dhr en Mevr Ghaye. Hij bedankt ze hartelijk voor de geslaagde lunch en de renovatie van het gebouw.

Daarna kom ik aan de beurt. "Bedankt voor de schitterende bediening" in keurig Nederlands.

Die woorden blijven je bij. Nu nog.

Aangezien het zeer zonnig weer is besluit de koning te voet te gaan naar de Casino samen met de gouverneur en

de burgemeester. Er bestaan mooie foto's van in het stadsarchief.

Om 15.00 uur komt er een einde aan een slopende dag.

Je kunt niet geloven welke impact het bezoek van de koning gehad heeft voor de Villa Maritza .

Nog weken nadien reserveerden de echte royalisten een tafeltje in het restaurant. Ik werd overstelpt met de meest onmogelijke vragen.

Op welke stoel zat de koning? Mogen we dezelfde wijn hebben? Mogen we dezelfde menu hebben? Welk aperitief nam hij? Heb je nog zijn servet? Heb je nog zijn menukaart (neen, want die had ik), Welk soort water nam hij enz...

Het congres, in de namiddag, was ook een succes en zo voelde Oostende zich toch weer voor een tijdje 'Koningin der Badsteden'.

Ik was in ieder geval een ervaring rijker en kon de opgedane kennis –het volgende schooljaar - gretig verspreiden aan mijn leerlingen in de Oostendse hotelschool.

Tafelschikking	
Werklunch met Z.M. Koning Boudewijn op 16.06.1986	
Vanster	
Hr. A. Rigaux	
Baron de Posch	Ordonnansofficier van Zijne Majesteit
Hr. D. Vormeesch	Hr. M. Quaghebeur
Hr. F. Bourgois	Hr. O. Vanneste
Hr. J. Goekint	Z.M. Koning Boudewijn
Mevr. J.M. Decaesstecker Pauwelijn	Hr. R. Makelberge
Hr. J. van Ypersele de Strihou	Hr. S. Frey
Hr. J. Christiaens	Hr. G. Daniels

## Louis Leep, notaris te Oostende 1821 - 1825 : nomen est omen

door Jan DE MEY

### Inleiding

Op de lijst van de notarissen van het arrondissement Brugge, staat bij de standplaats Oostende : 'Leep Louis, benoemd 23 april 1821, veroordeeld tot eeuwigdurende dwangarbeid'. Dergelijke vermelding prikkelt voldoende de nieuwsgierigheid om op zoek te gaan naar de figuur van notaris Louis Leep.

### De familie Leep (1)

De familie Leep was een bekende familie in Oostende in de tweede helft van de 18e- begin 19e eeuw. De Witte Gids 2005 - 2006 vermeldt thans geen enkel telefoonabonnee meer in Oostende met de naam Leep.

De grootvader van notaris Leep was Louis - Bartholomeus Leep. Hij werd geboren te Oostende in 1699, huwde er in 1742 met Maria - Jacoba Matteleyn en overleed er in 1784. Zijn echtgenote overleed na hem op 10 december 1784 te Oostende. Uit het huwelijk werd geboren te Oostende in maart 1746 Johannes - Josephus.

Johannes Leep trad driemaal in het huwelijk. Een eerste maal te Oostende in 1768 met Maria - Francisca Georgie. Zij overleed te Oostende in 1784. Dit huwelijk bleef kinderloos.

Hij hertrouwde te Eernegem op 24 oktober 1786 met Marie - Godelieve Questier, geboren in Eernegem. Zij stierf te Oostende op 30 maart 1793. Uit deze echtverbintenis sproten drie kinderen voort : Isabella, Engelbertus en Louis.

Na het overlijden van zijn tweede echtgenote huwde Johannes Leep nog een derde maal. Zijn derde echtgenote was Victoria - Rosalia Vankersschaever, geboren te Jabbeke in 1757. In 1796 werd Johannes - Cornelius geboren te Oostende maar dit kind stierf reeds op 2 pluviöse an VII (21 januari 1799), amper 32 maand oud.

Johannes Leep stierf te Oostende op 9 november 1817 - 71 jaar 7 maanden 3 dagen oud. Zijn derde echtgenote overleed te Oostende op 18 februari 1842, op de gezegende leeftijd van 85 jaar. Bij de aangifte van overlijden van Johannes Leep was zijn zoon Louis, alsdan 25 jaar oud en notarisklerk van beroep, getuige.

Op 31 oktober 1810 verwierf het echtpaar Leep - Vankersschaever een woonhuis te Oostende, Weststraat nummer 38 (thans Adolf Buylstraat nummer 19). De akte vermeldde als beroep voor Johannes Leep : 'ancien constructeur de navires'.

In 1814 werd het huis bewoond door Johannes Leep, zijn zoon Engelbertus, zijn dochter Isabella, zijn schoonzoon Aimé Liebaert en zijn 16 maanden oude kleinzoon, Aimé Liebaert junior, samen met een dienstmeid, Sophia Van Hecke (2)

Johannes Leep was sinds 1769 werkzaam als meester - sloopstimmerman. (3) Tussen 1780 en 1786 was hij deken van de nering der vrije scheeps-timmerlieden. Vanaf 1783 was hij lid van de 'Camer der Vrije Visscherie'. Tijdens het laatste kwart van de 18e eeuw was hij één van de mede-beheerders van de Sint-Catharinapolder.

Zijn handelsactiviteiten beperkten zich tot de invoer van Noors en Baltisch hout. Vanaf de Vierde Engels - Hollandse Zeeoorlog (1780-1784) werd hij eigenaar van vier schepen : het smakschip de 'Vrouw Francisca' van 104 ton, het gaffelschip 'Sinte Margareta' van 40 ton, de sloep de 'Post van Roomen' van 34 ton en het Brigantijnschip 'Minerva' van 80 ton. Al deze schepen werden ingezet voor de kustvaart naar Zeeland, Rotterdam en Noord-Frankrijk. Deze kleine vloot bleef na de oorlog zijn eigendom.

In 1779 sloot hij een akkoord met Jacobus Ocket om een visserssloep te bouwen voor gezamenlijke rekening. Ocket trad daarna op als reder - boekhouder van het vissersvaartuig. Johannes Leep fungeerde in 1783 voor het eerst als reder van een grote sloep, die ingezet werd voor de Doggersbankse kabeljauwvisserij. In april 1784 werd Leep reder van een tweede vaartuig, de sloep 'Sint - Paulus' ; die werd uitgereed voor de haringvangst. Onder de naam 'de Liefde en de Lust' bleef dit scheepje in de vaart tot in 1794. Gedurende de periode 1786 - 1789 had hij permanent drie sloepen ; die werden uitgerust voor de kabeljauwvangst aan de Doggersbank. Nadien hield hij nog slechts één sloep in de vaart. In september 1787 moest hij twee boetes aan de 'Camer der Vrije Visscherie' betalen 'weegens uytter hand verkopen van sijne visch' in plaats van in de vismijn.

Op 25 april 1786 akteerde de Oostendse notaris Anthone Rycx de verkoop door Johannes Leep aan Joannes Bens wonende te Oostende van een 'visschers chaloupe genaamdt Den vlieger, groot omtrent 28 lasten' mits de som van 4.300 gulden, die contant werden betaald.

Op 1 januari 1787 begon Johannes Leep een associatie met scheeps-timmerman François de Beer om gezamenlijk voor een periode van 15 jaar een werf uit te baten. Dit kaderde in een sterk toegenomen vraag naar vissersschepen. De samenwerking werd op 14 oktober 1794 stopgezet. (4)

Johannes Leep trad ook op als commissaris voor de Brusselse reder Nicolais van Tournhout.

Het eerste kind uit het tweede huwelijk van Johannes Leep met Marie Questier, was Isabella - Maria Leep, geboren te Oostende in 1788. Zij overleed te Oostende op 28 oktober 1822, 34 jaar en 7 maanden oud. Op 13 augustus 1812 was zij gehuwd met Amatus - Fidelius - Maria - Constantinus - Liebaert. Hij was de zoon van Joannes - Baptiste - Joseph Liebaert en Rosa Eugenia Tomboy. Getuigen bij dit huwelijk waren Joannes - Franciscus Liebaert en Angelus Leep.

In 1791 werd Engelbertus te Oostende geboren en eveneens te Oostende op 21 maart 1793 en het derde en laatste kind uit dit huwelijk, Louis - Franciscus, de latere notaris. Negen dagen later, op 30 maart, stierf zijn moeder, Marie Questier, wellicht aan de gevolgen van het kraambed.

#### Het notariaat te Oostende

Op 1 oktober 1795 werden de Zuidelijke Nederlanden bij Frankrijk ingelijfd. Bij besluit van het Directoire van 22 mei 1796 werd het notariaat in onze streken georganiseerd, naar model van de Franse wetgeving. Deze wet werd op 25 ventôse jaar XI (16 maart 1803) vervangen door de nieuwe wet die we nog steeds kennen. Deze wet wordt soms nog de ventôse-wet genoemd. Op 24 december van het zelfde jaar (2 nivôse an XII) volgde dan de regeling betreffende de instelling en de inrichting van de Kamer der Notarissen.

In Oostende werden vier standplaatsen gecreëerd. De vier eerste notarissen volgens de nieuwe wettelijke regeling waren : François Donny, Antoine Rycx, Michel - Jan Pruyssenaere en François - Joseph - Joachim Tetut. Rycx, Pruyssenaere en Tetut waren reeds notaris onder het regime van het besluit van 22 mei 1796. Donny was geen echte nieuwkomer gezien zijn notariële activiteiten onder het ancien regime en zijn lidmaatschap van de Criminele rechtbank in 1796 (5)

François Donny overleed op 16 mei 1809. Hij werd in 1810 opgevolgd door Jean - Baptiste - Hubert Serruys. (6)

Serruys was geboren te Torhout op 3 november 1754. Hij overleed te Brussel op 6 november 1833. Afgestudeerd in Leuven, vestigde hij zich als advocaat in Oostende. In 1786 stond hij in voor de publicatie van het zesde deel van het Placcaetboek van Vlaanderen. Hij werd griffier van de wezen en de consignaties en later raadslid - pensionaris. Tijdens de eerste Franse bezetting was hij thesaurier van de stad Oostende. Vanaf 1796 was hij vrederechter, thesaurier van de stad en in 1798 de eerste griffier van de Rechtbank van Koophandel te Oostende. In 1810 volgde hij François Donny op als notaris. In hetzelfde jaar werd hij gemeenteraadslid en in 1815 door Willem I tot lid van de Tweede Kamer benoemd. In 1820 diende hij zijn ontslag in als notaris. Het jaar daarop werd hij burgemeester van Oostende, op 3 november 1830 lid van het Nationaal Congres, in augustus 1831 volksvertegenwoordiger en in 1832 raadsheer bij het Hof van Cassatie.

Jean - Baptiste Serruys werd op zijn notariële standplaats opgevolgd door Louis Leep.

#### Louis Leep, notaris.

Zoals hiervoor vermeld, was Louis Leep het derde kind van Johannes Leep uit zijn tweede huwelijk met Marie - Godelieve Questier. Louis werd geboren te Oostende op 21 maart 1793.

Hij werd in de bevolkingsdocumenten aangeduid als notaris en landmeter. Ook in zijn notariële publiciteit vermeldde hij beide functies.

In het Rijksarchief te Brugge berust een eensluitende copie afgeleverd door Louis Leep van de perceelsgewijze kaart met een boerderij "Mechelhof" genaamd, en landerijen te Leffinge, binnen de watering van 's Heer Woutermansambacht, eigendom van Jean Cooney te Oostende. Deze kaart werd opgemaakt door de gezworen landmeters Debur en R. Aerts in maart en april 1811. (7)

De naam van Louis Leep verscheen een eerste maal in de processen - verbaal van de zittingen van de Kamer der Notarissen van het arrondissement Brugge bij de zitting van 27 maart 1819. (8) Louis Leep vroeg om toegelaten te worden tot het examen voor het bekomen van het certificaat van bekwaamheid. Uit de beraadslaging vernemen we dat Louis Leep van zijn burgerrechten genoot en van een onberispelijk gedrag was. Hij beantwoordde aan de vereiste leeftijd van 25 jaar. Hij was ook in regel met de stageverplichting : van 1 januari 1809 tot 11 maart 1816 was hij werkzaam als klerk op het kantoor van notaris Jean - François Vansielegheem te Leffinge en daarna als eerste klerk op het kantoor van notaris Jean - Baptiste Serruys te Oostende.

Jean - François Vansielegheem, geboren te Ichtegem op 29 mei 1755, was de eerste notaris op de standplaats Leffinge, opgericht in 1796. Hij overleed te Leffinge op 20 december 1827. Vansielegheem was gehuwd met Francisca - Nicolaïa - Theresia Questier, geboren te Eernegem op 17 april 1760 en overleden kort na haar echtgenoot te Leffinge op 4 januari 1828. De stage - meester van Louis Leep was aldus een aangetrouwd familielid, Francisca Questier was een oudere zuster van zijn moeder.

De Kamer der Notarissen was op dat ogenblik als volgt samengesteld : Pierre De Bay, notaris te Brugge, voorzitter; Eugène Hermans, notaris te Brugge, syndicus; François Vandesteene, notaris te Brugge, verslaggever; Joseph Van Caillie, notaris te Brugge, secretaris en Vincent Delarue, notaris te Brugge, schatbewaarder.

Louis Leep kreeg van de Kamer een aantal vragen om in afzondering schriftelijk te beantwoorden en de redactie van een notariële akte. Het was tien uur in de avond wanneer Leep, na drie uur werk,

zijn antwoorden op het bureau van de Kamer deponeerde. Gezien het gevorderde uur besliste de voorzitter de zitting voort te zetten op 29 maart 1819 om tien uur.

Op deze vergadering trok notaris Van Caillie zich terug omwille van zeer nauwe verwantschapsbanden met de kandidaat. Hij was immers een "andersweers" van de kandidaat. De grootmoeder van notaris Van Caillie langs moederszijde was Marie - Anne Questier, geboren te Eernegem op 13 januari 1751, overleden te Koekelare op 23 april 1829. De moeder van Louis Leep, Marie - Godelieve Questier was een jongere zuster.

Joseph Van Caillie (°1791) was nauwelijks een paar jaar ouder dan zijn familielid Louis Leep (°1793)

Bij het onderzoek van de gegeven antwoorden rees er bij de leden van de Kamer een sterk vermoeden dat Louis Leep hulp had gekregen bij zijn examen, zodat beslist werd hemzelf daarover te ondervragen.

Leep bekende eerlijk dat hij van zijn verwant, Joseph Van Caillie, de tekst van tien vragen met antwoord gekregen te hebben, die deze als examenvragen zou voorstellen aan de Kamer. Enkele van die vragen maakten deel uit van het examenprogramma. Tijdens het examen had notaris Van Caillie nog toelichtingen gegeven voor de oplossing van de vragen.

Uiteindelijk besliste de Kamer Louis Leep een nieuw examen af te nemen op 31 maart 1819.

Op die tweede zitting kreeg Louis Leep zeven vragen te beantwoorden en moest hij twee notariële akten opstellen.

Volgens de Kamer werden slechts twee vragen goed beantwoord en bevatten de voorgelegde akten tekortkomingen en onwettelijkheden en besloot : "qu'elle ne peut délivrer au candidat le certificat de capacité exigé par la loi".

Louis Leep liet echter niet los. Op 10 september 1820 richtte hij een verzoekschrift aan de Koning om benoemd te worden als vijfde notaris in de standplaats Oostende. Aldus kwam de Kamer samen op 20 oktober 1820 om Louis Leep opnieuw te examineren. Hem werden vijf vragen voorgelegd en de redactie van een akte huwelijkscontract. Ook deze keer was de Kamer van oordeel : "... dat den heer Leep geene genoegzame bekwaamheid heeft om te kunnen uitoeffenen het notarisambt..." De Kamer was niet mals in zijn motivering : "Overwegende dat, in plaats van zich de noodige moeyte te geven om door eene gestadige applicatie bekwaam te worden om de notariële fonctien te bedienen, hij zich ophoud met andere bezigheden en tracht notaris te worden, niet door studie, maar door zich wat in de gunst in te dringen en door bedekte vrongen en drayen, gelijk die zijner rekwest..."

De Kamer ging ook uitvoerig in op de toestand van het notariaat te Oostende om de creatie van een vijfde standplaats af te wijzen. Op 17 januari 1816 had de Kamer zich reeds verzet tegen de benoeming van een vierde notaris, al werd Antoine Belpaire op 7 februari daarna toch benoemd.

De Kamer hield ondermeer voor dat er in het kanton Oostende geen tien openbare verkopeningen en geen twintig inventarissen per jaar waren, terwijl de levensmiddelen en de huishuren in Oostende duur zijn. Zij schatte dat drie van de vier standplaatsen minder dan 1 000 gulden per jaar opbrengen "hetwelk zekerlijk te weinig is om in die stad te kunnen leven op eene betamelijke wijze."

De patron van Louis Leep, notaris Jean - Baptiste Serruys diende eind 1820 zijn ontslag in, andere opdrachten lagen voor hem klaar. Op 9 januari richtte Leep zijn rekwest aan de Koning om

benoemd te worden ter standplaats Oostende in vervanging van notaris Serruys. Op 6 februari 1821 beraadslaagde de Kamer over de kandidaten voor de standplaats Oostende : Louis Leep en Amandus Carbonez uit Eernegem. Ditmaal besloot de Kamer dat Leep sedert zijn vorige ondervragingen "... genoegzame vorderingen gedaan heeft om de notarieele bedieningen te kunnen uitoefenen". De Kamer verleende Louis Leep het certificaat van goed gedrag en bekwaamheid maar bleef bij haar standpunt van 1816 en 1820 : een vierde standplaats voor notaris in Oostende was overbodig. Indien echter de regering beslist deze te behouden "schijnd" (sic) Louis Leep de voorkeur te verdienen als Oostendenaar en eerste klerk van notaris Serruys.

Uiteindelijk werd Louis Leep notaris benoemd op 23 april 1821. Zijn kantoor was gevestigd aan de Keyzers Kaye (thans Vindictivelaan) nummer 19.

We vonden Louis Leep nog tweemaal terug in de processen - verbaal van de Kamer van Notarissen.

Een eerste maal moest hij verschijnen voor de Kamer op 19 april 1823 ingevolge een klacht van de Procureur des Konings wegen publiciteit voor de openbare verkoping van meubilaire goederen in het Nederlands én in het Frans.

Notaris Leep voerde ter zijner verdediging aan dat de bekendmakingen in twee talen gebeurden op verzoek van de verkoper, dat er in Oostende veel vreemdelingen zijn die de landstaal niet kennen noch verstaan en dat dagelijks zulke publiciteit werd gevoerd, zelfs in Brugge. (Alle toenmalige bestuursleden hadden hun standplaats in Brugge !)

Op de algemene vergadering van de notarissen van 2 mei 1825 moesten twee nieuwe bestuursleden verkozen worden. De jonge notaris Leep, hoewel zelf niet aanwezig, kreeg één stem op zijn naam.

Op korte tijd werkte Leep zijn kantoor op tot het tweede belangrijkste van Oostende. Van 17 mei (eerste minuut) tot einde van het jaar 1821 verleed hij 127 akten. Notaris Serruys passeerde in 1818 56 akten en in 1819 slechts 18 akten. Het aantal akten klom van 155 in 1822 tot 207 in 1824. Tussen 5 januari en 4 juli 1825, datum van zijn laatste akte, telde het repertorium van notaris Leep reeds 91 akten. (9)

Zijn notariële activiteit in 1825 zou verder in stijgende lijn gegaan zijn. Het nummer van woensdag 6 juli 1825 van De Gazette van Brugge vermeldde niet minder dan zes aankondigingen voor openbare verkopen ! (10)

#### Het "proces" Leep. (11)

Het dossier werd geopend met een klacht door Joannes Van Rollegem, zoon van Nicolas, oud 56 jaar, zaakwaarnemer, wonende te Brugge bij Felix - Amand De Mûelenaere, procureur des Konings te Brugge op 13 juli 1825.

Op 14 oktober 1823 ontleende Leep op eeuwige rente de som 5 000 frank of 2 362,50 gulden Nederlands van de kinderen van wijlen J.C. De Crombrugge, grondeigenaar te Gent. Tot zekerheid van de terugbetaling gaf Leep 5 bunderen 92 roeden 2 ellen of 5 hectaren 92 aren 2 centiaren, weiland in Schore in hypotheek. Hij verklaarde dit goed verkegen te hebben uit de nalatenschap van zijn oom, Laurentius Leep, in leven priester te Oostende. Als bewijsstuk stelde hij een uittreksel ter hand aan Van Rollegem van een akte vereffening - verdeling verleden voor notaris Antoine Belpaire te Oostende op 21 december 1822

De nalatenschap van Laurentius Leep was niet onaanzienlijk. De totale netto waarde bedroeg 51.990 gulden, waarvan 21.746,25 gulden toekwam aan Louis Leep.



Toen het gerucht de ronde deed dat de notaris nog bij andere personen trachtte geld te lenen, begon Van Rolleghem te twifelen aan zijn solvabiliteit. Uit onderzoek bleek dat Leep geen eigendom bezat te Schore. Hij was wel eigenaar geweest van gronden te Sint - Pieters - Kapelle maar deze waren op 21 mei 1823 verkocht aan juffrouw van Steenbrugge, particuliere, wonende te Brugge aan de Sint - Salvatorskerk.

Van Rolleghem legde deze feiten aan Leep voor en bekwam van hem een nieuwe hypotheek op zijn woonhuis te Oostende. De akte van hypotheek-stelling werd verleden voor notaris Joseph Van Caillie te Brugge op 9 juli 1825.

Het gerechtelijk apparaat schoot dadelijk in gang. Dezelfde dag van de klacht, op 13 juli 1825, werd een "bevel van regterlijke geleide" gegeven en notaris Louis Leep werd opgepakt in herberg "het Lammeken" te Oostende. 's Anderdaags volgde reeds het "bevel van bewaring" of aanhoudingsbevel en Leep werd opgesloten in de gevangenis te Brugge.

Op 18 juli 1825 ging onderzoeksrechter Marcel - Livinus Van Den Bussche, vergezeld van de Procureur des Konings, over tot de huiszoeking te Oostende. Er bleek een dienstmeid in huis te zijn, Johanna Verbrugge. De verklaringen werden afgelegd door klerk Hendrik Depiere.

Het kantoor van notaris Leep bleek over meerdere personeelsleden te beschikken. Augustus van Cuyl was er eerste klerk geweest, doch rees in 1825 overleden. Vóór de procedure tegen Leep aanving, had De Pruysenaere er gewerkt en gedurende acht maanden zijn kozijn Edouard Questier. Deze laatste was in 1825 19 jaar oud en werkte alsdan in Brussel, terwijl De Pruysenaere in Batavia verbleef. Waren nog effectief in dienst van notaris Leep : Hendrik Depiere, 20 jaar, Francis De Rudder en Charles Liebaert, 17 jaar, geen bloedverwant van de notaris. Tenslotte was er nog Joseph Delcampe, een gelegenheidsbediende "bijzonderlijk op zondagen" !

Marcel - Livinus Van Den Bussche leidde het onderzoek met bekwame spoed en wist het dossier af te ronden na drie maanden. Ongetwijfeld een flinke prestatie, indien men rekening houdt met te eerbiedigen vormvoorschriften als b.v. betekeningen en de beperkte en vrij trage communicatiemiddelen.

Uiteindelijk werd Louis Leep ervan beschuldigd in 1823, 1824 en 1825, doch niet in zijn hoedanigheid van notaris, verscheidene vervalsingen in authentieke en openbare geschriften gepleegd te hebben en zich bewust van deze valse stukken bediend te hebben.

Het betrof vijf dossiers. Het eerste was het dossier van de kinderen De Crombrugge, waarbij hij in een uittreksel van een notariële akte de woorden "Sint - Pieters - Kapelle" verving door "Schoore". De klacht daarover bracht de zaak aan het rollen.

Het tweede dossier was dit van "Francis Vanderhofstadt te Brugge", broer van de collega van Leep, Joseph Vanderhofstadt te Brugge. Bij akte verleden voor notaris Vincent Delarue te Brugge op 2 december 1824, ontleende Louis Leep de som van 10 000 frank of 4 725 gulden. Als waarborg verleende hij hypotheek op 10 bunderen 61 roeden 68 ellen (of 10 hectaren, 61 aren 68 centiaren) weide te Sint - Pieters - Kapelle. Aan de werkende notaris werd een uittreksel van de akteverdeling van 1822 voorgelegd als bewijs van eigendom.

De derde beschuldiging ging over de lening bij Karel Van Maldegem - De Knuydt. Bij akte verleden voor notaris Jean Claerhoudt te Sijsele op 20 december 1823 ontleende Leep de som van 4 200 gulden. Hypotheek werd gegeven op verscheidene stukken land te Ramskapelle, Zandvoorde en Keiem.

Na de aanhouding van Leep komt Franciscus Marant, advocaat en avoué te Brugge, schoonzoon van Karel Van Maldegem, tot de vaststelling dat de in hypotheek genomen goederen onbestaande waren.

Zij stapten "schielijk" met notaris Van Caillie naar de gevangenis om een andere hypotheek te bekomen. Daar troffen zij Felix Beaucourt, een andere schuldeiser van Leep, met een vordering van 2 000 frank.

Met Leep kwamen de beide schuldeisers overeen om de verschuldigde sommen samen te voegen en Leep gaf in betaling twee aandelen van de Maatschappij van Koophandel, een rente op de heer Denys ter waarde van 3 428,55 gulden (hem aanbedeeld uit de nalatenschap van Laurentius Leep) en hypotheek op een buitengoed of 't Kasteeltje te Sint Pieters - op - den - dijk, voorheen eigendom van Franciscus Bouuaert.

De vierde beschuldiging handelde over een lening jegens Jan Rooze, zeekapitein te Oostende. Op 27 oktober 1824 leende Leep 3 000 frank op wissel van één jaar. Als garantie legde hij opnieuw een uittreksel uit de voormelde akte verdeling van 1822 voor, waarop hij zich schriftelijk verbond de daarin vermelde goederen niet te verkopen dan met toestemming van de schuldeiser. Later leende hij nogmaals 2 000 frank van Rooze. De goederen vermeld in het uittreksel bleken echter onbestaande !

Het vijfde dossier was gelijkaardig aan het vorige. Op 25 mei 1824 ontleende Leep van Andreas Carbon, zeekapitein te Oostende, de som van 3 000 frank op wissel op basis van een vervalst uittreksel van gezegde verdeling.

Twee andere feiten kwamen nog de beschuldigingen verzwaren. In 1820 en 1821, vóór Louis Leep notaris was te Oostende, leende hij tweemaal 5 000 frank van Fernand D'hauw, generaal - majoor te Brugge met hypotheek op goederen die hem niet toebehoorden. Toen D'hauw het bedrog ontdekte, kon hij Leep tot terugbetaling dwingen.

Tenslotte ontleende Leep bij akte van notaris Michel - François Jooris te Nieuwpoort op 7 mei 1825 2 835 gulden met hypotheek op goederen die hij reeds in 1823 verkocht had, van Emmanuel vander Zweep, zeekapitein te Oostende. Deze schuldeiser werd echter niet terugbetaald.

Vóór de onderzoeksrechter hield Leep vol dat de handtekeningen op de stukken deze waren van notaris Belpaire. Dit werd stellig ontkend door Belpaire tijdens zijn ondervragingen op 20 juli en 4 augustus 1825. Gezien deze tegenstrijdige verklaringen besliste de Raadkamer op 20 oktober 1825 de verificatie van de handtekeningen van notaris Belpaire. Als experten werden aangesteld : Dominicus Thorys, Franciscus van Male en Johannes Lameire, schrijfmesters en onderwijzers te Brugge.

Het omstandig en goed geadstrueerd deskundig verslag liet niet lang op zich wachten. Negen dagen later luidde hun besluit : "dat de handtekening Belpaire Not welke zich bevindt ten slotte op de zeven openbare akten of ekstrakten onders de nummers 2, 11, 17, 24, 29, 31 en 40 van den Generalen Inventaris valsch, en het handteeken niet is van den Notaris Belpaire"

Bij bevelschrift van de Raadkamer van 4 november 1825 werd de bundel overgemaakt aan de Procureur Generaal bij het Hoog Gerechtshof te Brussel. In zijn requisitoor van 19 november 1825 vroeg hij de verzending van de beklaagde voor het Hof van Assisen van de provincie West - Vlaanderen.

Bij arrest van de Kamer van beschuldiging van het Hoog Gerechtshof te Brussel van 21 november 1825 werd Louis Leep verzonden naar het Hof van Assisen, samengesteld uit vijf magistraten, zonder juryleden.

Het Hof werd voorgezeten door Henricus Meynaerts, raadsheer van het Hoog Gerechtshof te Brussel. Vier rechters van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge fungeerden als bijzitters : Henry Imbert, Henri Roels, Charles Rapaert en Jean - François Cobus. Auguste Van Praet was griffier van het Hof en het openbaar ministerie werd waargenomen door Henry Claerhoudt, substituut bij het Hoog Gerechtshof te Brussel. De verdediging van Leep gebeurde door dhr. Amandus Bernaert, advocaat te Brugge.

Het proces ving aan op 8 december 1825 en onmiddellijk een "coup de théâtre". De beschuldigde overhandigde de voorzitter een schriftelijke verklaring, die letterlijk luidde als volgt : "Ik bekenne alle de aan mij voorgelegde aktens, door de rechter van Instructie, wat de opstel belang en het handteeken valsch zijn en daar af pligtig te wezen en wat het stempel belang dit van ware expeditien is afgedaan om op de valsche geappliqueert te worden". Tijdens het onderzoek had Leep steeds de feiten ontkend.

's Anderendaags, 9 december 1825, volgde het arrest : "Het Hof verwijst de voornoemden Ludovicus Franciscus Leep in tien jaren dwangarbeid, en in eene boete van zestig guldens nederlandsch geld.

Verwijst hem insgelijks bij lyve in de kosten van den processe, geliquiderd ter somme van honderd achtentwintig guldens negenenviertig cents, nederlandsch geld.

Beveelt dat alsvooren zijne straf te ondergaan hij openbaar ten toon zal worden gesteld op eene der publique plaatsen dezer stad Brugge, met een opschrift boven zijn hoofd, behelzende zyne namen, ouderdom, woonplaats en beroep; zijne straf en de reden zijner veroordeling, en dat hij alsdan insgelijks in het openbaar met een gloeiend ijzer met de letteren T.F. op de regter schouder zal gebrandmerkt worden.

Verklaert dat na het ondergaan zijner straf, hij geheel zijn leven lang onder den toezigt der hooge staatspolitie zal verblijven, en bepaalt de borgtoght die hij uit dien hoofde zal moeten stellen, ter somme van honderd guldens nederlandsch geld."

Louis Leep ging in cassatie doch dit beroep werd verworpen door de Kamer der appellen van korrectionele Policie, zittende in kriminele cassatie in zitting van 28 februari 1826.

Op 6 mei 1826 werd Leep op de Vrijdagmarkt 's middags ten toon gesteld en gebrandmerkt met de letters T.F (12). Deze straf was voorzien in artikel 20 van de Code pénal dat luidde als volgt : "... la lettre T. pour les coupables condamnés aux travaux forcés à temps ... La lettre F. sera ajoutée dans l'empreinte, si le coupable est un faussaire."

Daarna verdween Louis Leep in de vergetelheid van de geschiedenis.

#### Nabeschouwingen.

Een portret van Louis Leep is ons niet bekend. Toch hebben we uit de proces-bundel een beschrijving van zijn fysieke verschijning : "lank eene el, vier palmen, vijf duimen (1.45 meter), aangezigt rond, kleur rood, haar en wenkbrauwen bruin, voorhoofd hoog, oogen bruin, neus en mond groot, kinbaard bruin, sprekende de fransche en vlaamsche talen"

We deden het verhaal van de naakte feiten, maar op geen enkele plaats van de documenten in de procesbundel vinden we enig spoor van een motief of drijfveer voor zijn oplichtingen.

Waarvoor leende hij in 1820 en 1821 tweemaal 5 000 frank van Fernand D'hauw, generaal - majoor te Brugge ? Toen reeds gaf hij hypotheek op goederen die hem niet toebehoorden. Hierbij was Leep niet aan zijn proefstuk. Toen hij op 29 maart 1819 het examen diende af te leggen voor het bekomen van het certificaat van bekwaamheid liet hij zich zonder scrupules bijstaan door zijn familielid notaris Joseph Van Caillie,

In de loop van de jaren 1823, 1824 en 1825 ontleende hij bij diverse geldschieters hoge bedragen. Bij al deze transacties maakte Leep misbruik van de akte vereffening - verdeling van de nalatenschap van zijn oom Laurentius Leep verleden voor notaris Belpaire op 21 december 1822. Leep was wel zo voorzichtig de notariële akte van hypotheekstelling steeds voor een andere notaris te laten verlijden.

Opvallend is dat drie van de geldschieters zeekapiteins te Oostende waren : Jan Rooze, Andreas Carbon en Emmanuel vander Zweep.

Leep had een goed lopend notariskantoor. Het aantal verleden akten ging in stijgende lijn en voor de tweede helft van 1825 waren de vooruitzichten bijzonder goed. Over personeelsproblemen scheen Leep niet te klagen te hebben. En toch !

Leep was verre van onbemiddeld. Hij was eigenaar van een buitengoed of kasteeltje te Sint - Pieters - op - den dijk bij Brugge.

Uit de nalatenschap van zijn oom Laurentius verwierf hij in 1822 het huis te Oostende ter waarde van 7 000 gulden. Dit is zeer vermoedelijk de woning waar hij woonde en zijn kantoor gevestigd was : Keyzers Kaye nummer 19. Verder werden hem aanbedeeld de rente jegens Denys ter waarde van 3 428.55 gulden, land te Sint - Pieters - Kapelle ter waarde van 4 050 gulden, landerijen te Stene, in de Sinte Catherinepolder ter waarde van 3 200 gulden en land te Mariakerke, eveneens in de Sinte Catherinepolder ter waarde van 8 800 gulden. De landerijen te Sint - Pieters - Kapelle verkocht hij reeds in mei 1823, mogelijks om vroegere leningen af te betalen.

Verder bezat hij nog twee aandelen van de Maatschappij van Koophandel. En toch!

Wij zullen zeer vermoedelijk in het ongewisse blijven over de redenen die Leep aangezet hebben om leningen te bekomen op voorlegging van vervalste stukken.

Hij wist handig gebruik te maken van de alsdan bestaande lacunes in de publiciteit betreffende de eigendom van onroerende goederen en de hypotheeken erop. Nochtans had hij moeten beseffen dat vroeg of laat - wat ook uit de feiten is gebleken - het bedrog zou ontdekt worden. Is dit het gevolg van jeugdige overmoed of van zijn precaire financiële toestand op dat ogenblik ? Daarover zwijgen de bronnen.

Er kan enkel verwezen worden naar de overwegingen van de Kamer der Notarissen van Brugge in 1820 die stelden dat hij zich ophield met andere bezigheden en dat hij trachtte "notaris te worden niet door studie, maar door zich wat in de gunst in te dringen "door bedekte vrongen en drayen".

Vaststaand is dat zijn georganiseerde oplichtingen een vroegtijdig einde stelden aan zijn notariële loopbaan. Hij meende wellicht leep genoeg te zijn - nomen est omen - doch alles liep uiteindelijk af in een schandelijke veroordeling.

## VERWIJZINGEN

- (1) Archief VVF (Vereniging voor Familiekunde) Oostende. Met dank aan Ivan Van Hyfte voor zijn jarenlange zoektocht naar gegevens over de familie Leep en André Van Caillie te Oostende voor informatie over de families Questier, Van Caillie en Vansielegem
- (2) Volkstelling 1814, deel XIII, stad Oostende, 1980, p. 47. Met dank aan Roger Timmermans. Jean-Marie Bekaert: Huizen en Mensen in de Adolf Buylstraat (1604 - 1990), 1991, p. 526.
- (3) Over de professionele activiteiten van Johannes Leep, zie: Jan Parmentier: Het gezicht van de Oostendse handelaar (Oostende, 2004), p. 253-254, 285.
- (4) Daniël Farasyn: Scheepswerven te Oostende (1609 -1913), in : De Plate, 35e jaargang, 2006, p.9.
- (5) Jan De Mey: De notarissen van het arrondissement Brugge onder de Ventôsewet, in : Notarius, 1994, nummer 2, p. 54 - 55.
- (6) Luc François : Jean Baptiste Serruys, Oostends politicus en verdediger van de handelsbelangen (Torhout, 1754 - Brussel, 1833) in : Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis. jg. CXXV (1988), p. 187-223. - Idem : Serruys, Jean-Baptiste, in : Nationaal Biografisch Woordenboek, deel 13, kol. 743 - 747.
- (7) Rijksarchief Brugge (R.A.B.), Verzameling kaarten en plannen, nr. 838.
- (8) Archief Kamer der Notarissen van het arrondissement Brugge ; deel 4 (1816-1822) en deel 5 (1823-1827).
- (9) Maurice Vandermaesen: Archiefvormers in de gerechtelijke arrondissementen Brugge, Ieper en Veurne - Deel III -Archieven van Notarissen (Brussel, 1998), p 193 - 194.  
De minuten van notaris Louis Leep werden in 1940 door François Van Caillie notaris te Oostende, neergelegd op het Rijksarchief te Brugge. Het betreft één halve meter archief, bestaande uit zeven inventarisnummers, 3 nummers voor de minuten (1821 - 1825), één voor de protesten (1821 - 1823) en drie nummers voor de repertoria (1821-1825).
- (10) Stadsbibliotheek Brugge (Biekorf) : De Gazette van Brugge 1795 - 1919, M.
- (11) Rijksarchief van Beveren - Waas (R.A.B.W.), HA WEST nr 371. Het dossier draagt het nummer 1212 (1811 - 1865).
- (12) De brandmerkijzers worden bewaard in het Gruuthusemuseum te Brugge. Zie : Paul De Win, De 19de - eeuwe strafinstrumenten in de verzameling van de Brugse Stedelijke Musea, in : Jaarboek 1989 - 90 - Stad Brugge - Stedelijke Musea, Brugge (1991), p 247 - 260.

## ARCHIEFBRIEF OOSTENDE

Het Stadsarchief van Oostende startte vorig jaar met de uitgave van een driemaandelijke "Archiefbrief Oostende". Deze Archiefbrief kwam er als antwoord op een groeiende interesse voor het reilen en zeilen in het Stadsarchief.

De Archiefbrief bevat allerlei informatie over de aanwinsten en schenkingen, nieuwe publicaties, wijzigingen op de archiefwebsite en op de Beeldbank Oostende. Ze belicht telkens een bepaald archiefbestand of een bijzonder stuk uit de collectie. Verder wordt ook aandacht besteed aan andere initiatieven die met het archief te maken hebben: tentoonstellingen, publicaties, enz. Daarnaast is er ook ruimte voor eenmalige initiatieven en mededelingen m.b.t. het archief.

De Archiefbrief verschijnt elke seizoen (maart, juni, september, december). Iedereen kan zich gratis abonneren, zowel op de papieren als op de digitale versie. U hoeft enkel uw volledige naam, adres of e-mailadres terug te sturen of te mailen naar Archief, Vindictivelaan 1, 8400 Oostende, [archief@oostende.be](mailto:archief@oostende.be). De vorige Archiefbrieven kan u ook nog altijd online raadplegen via de website: [www.oostende.be/productgroep/95/default.aspx? vs=0 N&id=599&pg=1249](http://www.oostende.be/productgroep/95/default.aspx?vs=0 N&id=599&pg=1249)

## HET ARCHIEF PAKT UIT... [www.beeldbankoostende.be](http://www.beeldbankoostende.be)

Vanaf 27 september 2005 is de Beeldbank van Oostende online. [www.beeldbankoostende.be](http://www.beeldbankoostende.be) is een website waarop u beeldmateriaal dat zich in het Archief van Oostende bevindt, vrij kan raadplegen. Niet alleen kan u de afbeeldingen online bekijken (vaak groter dan het origineel) u krijgt er meteen ook een zo volledig mogelijke beschrijving bij.

U kan vrij zoeken op alle woorden, maar u kan ook via allerlei invalshoeken op zoek gaan naar een specifieke afbeelding: op datum, op periode, op straatnaam, op trefwoord, op documenttype. Leuk is ook dat u zelf commentaar kan geven bij elke afbeelding. Bovendien kan u afbeeldingen waar geen copyright op rust online bestellen. Regelmatig worden er digitale thematentoonstellingen gepresenteerd.

[www.beeldbankoostende.be](http://www.beeldbankoostende.be) werd op maat van het Archief gerealiseerd door LCP nv. uit Brugge. De uitwerking van het concept en de coördinatie van de beeldbank is in handen van de dienst Archief.

Momenteel staan de collectie Prentbriefkaarten, de Glasnegatieven en een deel van de Fotocollectie online. Het betreft ondertussen 5.817 afbeeldingen. In de loop van 2006 komen daar nog eens de verzamelingen Kaarten en Plannen, Prenten en Tekeningen, Affiches, Drukwerk en het tweede deel van de Fotocollectie bij.

Meer informatie kan u terugvinden via [www.beeldbankoostende.be](http://www.beeldbankoostende.be) of bij de dienst Archief, Stadhuis, kantoor 100, Vindictivelaan 1, 8400 Oostende, tel. 059/80.55.00.

Binnenkort wordt de [www.beeldbankoostende.be](http://www.beeldbankoostende.be) gelinkt aan de website van de Plate.

## OOSTENDE: CENTRUM BELGISCHE BADPLAATSEN (anno 1930)

INLEIDING: De hierna volgende tekst stamt niet uit mijn eigen pen maar is van een mij onbekend auteur die heel zinnig en vlot een merkwaardig, ja boeiend overzicht geeft, anno 1929-1930, van de diverse badlocaliteiten aan de Belgische Kust. Ik weet het, het is een toeristisch getint geschrift dat de troeven opsomt die deze gemeenten in hun kaartenspel hebben. Het is een Duitse tekst, hier door mij nauwgezet vertaald, maar ik veronderstel dat er ook Franstalige, Engelstalige en Nederlandstalige edities waren, want de "*Hoge Raad voor Toerisme*" te Brussel zorgde voor een keurige uitgave. In brochurevorm: 32 bladzijden, verlucht met 50 foto's van Antony, Hersleven en Nels, alsook met 2 kaarten op één uitslaande bladzijde. Het geheel oogt smaakvol en de inhoud mag er zonder meer zijn, te meer omdat geschriften van en over het interbellum in ons tijdschrift, vroeger en nu, maar weinig voorkomen. Maar je moet er kunnen vinden...<sup>(1)</sup>

De 67 km lange kustlinie biedt een om zo te zeggen ononderbroken rij van badplaatsen aan alwaar, naast het genoegen van zeebaden, ook rijkelijk gezorgd wordt voor onbezorgd comfort, voor amusement en voor tijdverdrijf. Wegens de milde temperatuur (jaargemiddelde: 17,6° C) die te wijten is aan de onmiddellijke inwerking van de Golfstroom, verdient een verblijf van langere duur aldaar aanbeveling, in het bijzonder voor tere kinderen.

Het Belgische kustland was ten tijde van de ongeluksjaren 1914-1918 vreselijk geteisterd geworden. Toen evenwel de oorlogsfurie uitgewoed was, begon men blijmoedig met de wederopbouw. En de eertijds bloeiende steden aan zee kenden een wederopstanding met nieuw prachtvertoon. Vanaf de Franse grens tot naar Holland toe volgen in steeds wisselende positie: De Panne, Sint-Idesbald, Koksijde, Oostduinkerke, Groenendijk (sic), Nieuwpoort, Lombardsijde, Westende, Middelkerke, Raversijde, Mariakerke, Oostende, Bredene, De Haan aan zee, Wenduine, Blankenberge, Zeebrugge, Heist, Duinbergen, Albert-Plage, Knokke en Het Zoute.

\* \* \*

### RAVERSIJDE

Een kleine badplaats, halverwege tussen Middelkerke en Oostende; bezat een prachtig Noors paviljoen dat Leopold II had laten oprichten. Helaas is deze mooie woning tijdens de oorlog vernield geworden.

Badinrichting.

### MARIAKERKE

Op 10 minuten van Oostende. Puike hotels, mooie café's en innemende villa's. De baden zijn in de trant van Oostende ingericht en worden in het seizoen druk bezocht.

### OOSTENDE

(Circa 50.000 inwoners). De zomerresidentie van de Koninklijke Familie. Verdient in elk opzicht haar bijnaam: "*Koningin der Badsteden*".

Ze beschikt over voortreffelijke spoorwegverbindingen met alle Europese grootsteden. Brussel is op anderhalf uur binnen bereik. Parijs, Keulen en Londen liggen op 5 uren, Berlijn op 15 uren afstand.

---

<sup>(1)</sup> Belgien: seine Badeorte / uitgegeven door de "Conseil Supérieur du Tourisme". - Brussel, 1930. - P. 11-17: ill. en 24.

Tweemaal daags varen grote turbinepakketboten naar Dover. Een uitmuntend opgestelde dienstregeling maakt (de) heen- en terugvaart mogelijk op één en dezelfde dag.

Als badstad kent Oostende haars gelijke niet. De 30 meter brede promenade in steen is enig in haar soort. Ze strekt zich uit tot aan Westende en staat overal vrij zicht toe op het strand en op de volle zee. Alleen al op het stadsgebied is ze bezet met een 5 km lange rij, zonder leemten, van eerste klas hotels en verrukkelijke villa's.

De stad biedt aan de badgasten alle ontspanningsmogelijkheden aan die men zich maar kan indenken.

In het prachtige Kursaal dat jaar-in jaar-uit een miljoen bezoekers uit alle landen ontvangt, is voor dagelijkse, ja uur per uur gemakkelijkheden ten volle gezorgd. In de grote rotonde is er elke avond concert, met medewerking van een orkest met 125 artiesten. 's Werelds beroemdste zangers, mannen en vrouwen, houden het tot eer strekkend om aldaar voor een uitgelezen publiek op te treden. Behalve dat zijn er concerten met klassieke muziek, alwaar zich de meesters van het viool- en klavierspel laten horen. De namiddag wordt besteed aan het orgelbespelen.

Oostende bezit twee renbanen. De ene in de stad, met hoofdingang op de dijk, de andere in Bredene. Paardenrennen vinden plaats, van 1 juli tot 31 augustus; in Oostende op zondag, maandag, donderdag en zaterdag; in Bredene op dinsdag, woensdag en vrijdag.

Ook de overige sportvermaken komen aan hun trekken: auto- en zeiljachtsport, vliegkunst, roeien, tennis, hockey, schermen en zwemmen worden ijverig beoefend. En voor de golfspelers staan in De Haan aan zee prachtige "Links" ter beschikking.

Verder is Oostende ook een kuuroord, voorzien van de allernieuwste verworvenheden van de *hydrotherapie* (watergeneeskunde).

Het fijne strandzand wiens vermogen tot filteren een bestendigen van de vochtigheid onmogelijk maakt, is uitstekend geschikt voor rustkuren en zonnebaden.

De stad beschikt ook over een thermale bron wier eigenschappen meer en meer erkenning vinden en voor de behandeling van maag- en darmlijden, van huid- en slijmvliesontstekingen zeer naar waarde geschat wordt. Het water van deze bron wordt gebruikt, als drank voor inademing, of ook als badwater. Voor dat laatstgenoemde doel dient een ruime instelling met twintig badhokjes.

De therapeutische inrichtingen van de stad zullen binnenkort door het bouwen van een "Palais des Thermes" vervuld worden (en) die het de badgasten zal mogelijk maken om ook tijdens het barre jaargetijde hun "thalassotherapeutische behandeling" verder te zetten.

De stedelijke riolering is te bestempelen als voorbeeldig. Evenzo de drinkwatervoorziening waarvoor men gebruik maakt van het kristalheldere, smetteloos reine en lekker water uit de valleien van de *Bocq* en *Hoyoux* (waterlopen). Het Stadsbestuur heeft een modern gezondheidsbureau ingericht, met laboratoria voor scheikundige en bacteriologische analyses, een desinfecteerplaats, enz.

Oostende beschikt ook over een belangrijke handels- en vissershaven die binnenkort zal uitgerust zijn met de allerbeste installaties. Door zijn gunstige ligging is de haven uitstekend geschikt voor het vervoer van waren die gemakkelijk aan bederf onderhevig zijn, tussen Engeland en het continent. Dit verkeer is sedert vele jaren in handen van de Belgische Staat en van Cockerill en van de "General Steam Navigation Company".

Het "Izerpanorama", een meesterwerk van de schilderkunstenaar Bastien, geeft op aangrijpende wijze gestalte aan de verschrikkelijke gevechten aan het Vlaamse Front. Dat ook door zijn afmetingen reusachtige werk is tentoongesteld in een speciaal daarvoor op- en ingericht gebouw, in de nabijheid van het station.

### **Feestkalender voor 1930:**

- Pinksterenzondag: officiële opening van het Kursaal;
- Juni en juli: Internationale roeiwedstrijden;
- 1ste zondag van juli: Zeewijding;
- In de maand-juni:       • rally voor auto's



- rally voor vliegtuigen
- “Salon automobile”
- snelheidsproefritten
- Concours d'élégance
- Bloemencorso
- Juli en augustus:
  - paardenrennen, iedere dag
  - zwemwedstrijden
  - waterpolo-, golf- en tenniswedstrijden
  - schermwedstrijden
  - militaire wedstrijd om het kampioenschap voor Europa
- In-de-maand-juli:
  - wedstrijd voor strandspelen
  - kinderfeesten
- In de loop van het seizoen: onthulling van het monument voor Leopold II.

#### BREDENE:

(3.000 inwoners). Aan de overkant van de haven van Oostende. Is een gezellige, kleine badplaats die vooral tijdens het seizoen van de paardenrennen druk bezocht wordt. Haar prachtige renbaan wordt door trams met Oostende verbonden.

#### DE HAAN AAN ZEE:

(1.972 inwoners). Ligt een uur ten oosten van Oostende aan de heerlijke “*Koninklijke Baan*” die van Oostende naar Blankenberge leidt. Een charmante badplaats die bijna uitsluitend uit mooie villa's bestaat die hier en daar verspreid liggen in de met bos beplante duinen.

Buiten haar vermaarde “*Tennis Courts*” is ze in het bezit van het mooiste en meest bezochte golfterrein van het continent.

In De Haan kan men ongestoord rust nemen en genieten van het stille geluk om huiselijk leven. Wie echter houdt van of nood heeft aan afleiding, hem of haar brengen de trams in 20 minuten naar de theatervoorstellingen of concerten, in het Kursaal van Oostende of in het Casino van Blankenberge.

#### WENDUINE:

(1.250 inwoners). Insgelijks gelegen aan de “*Koninklijke Baan*”. Is een levendige badplaats die, ongeacht haar moderne installaties, nog een landelijk cachet bewaard heeft. Zoals bijvoorbeeld in de omgeving van de oude windmolen. Vanuit de hoogte van de “*Spio(e)nkop*” heeft men zicht op de kerktorens van Brugge. In de uitgestrekte, van glaswanden voorziene “*Galerij*” (die op een vooruitstekend gedeelte van de dijk in zee gebouwd is), kan men, ook bij slecht weer, heel behaaglijk genieten van de versterkende zeelucht.

(...)

Vertaald uit het Duits  
door Emile SMISSAERT.

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 8)

door Ferdinand GEVAERT

### Glossarium (deel 2) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 3 -1945-1980)

Tilbury - de "Tilbury-boten" waren een begrip in Oostende en omgeving. Varen op de "Tilbury" was een benijdenswaardige job, bijna evenwaardig als een betrekking op de "male" (pakketboten van de Oostende-Doverlijn).

De eigenlijke rederij, Societé Cockerill S.A., werd opgericht te Antwerpen in 1858 met als doel het aanvoeren van ijzererts van overzee ten behoeve van de staalhoogovens van Cockerill te Seraing nabij Luik.

In 1894 werd gestart met een vrachtlijn tussen Oostende en Tilbury, een voorhaven van Londen, gelegen op de Theems. Hiervoor werd het s.s. John Cockerill (2.637 ton), ingelegd. Het werd geen succes, het schip was te groot voor het bestaande vrachtaanbod en had een te grote diepgang. De lijndienst werd afgeschaft. In mei 1896 werd echter opnieuw gestart, deze keer met drie gecharterde (gehuurde) kleinere Britse schepen; ze droegen de namen: Citrine, Girasol en Opal. Het was echter de bedoeling van Cockerill om de lijn uit te baten met eigen schepen. Het voornaamste doel van de lijn was het vervoer van producten van nationale land- en tuinbouwindustrie, voornamelijk verse groenten en fruit, pluimvee en tamme konijnen (tam konijn was in Londen gekend als: Ostende rabbit), met bestemming de Londense vroegmarkten, zoals Covent Garden. Daar de goederen hun versheid moesten behouden, was een korte overvaarttijd noodzakelijk en aangepast aan het beginuur van de vroegmarkten. De goederen moesten ten laatste om 4 uur 's morgens op de vroegmarkt afgeleverd worden. Daartoe vertrok de Tilburyboot om 14u.00 uit de haven van Oostende om circa 23u. in Tilbury aan te meren, waar het lossen en overslaan onmiddellijk begon. De afstand bedroeg 100 zeemijl, de vereiste vaarsnelheid 12,5 knopen. In 1896 werden drie nieuwe schepen besteld bij de Cockerillwerf te Hoboken (Antwerpen), met oplevering in 1897. Ze droegen de namen: Rubis, Topaze en Saphir. (zie fig. nr 64)

De schepen legden aan aan de los- en laadkade van de Stoombotenkaai, alwaar een loods opgericht en een spooraansluiting gemaakt werd. Het gebeurlijk opliggend schip werd gemeerd in de Visserskreek. De burelen van de Tilburylijn waren gevestigd boven een herberg (uitbater: Oscar Cavereel) op de hoek van de Visserskaai en de Sint-Paulusstraat.

Na het voltooiën van de nieuwe Oostendse haveninstallaties werd in 1912 uitgeweken naar de diepwaterkaai in de voorhaven, (vandaar: Cockerillkaai). Een kantoorgebouw werd opgetrokken nabij "de Bolle", aan wat men later de Cockerillstraat zou noemen.

Ondanks de oorlog (W.O.1) bestelde men op 28 april 1915 een nieuw schip, de "Diamant". Gelet op de oorlogsomstandigheden zou het schip slechts in 1919 afgeleverd worden. (zie fig. nr 65).

In 1920 werd een schip, de s.s. "Rio Prado", aangekocht en omgedoopt tot "Emeraude". Vanaf dan werd ook een tweewekelijkse dienst tussen Antwerpen en Tilbury ingericht. (zie fig. nr 66).

In 1933 vervoegden twee nieuwbouwschepen de lijn, gebouwd door Cockerill te Hoboken. Ze werden gedoopt: Amethyste en Turquoise, (bouwnrs. 646 en 647). (zie fig. nr 67).

De Rubis en de Topaze, die gebouwd waren in 1896/1897, werden opgelegd als reserveschepen. Ze werden echter in 1936 verkocht voor de sloop.

Wereldoorlog 2 onderbrak de activiteit tussen Oostende/Antwerpen en Tilbury. Na het zinken van de Emeraude op 30 juni 1945, ten gevolge van een aanvaring met een wrak,

bleef er nog één schip over, de Saphir uit 1897.

Eind 1945 werd de dienst Oostende-Tilbury hervat met het enig overblijvend schip. Daar de installaties op de Cockerillkaai (diepwaterkaai), de loods (hangaar), en los-en laadgerei vernietigd waren, werd uitgeweken naar het Tijdok van de handelshaven. In 1947 werden twee door Cockerill Hoboken omgebouwde voormalige Britse oorlogsschepen in lijn gebracht, de Rubis en de Topaze.

In 1948 kwam de heropgebouwde Amethyste (bouwjaar 1931, in augustus 1944 in St.-Malo door de terugtrekkende Duitse troepen uitgebrand) de lijn vervoegen. Tijdens de periode 1953-1958 werd de vloot van de John Cockerill Line vernieuwd. Vijf motorvrachtschepen (kustvaarders) werden besteld bij de West-Duitse scheepsbouwer Husumer Werft. De schepen werden gedoopt: Diamant, Saphir, Topaze, Rubis en Turquoise. De oudere schepen werden stelselmatig van de hand gedaan. (zie fig. nr 68)

Op 1 juni 1970 stopt de rederij alle activiteit. In september 1970 worden de schepen te koop gesteld en verkocht.

Te Oostende verliezen 60 bemanningsleden hun werk, evenals 16 mensen die aan de wal tewerkgesteld waren.

Het kantoorgebouw aan de Cockerillkaai, heropgebouwd na W.O.2, werd in gebruik genomen door de "Automobieliinspectie" ten behoeve van de afdeling "rijexamens". Het gebouw werd gesloopt bij de aanleg van de nieuwe verbinding "Kennedyplein-de Bolle".

P&O -letterwoord, afkorting van de naam van een grote Britse rederij en investeringsmaatschappij, de Peninsular and Oriental Steam Navigation Company. Deze maatschappij is niet alleen een rederij met een aantal ferrylijnen (zoals o.m. Zeebrugge-Felixstowe) doch o.m. ook uitbater van maatschappijen voor vervoer over land, containerverhuur, en grootser, de exploitatie van zeehavens in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten van Amerika (zoals Singapore Port Authority uitbater is van een gedeelte van de haven van Antwerpen).

Zoals reeds vermeld in de geschiedkundige kalender baatte P&O reeds in 1978 gedurende enkele maanden een passagiersdienst met vleugelboten uit tussen Zeebrugge en Londen (Tower Bridge op de rivier Theems). In 1980 werd gedurende 6 maanden een vleugelbootdienst ingelegd tussen Oostende en Londen (Tower Bridge).

Gestart op 29 februari 1980 werd de dienst, om reden van economische- (bezettingsgraad) en exploitatieproblemen, op 31 augustus 1980 stilgelegd. De exploitatiemoeilijkheden hadden hun oorsprong in de ligging van de terminal te Oostende en de vervuiling van het estuarium en de rivier Theems, voornamelijk onder de vorm van plasticen folie en zakken die tussen water en wind dreven en opgezogen werden door de hoogdrukwaterpompen van het voortstuwingsinrichting van de vleugelboot - die de hogedrukwaterstraal produceerde die de vleugelboot voortstuwde - waarbij de wateraanzuigfilters blokkeerden en de pompen stilvielen, de boot zijn voortstuwing verloor en stilviel. De voortstuwing kon pas terug in gang gesteld worden nadat door middel van hogedrukluichtstoten de aanzuigfilters vrijgemaakt waren. Wat soms wel een hele tijd kon duren, met veel verlies op het vaarschema en late aankomsturen.

Te Oostende was er veel tijd nodig om vanaf de rede van Oostende (voornamelijk bij laag tij, toen er slechts met zeer matige snelheid kon gevaren worden, bij gebrek aan voldoende water onder het vaartuig) het terminalvlot, geankerd in het Vuurtorendok, te bereiken. Daarenboven moest men versassen in de Visserdoksclus en de nauwe doorvaart aan de wipbrug van het Vuurtorendok nemen. (Zie fig. nr. 70).

De passagiersterminal gelegen aan de Fortstraat en Vuurtorendok-Zuid was ook niet ideaal gelegen, moeilijk te bereiken met het openbaar vervoer vanuit het Oostends spoorwegstation, en een hele afstand gelegen van het eindpunt van de autosnelweg te Oostende.

Het terminal- of aanlegvlot ligt nog steeds, sinds het beëindigen van alle activiteit,

afgemeerd in het Vuurtorendok. Het terminalgebouw aan de Fortstraat werd in 2002 gesloopt, om o.m. plaats te maken voor het opstellen van het Canadese "Cirque du Soleil", (die reeds tweemaal te Oostende optrad). (Zie figuren nrs. 69, 70, 71, 71 b en 72).

Draagvleugel- Nederlandse benaming voor hydro-foil, d.w.z. een hydrodynamisch gedragen  
Boot vaartuig, een snelle motorboot met onderwater aangebrachte geprofileerde draagvleugels (intrekbaar) waarvan de opwaartse druk de boot bij toenemende vaart uit het water heft, zodat de boot, gedragen door de vleugels, bij hoge snelheid boven het water schuurt. De boot wordt aangedreven door een hogedrukwaterstraal, (reactieprincipe). Benaming gebruikt door de bouwer, Boeing uit Seattle (V.S.A.): Jetfoil, door P&O: Jetferry.

Visserskreek -Was het oudste overblijfsel van de haven uit de 17<sup>e</sup> eeuw, havenkom ingericht in 1615 in de bedding van de zuidelijke vestingsgracht van de vestingswerken opgeworpen voor en tijdens het beleg (1601-1604). (Zie rep. nr 10,13 en 27 van fig. nrs. 3, 4 en 6).

De Visserskreek was de enige havenkom (met rechtstreekse toegang vanuit de havengeul) in de jaren 1615-1770. De schepen van de Oostendsche Compagnie, 1723-1728, legden er aan en ontscheepten er de lading. Op de oever van de kom (toen genoemd Visserskey) werden ten behoeve hiervan twee stapelhuizen gebouwd, (zie fig. nr. 73). De Visserskreek gaf ook toegang de handelsdokken, (zie fig. nr. 6, rep. nr. 27)

De schutsluis werd gebouwd in 1820 ter vervanging van de tjijsluis gebouwd in 1774-1776 bij de bouw van het 1<sup>e</sup> Handelsdok, (rep. nr. 18 van fig. nr. 5, zie ook rep.nr 20 van fig. nr. 5).

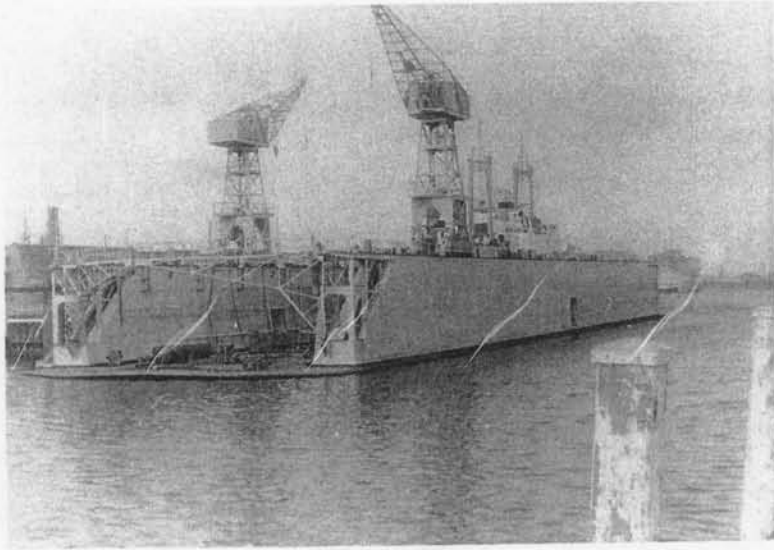
De sluis had volgende afmetingen: lengte 58,50 m, breedte 12,00 m, drempeldiepte 1,48 m onder gemiddeld laagtij.

Over de sluis lag er een tweedelig, handbediende draaibrug die toegang gaf tot het spoorwegstation Oostende-Kaai (het Zeestation) vanaf de Keizerskaai, nu Vindictivelaan.

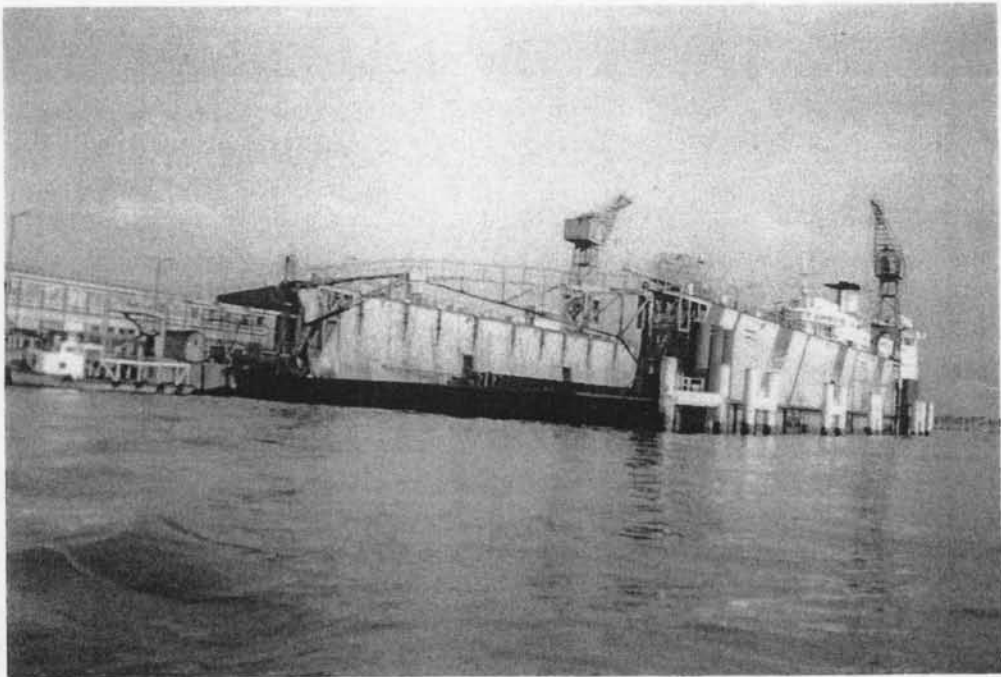
De Visserskreek en de sluis werden gedempt in 1973 voor de bouw van de Mercatorsluis en het doortrekken van de Pakketbotenkaai tot de carferrykaai.

Nota: voor "tjijsluis" en "schutsluis" zie volgende aflevering.

(Wordt vervolgd).



Figuur nr. 62. Haven Oostende, 1959/1978. Het drijvend droogdok van het Zeewezen/RMT, in het Zeewezendok. Het vrachtschip van de O-D lijn, m.s. IJzer, staat, droog, in het droogdok.



Figuur nr. 63. Haven Oostende, 1979. Het drijvend droogdok, na het verbreden van de nuttige breedte van het dok van 19 tot 25 meter. Het droogdok was gemeerd aan post 10 van de oosteroever, t.h.v. de kantoren van de Directie Materieel van de Regie voor Maritiem Transport (voorheen Scheepsbouwdienst van het Bestuur van het Zeewezen", vroeger nog: de "Génie Maritime").

*355/356/357 Rubis, Topaze, Saphir*

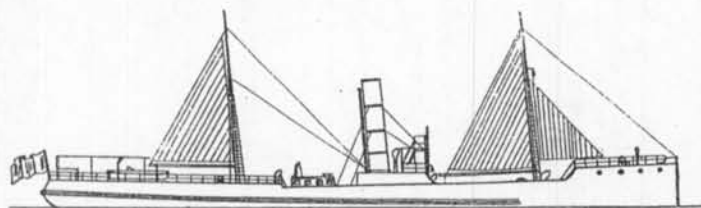


Fig. nr. 64. Tilburylijn. Lijntekening van de drie eerste schepen gebouwd voor rekening van de rederij, de Rubis, Topaze en Saphir, (LxBxDg: 65x 8,5x2,85m-633 t bruto, 425t deadweight). Gebouwd door de Cockerill werf te Hoboken in 1896/1897.

*ss4 Diamant*

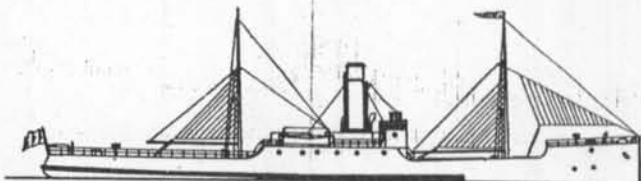


Fig. nr. 65. Tilburylijn. Lijntekening van het s.s. Diamant, gebouwd door Cockerill in 1919.

*Émeraude (Ex-Rio-Prado)*

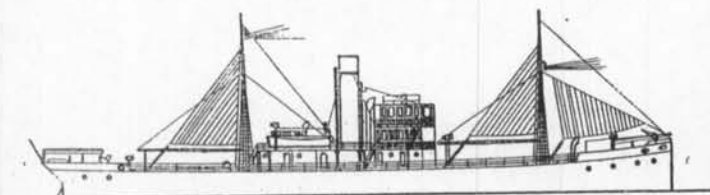


Fig. nr. 66. Tilburylijn. Lijntekening van het s.s. Émeraude, (ex- Rio Prado), aangekocht in 1920. Gebouwd in 1903 door Graig-Taylor te Stockton, Engl. Het schip zonk op 30 juni 1945 in het Kanaal.

*646/647 Améthyste, Turquoise*

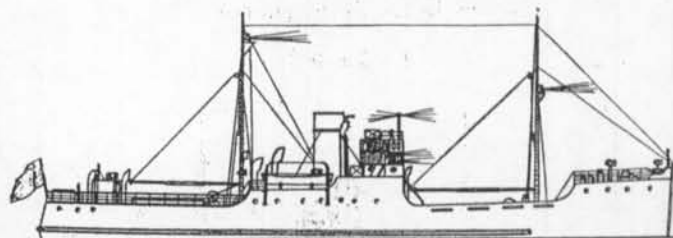


Fig. nr. 67. Tilburylijn. Lijntekening van de motorvrachtschepen Améthyste en Turquoise, gebouwd in 1931/1933. Afmetingen: Lengtex BreedtexDiepgang: 57,85x 10,84 x3,05m. Bouwwerf: Cockerill.

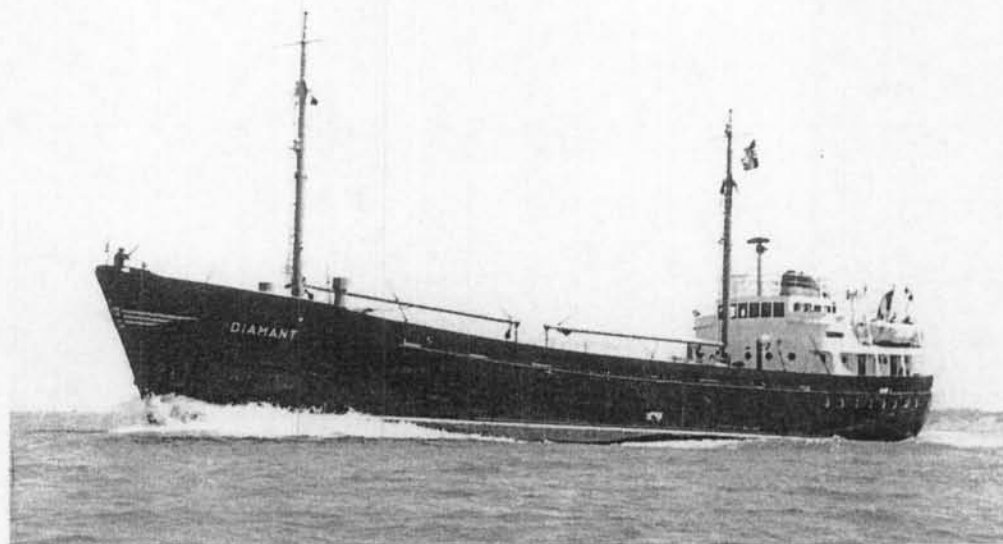


Fig. nr. 68. Tilburylijn. Foto van het m.s. Diamant, één van de vijf zusterschepen gebouwd in 1953/1958 door Husumer Werft (West-Duitsland), afmetingen: 53,76x8,05x3,58m. Na het stopzetten van alle activiteit door de rederij John Cockerill werden de vijf schepen vanaf september 1970 verkocht.



Fig. nr. 69. Haven Oostende, 1980. Situering van de P&O terminal gelegen aan de Vuurtorendok-Zuid.

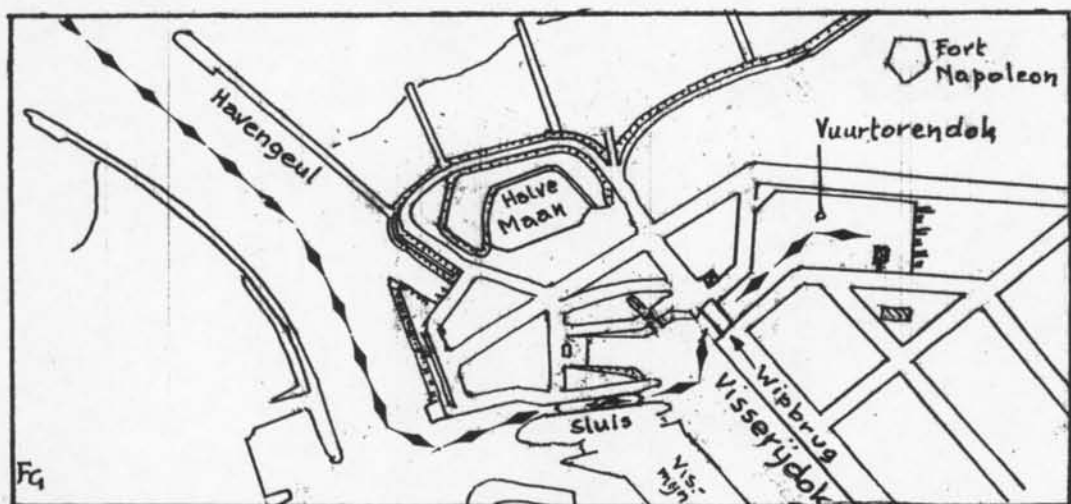


Fig. nr. 70. Haven Oostende, 1970. Traject van de vleugelboot van P&O, tussen de terminal in het Vuurtorendok en de rede van Oostende.

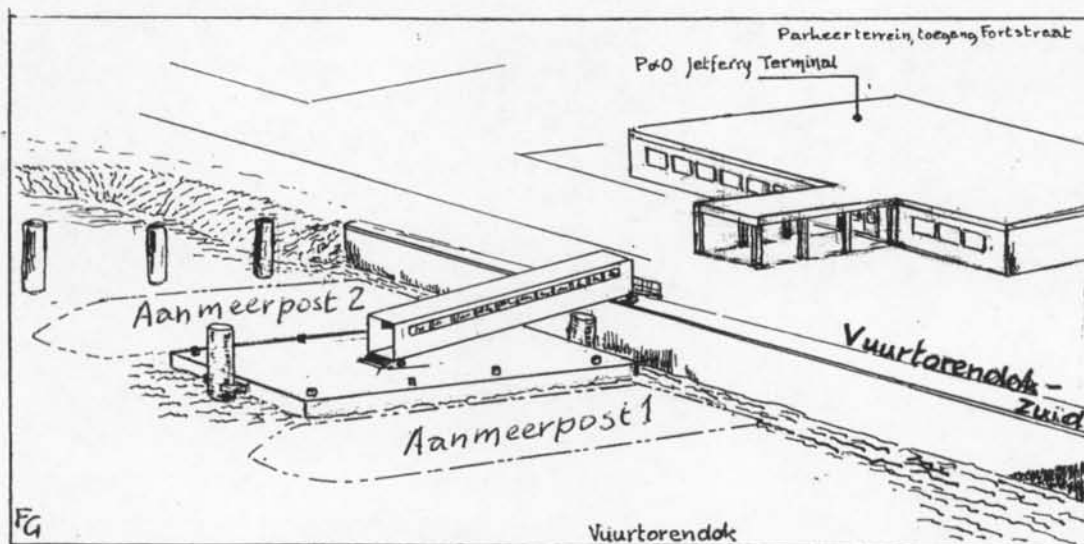


Fig. nr. 71. Haven Oostende, 1980. Isometrisch zicht op de terminal van P&O JetFerries in en aan het Vuurtorendok.



Fig. nr. 71. Haven Oostende, 1980. De P&O JetFerries terminal aan het Vuurtorendok ,  
(Vuurtorendok-Zuid, aanpalend aan de Fortstraat)



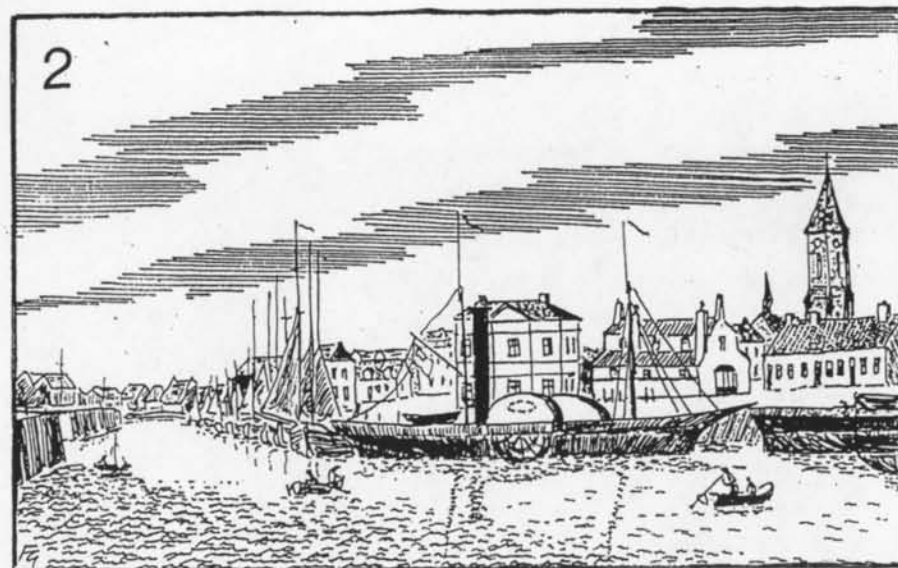
Fig. nr. 72. Haven Oostende, 1980. Vleugelboot van P&O aangemeerd aan de terminal  
in het Vuurtorendok.





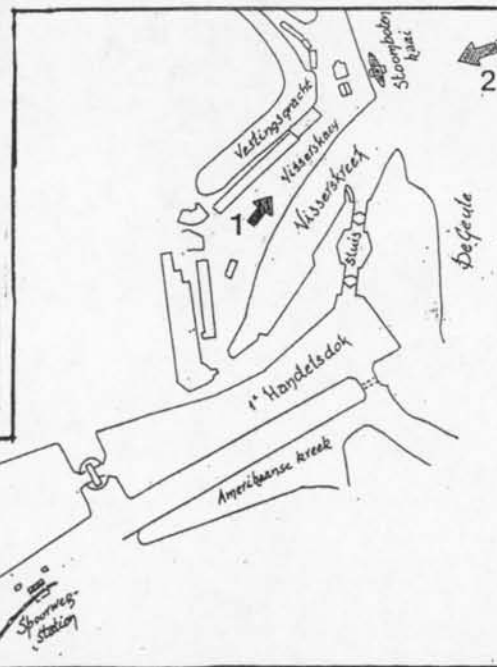
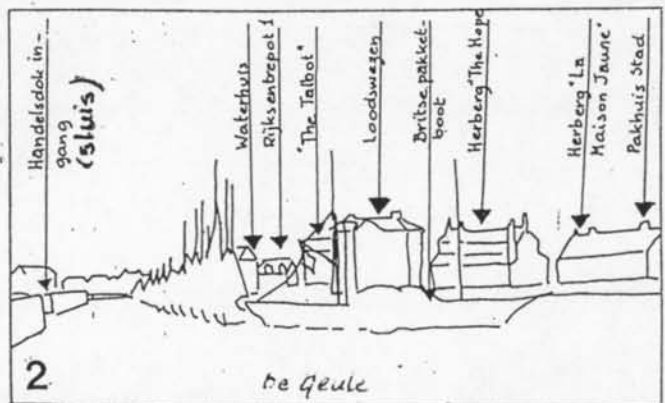
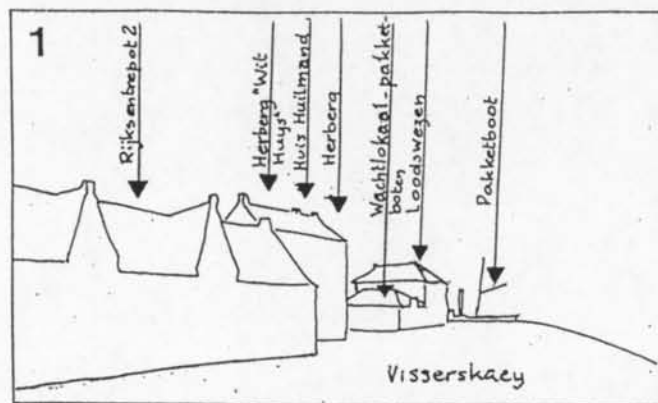
OOSTENDE 1846. De Visserskaal, (naar M. Van Cuyck).

F. BEVAERT



OOSTENDE 1847 De Visserskaal (naar F. Stroobant)

F. BEVAERT



fg

Fig. nr. 73. Haven Oostende. De Visserskreek en de Visserskaai, met de toegang tot de sluis van de handelsdoken (de oude) in 1846/1847.



Fig. nr. 74. Haven van Oostende, 1971. Zicht op de sluis van de handelsdokken, (1e en 2e, het 3<sup>e</sup> was reeds in 1946/1947 gedempt) en het uiteinde van de Visserskreek. Op de voorgrond het dak van het carferrystation. Op de oever van de kreek, de voormalige "Visserskaey" staan bouwketen van de aannemer van de waterbouwkundige werken voor de bouw van carferrybrug nr. 2. In de achtergrond de stedelijke technische school en rechts het "Waterhuis".



Fig. nr. 75. Haven van Oostende, 1968. De Visserskreek gezien vanaf het uiteinde van de kreek. Op de voorgrond de voormalige "Visserskaey" en links de poort van het carferrystation.

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*  
*Uw kleurenfoto's manueel*  
*afgewerkt volgens de*  
*moderuste technologie*  
*met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

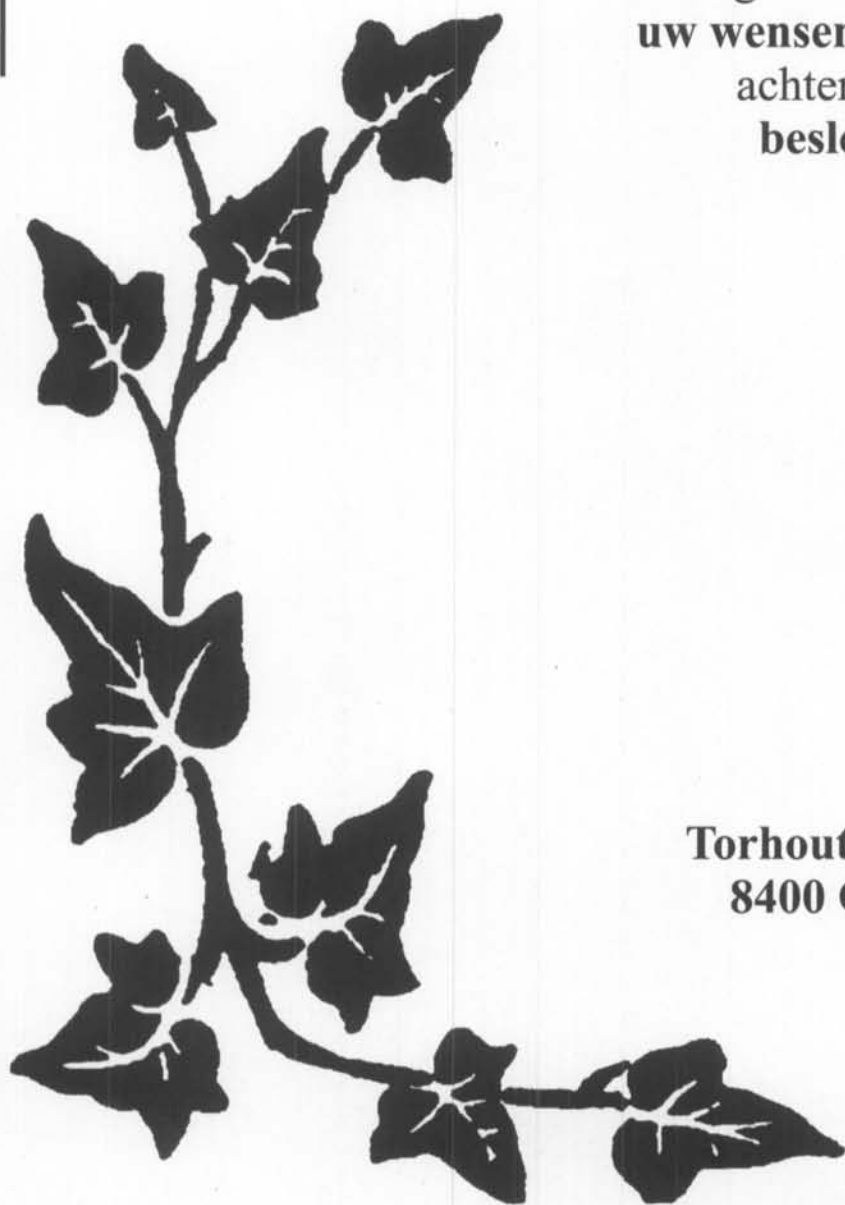
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53

# MAANDBLAD

**JANUARI 2006**

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

### Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement: € 15

Beschermd abonnement: € 20

Weldoend abonnement: € 30

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 1**

**MAAND januari 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

- blz. 3 Jaarprogramma "De Plate" voor het jaar 2006.
- blz. 6 **E. SMISSAERT:** "Hermelijnen"-trams aan de Kust.
- blz. 8 **D. FARASYN (+):** Scheepswerven te Oostende (1609-1913).
- blz. 12 **E. SMISSAERT:** Daniël Farasyn en zijn persoonlijk archief.
- blz. 13 **N. HOSTYN:** Nog Oostendse (Kijk)boeken opnieuw bekeken.
- blz. 15 **R. VANCRAEYNEST:** De afleidingsvaart (1).
- blz. 31 Ledenlijst 2005.

**HET BESTUUR VAN DE KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING  
DE PLATE**

**WENST HAAR LEDEN EEN GELUKKIG EN VOORSPOEDIG JAAR 2006**

## KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever** : Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur**: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen** : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

### **Het Bestuur**

#### *Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

#### *Voorzitter:*

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

E-mail: [falise.jp@scarlet.be](mailto:falise.jp@scarlet.be)

#### *Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

#### *Secretaris:*

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

E-mail: [de.plate@pandora.be](mailto:de.plate@pandora.be)

#### *Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

#### *Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

### **Schreven in dit nummer:**

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

Daniël FARASYN (+): mevr. D. FARASYN, Ernest Feysplein 15/85, 8400 Oostende.

Norbert HOSTYN: Directie Musea, p.a. H. Serruyslaan 18a, 8400 Oostende.

Raymond VANCRAEYNEST: Blauw Kasteelstraat 103, 8400 Oostende.



## **JANUARI ACTIVITEIT**

De Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden uit te nodigen tot de volgende activiteit in de loop van de maand januari:

**Op donderdag 26 januari 2006 om 20.00 uur**

in de conferentiezaal van de V.V.F., Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende

### **JAARLIJKSE LEDENVERGADERING**

1. Welkomstwoord door dhr. Jean Pierre **Falise**, voorzitter, en hulde aan de overleden leden.
- 2.. VEILING georganiseerd door DE PLATE onder leiding van dhr. Omer **VILAIN**.

De aanwezige leden kunnen zich de lijst van de te veilen stukken aanschaffen tegen kostprijs.

**De jaarlijkse veiling is voorbehouden aan de individuele leden.**

Er wordt voor gezorgd dat op die avond leden en kandidaat-leden zich in regel kunnen stellen met de lidmaatschapsbijdrage voor het jaar 2006.

**Zoals reeds aangekondigd in het tijdschrift van oktober, november en december 2005 zullen de aangeboden stukken te bezichtigen zijn in het Heemmuseum op ZONDAG 22 JANUARI (en niet 20 januari) tussen 10.00 uur en 12.00 uur.**

LET WEL OP: VÓÓR DE VEILING IS ER GEEN VOORDRACHT  
WIJ BEGINNEN STIPT OM 20 UUR MET DE VEILING!!!

---

## **JAARPROGRAMMA "DE PLATE" voor het jaar 2006**

### **A. Avondvoordrachten en activiteiten**

1. Donderdag 26 januari 2006 om 20.00 uur

Jaarlijkse VEILING VAN DE PLATE, voorbehouden aan de leden, onder leiding van Dhr. Omer VILAIN.

2. Donderdag 23 februari 2006 om 20.00 uur

De Oostendse scheepswerven van het derde dok door dhr. Louis PINCKET.

3. Donderdag 30 maart 2006 om 20.00 uur

De restauratie van de Sint-Petrus en Pauluskerk door dhr. Luc GLORIEUX.

4. Donderdag 27 april 2006 om 20.00 uur

De Haven van Oostende door dhr. Ferdinand GEVAERT.

5. Zaterdag 6 mei 2006 om 18.30 uur

Kroefeltocht, een culinaire schemerwandeling in het licht van Oostende o.l.v. dhr. Dirk BEIRENS.

6. Donderdag 18 mei 2006 om 20.00 uur

Tafelen door de eeuwen heen door dhr. J.L. MEULEMEESTER.

7. Donderdag 28 september 2006 om 20.00 uur

De Oostendse acteur Hector Camerlinck door dhr. Norbert HOSTYN.

8. Donderdag 26 oktober 2006 om 20.00 uur

“In et Witte Paard” te Oostende door dhr. Emile SMISSAERT.

9. Donderdag 30 november 2006 om 20.00 uur

Oostende verandert door dhr. Valère PRINZIE.

10. Donderdag 14 december 2006 om 20.00 uur

Filmavond Oostende.

### **B. Namiddagvoordrachten en activiteiten**

1. Zaterdag in oktober (datum later te bepalen)

Een geleid bezoek.

3. Donderdag 30 november 2006 om 14.30 uur

Oostende verandert door dhr. Valère PRINZIE.

4 Zaterdag 2 december 2006 om 12.30 uur

Middagmaal en Kleinkunstnamiddag.

### **C. Studiereis**

Zondag 11 juni 2006

Studiereis (nog in voorbereiding) o.l.v. dhr. Valère PRINZIE.

#### **D. Thematentoonstellingen**

1. Van 21 januari tot april 2006

Sint-Petrus en Pauluskerk in confrontatie.

2. Van mei tot september

Het vliegwezen in Stene en Raversijde.

3. Van oktober tot november

Kunstschilder Jan De Clerck

4. Van december tot januari 2007

Toneelacteur Hector Camerlinck

Dit programma wordt U voorgesteld onder voorbehoud van eventuele wijzigingen.

Door onvoorziene omstandigheden kunnen activiteiten en/of data veranderen.

#### **RAADPLEEG REGELMATIG ONZE WEBSITE! ([www.deplate.be](http://www.deplate.be))**

Wat vindt U daar?

- De inhoud van ons tijdschrift.
- De inhoud van de tijdschriften waarmee wij een ruilabonnement hebben.
- Het jaarprogramma (met eventueel de laatste aanpassingen).
- De tijdelijke tentoonstellingen.
- De geschiedenis van De Plate en van ons Museum.

## “HERMELIJNEN” – TRAMS AAN DE KUST

door Emile SMISSAERT

Nog niet lang geleden, in 1991 en als gevolg van de “Staatshervorming”, ontstond “*De Lijn*”, de commerciële naam van de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM). De Maatschappijen voor Intercommunaal Vervoer van Antwerpen en van Gent, resp. MIVA en MIVG, voorafgegaan door het Vlaamse deel van de NMVB (Nationale Maatschappij van de Buurtspoorwegen), bundelden hun krachten. Met almaar meer succes! Ja, “*De Lijn*” groeit en bloeit.

Ze beschikt over een uitgebreid en gevarieerd voertuigenpark. Naast heel veel bussen, grote en minder grote, zijn de kust, Antwerpen en Gent geoutilleerd met een tramnet dat grote voldoening schenkt. In het oog springend: één persoon staat in voor het vlotte op- en afstappen én voor het veilig rijden. De “kaartjesknipper” is allang verdwenen; tegenwoordig “knip” je zelf, naar gelang de afstand die in “zones” verdeeld is. Ook hier heeft de automatisering en de computer heel wat vergemakkelijkt of technisch en organisatorisch mogelijk helpen maken.

Bekijk je aan de kust een tramstel en je ziet dat, naast een groot voor- en achterstel, een derde, toegankelijkheidsvriendelijke “*lagevloer-tussenkast*” meerijdt. Voor fietsen, kindergagens en gehandicapten. Moderne en frisse affiches-in-plastiek kleuren de buitenzijde van het tramstel. Binnenin vergemakkelijken auditieve en visuele halteaanbeldingen het transportcomfort van de kusttram (1). Vandalisme en af en toe ordeverstoring maken haar kwetsbaar.

Het reizigersaantal neemt nog voortdurend toe (2), gedeeltelijk in de hand gewerkt doordat de senioren gratis meereizen. Vergeet niet dat aan de kust deze “*Kusttram*” zoals ze zichzelf graag laat noemen, in 2004 49 voertuigen rijk is en dé schakel tussen alle Vlaamse badsteden, van Knokke tot De Panne, met de stad Oostende als middenstuk dat kan tellen. Verleden jaar kwam men tot meer dan 9 miljoen reizigers ! Nu nog “maakt de tram de kust”, althans ten dele maar belangrijk !, om de titel van historicus Van Craeynest's meesterwerk aan te halen (3). Volgens mij niet eens ten onrechte.

Is het wonder dat er tijdens het zomerseizoen nood is aan supplementaire vervoerscapaciteit? Technische verbeteringen droegen ertoe bij dat vanaf mei 2004 een nieuwe generatie tramstellen, de zogenoemde “*Hermelijnen*” in gebruik kwamen in Antwerpen en Gent. Nog in 2004 werd dit type tram getest aan de kust, zonder reizigers aan boord te nemen. Het jaar daarop, in 2005, werden vier (volgens een andere bron vijf) “*Hermelijnen*”-trams tijdelijk overgeplaatst naar Oostende “(...) Om tijdens het zomerseizoen een gecadanceerde versterkingsdienst te verzekeren tussen Oostende en Westende-Bad (op de lijn naar De Panne). Ze werden voor deze gelegenheid zelfs vernummerd, waarbij hun oorspronkelijk wagennummer eveneens behouden bleef” (4). Vier “*Hermelijnen*” (de 7225, 7229, 7236 en 7246) die tijdens hun dienst aan de kust een tweede immatriculatienummer (6050 tot 6053), aangebracht onder het originele nummer, droegen. De reden hiervan is dat de dispatching zo gemakkelijker kon identificeren door middel van de radioverbinding (5).

De aanblik van deze zeer modern aandoende tramversie moet even wennen; ze telt vijf geledingen (aan de kust) en lijkt goed op een kruipende rups. De “*Hermelijnen*” hebben, althans voor zover ik weet, maar één waarschuwingsbel: niet schel, eerder bescheiden, wel goed hoorbaar en efficiënt. Zoals men van een tram verwacht. De voorgaande soort kusttrams die we sedert de tachtiger jaren kennen en toen heel tof vonden, hebben diverse toeters - ik schat : wel tien, als het nog niet meer is - en het merendeel komt storend, ja zelfs agressief over. Sommige worden ongepast en buiten proportie gebruikt zodat men af en toe de daver op z'n lijf krijgt, om het populair uit te drukken en onder woorden te brengen. Als men opmerkzaam is merkt men dat het geluid dat dit nieuwe stel

van de “Hermelijnen”-klasse machine voortbrengt *anders* klinkt dan dat van de kusttram die we nu nog volop kennen. Minder luidruchtig en toch hoorbaar!

Persoonlijk heb ik maar een handsvol keren zelf gebruik gemaakt van de “Hermelijnen”, en dan nog toevallig en omdat het gratis was ... Hoe zou jijzelf zijn. Aan de halte was er geen gemopper bij het naderen van de machine en bij het verlaten van deze nieuwigheid ook niet. Blijkbaar viel het reizen ermee in de smaak van het publiek.

Door lektuur vooraf wist ik dat de ruimten enger waren dan bij hun voorgangers. Verder vertrouw ik op mijn geheugen. Het interieur is me niet bijzonder opgevallen of misvallen. Wellicht door de vele gelijkenissen met vroegere trams? Keurig en net, modern en gebruiksvriendelijk. Merkwaardig : de buitenste treden om op te stappen zijn niet opklapbaar, maar niet onveilig omdat nergens aan de buitenwand van dit type tram een houvast is. De in- en uitgangen zijn anders gesitueerd dan vroeger. Ook het stopsignaal door het publiek aan te vragen was niet hetzelfde. Men kreeg een klaar rechte doorzicht binnenin in de tram, van de kop tot de staart, eenvoudigweg omdat er geen niveauverschil is. Opvallend was hoe al rijdend zich weinig of geen “schokken” voordeden. Omdat alles nog nieuw was en is ? Als leek in het “vak”: wie weet?

Wonend aan het Marie Joséplein hebben wij al honderden keren trams horen aan- en wegrijden. In de lente van dit jaar zagen wij de uitverkoren bestuurders oefenen met de “Hermelijnen”. In juli en augustus werd het menens. Om de tien minuten reden de “gewone” kustrams op en af, naar Blankenberge en Knokke of naar Nieuwpoort en De Panne. En volk, volk ! 's Jonge...Tussenin reden de “Hermelijnen”, van Oostende Station naar Westende-Bad, kort volgend na de “gewone” tram en nog vele passagiers na haar opladend. Zonder dat reclame aangebracht was, heel sober in de kleuren van “De Lijn”. Gepast en vooral nuttig-ontlastend. Benieuwd hoe “men” volgend seizoen 2006 zal uitpakken ! Na het zomerseizoen 2005 keerden de “Hermelijnen” bijna allen terug naar Antwerpen alwaar ze buiten de zomervakantie goed van pas komen.

Andere initiatieven zijn inmiddels in de media gekomen. “De Lijn” laat, volgens de krant (6), onderzoeken of het traject van de “Kustram” doorgetrokken kan worden tot in Brugge ! Hoedat ? De tram zou tussen Zeebrugge en Brugge op de bestaande treinbedding kunnen rijden. Deze studie moet tegen de zomer van 2006 afgerond zijn. Tevens wordt uitbreiding naar Frankrijk en Nederland gezocht.

Ook in onderzoek is welk type voertuig het beste zou zijn voor de volgende tien tot twintig jaar ...

#### N O T E N

- (1) Veel uitvoeriger op de websites : [www.delijn.be](http://www.delijn.be) en [www.dekustram.be](http://www.dekustram.be).
- (2) Aantal reizigers De Lijn stijgt, in dagblad Het Volk, ed. Oostende-Westhoek, 12 oktober 2005, p. 19.
- (3) R. Vancraeynest: De tram maakte de kust : geschiedenis van de kusttram 1885-1985- (Oostende, 1985).
- (4) Spoorwegjournaal (tijdschrift); nr. 147, sept.-okt. 2005, p. 76 (met 1 ill.). “(...) Om het aanbod te verhogen heeft “De Lijn” vijf (sic) Antwerpse “Hermelijnen” tijdelijk naar Oostende overgeplaatst (...)”. Vier of vijf, wie heeft het aan het rechte eind?
- (5) Op de baan (tijdschrift); nr. 69, oktober 2005, p. 45 (met 1 ill.).
- (6) Kustram tot in Brugge, in: Het Volk; 6 oktober 2005, p. 11.  
Kustram naar Brugge?, in: Krant van West-Vlaanderen; 7 oktober 2005, p. 21.

## SCHEEPSWERVEN TE OOSTENDE (1609-1913)

door **Daniël FARASYN (+)**

Het is zeker niet de bedoeling in deze bijdrage de volledige historiek weer te geven van de Oostendse scheepswerven. Ik wil mij vooral beperken tot de opgave van de locatie van werven en plaatsen te Oostende waar schepen werden opgetimmerd na het historische beleg van 1601-1604 tot ±1900.

De nieuwe werven op de oostkant van de geul gevestigd en de Beliardwerven worden hier ook niet behandeld.

De eerste, oudste werven waren gelegen benoorden het huidige eerste handelsdok, langsheen de huidige Vindictivelaan en op de oostzijde van de Kapellestraat tot aan de Dekenijstraat. Op oude 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuwse kaarten staan zij afgebeeld onder de naam "Arsenaal".

Deze werven lagen buiten de stad op een smalle landtong tussen de zuidelijke vestinggracht en de noordelijke oever van de St. Catherinekreek op de plaats waar nu het Burlington Hotel is en waar het vroegere Hotel Stella Maris stond.

Doorgaans was de activiteit op deze werven eerder van beperkte aard : bouw van enkele sloepen en vooral herstel en uitrusting van schepen. Soms was het echter zeer druk in verband met de bouw van kapersschepen en grote fregatten. Dit was o.m. het geval op het einde van het Twaalfjarig Bestand van 1609-1621. Toen stonden hier kapersschepen en fregatten op stapel. Adr. Vande Walle en Jan Woelaert bouwden er in 1621 twintig fregatten bestemd voor de controlevaart vóór de kust van Blankenberge. Bowens vermeldt eveneens de aanbouw en uitrusting van kapersschepen in 1621-1624 en in 1630-1631 en de aanbouw van 7 konvooschepen.

Tijdens de Spaanse Successieoorlog, begin 18e eeuw, werden schepen uitgerust voor de kaapvaart en werd een fregat van 100 stukken kanon, de Sta Maria, van stapel gelaten. Schip dat nooit de zee koos en aan de "verloren kaai" wegrotte.

Het tijdperk van de Oostendse Compagnie bracht een welgekomen stimulans voor de scheepsbouw, scheepsuitrusting en -herstel. In 1730 werd o.m. het fregatschip "De Hertog van Lorreyne", bestemd voor de vaart op China, door Jan Dillebeke gebouwd. De verhoogde belangstelling voor de visserij had voor gevolg dat vanaf het midden van de 18<sup>e</sup> eeuw visserssloepen op stapel werden gezet. Bekende scheepsbouwers waren toen Jan Dillebeke, J. Brydts, Jan Loosen, Pr. De Coucker en Jan Wesemael.

De toenemende handelsvaart die Oostende vanaf 1769 te verwerken kreeg, bracht Oostendse handelskringen op het idee een gesloten kom aan te leggen in de monding van de St.Catherinekreek.

Het eerste handelsdok met houten kaaimuren omsloten, kwam er in 1774-1776. In de N.W. hoek van het eerste gesloten dok bleven de werven bestaan.

Op de Lantsweertedijk - nu Kapellebrug - werden nieuwe opslagplaatsen opgezet voor het bergen van materiaal, nodig voor de scheepsbouw.

De herberg "Het strooien haantje" op de midden oostkant van de Kapellestraat gelegen en de herberg "De bossen" op de Lantsweertdijk werden door dorstige scheepstimmerlieden druk bezocht. Haven- en kaaimesters, scheepsbevrachters waren met het behoud van de werven echter niet opgetogen. Houtresten, stro, teer en pek vervuilden de kom voortdurend.

Bij de uitbreiding van de gesloten kom, 1781-1783, met de uitbouw van 2 nieuwe dokken werd dan ook beslist de oude werven te slopen en nieuwe werven op te zetten op de zuidkant van het derde dok, dat omwille van het brandgevaar met stenen kaaimuren werd omsloten. De oude werven werden opgebroken zodat men in de zomer van 1785 met de bouw van herenhuizen kon beginnen langsheen de Keizerskaai tussen de Kapellestraat en de Jorisstraat.

#### A. De eerste werven van het derde handelsdok of werfdok

Oorspronkelijk werd alleen de zuidkant van het 3<sup>e</sup> dok tot werf ingericht. Langs die zuidkant werden een zestal sloopshellingen ingewerkt.

Bezuiden de Keizerskaai, latere Werfkaai, werden de opslagplaatsen en tal van loodsen geplaatst. Het geheel dat op de oostkant door de Catherinekreek was omzoomd en op de westzijde door de stadsgrachten, vormde een driehoekig terrein dat het "schipjesmakerseiland" werd genoemd.

Op deze werven waren hoofdzakelijk Oostendse scheepsbouwers aan het werk. We vernoemen Pr. Ocket, J.B. Bertin, Pr. Denis, Jac. Lanares, Jn. Vanhes, Jn. Leep, De Baene.

Ook Engelse scheepsbouwers waren hier actief, zoals James Ogle en het duo John Cuhler en W. Overstall, die zich vanaf eind 1784 in de stad hadden gevestigd en vooral kotters en loggers optimmerden. Oostendse scheepsbouwers hielden het vooral bij het opzetten van visserssloepen en herstel van vrachtschepen.

Vanaf 1788 legden zij zich ook toe op het herstellen van binnenlanders. Pr. Ocket stelde in een memorandum van 9.2.1787 "dat de schipvaart zoodanig is vermindert dat er hier geen werck voor sloopstimmerlieden meer er voorkomt. De binnenlandslieden moeten present met hunne schepen buyten de stad gaen om die te doen repareren". Hij vroeg dan ook sloopshellingen te mogen aanleggen op zijn werf om binnenlanders op te trekken. Pr. Ocket verkreeg van de stad de toelating om zijn "slipway" aan te leggen op eigen kosten op 5.1.1788.

Eenzelfde vergunning werd toegestaan aan Pr. Denis op 12.2.1789 en aan Jn Hoys op 4.6.1791.

Tijdens het Oostenrijks bewind bleven 8 sloopstimmermanbazen actief met 60 arbeiders.

Tijdens de Franse bezetting waren er maar 6 bazen met enkele sloopstimmermanknechten aan het werk.

Op het einde van de Hollandse periode en het begin van het Belgisch bewind waren de belangrijkste scheepsbouwers op de Z. kant van het werfdok gevestigd : W. Royon, Orlandini vader en zoon, Jac. Lanares, Ls Bern, De Zutter die op 3.2.1816 van We Lamberdy nog een sloopstimmerij had afgekocht en er werkte met 12 knechten en Lams die op 15.12.1817 een werf afkocht van de erfgenamen van Fr Denye.

De scheepsbouw aan de Z. kant van het werfdok kende periodes van grote activiteit, maar ook van stagnatie. Zo heerste er in het midden van de 19e eeuw een crisis in deze sector door te gemakkelijke nationalisatie van vreemde sloepen en te hoge invoerrechten op hout en ijzer. Hierbij vormden ook de uitbreidingsplannen van het station een voortdurende bedreiging voor het verder bestaan van loodsen en werven.

Van haar kant wilde de stad die traditioneel aan geldtekort leed en in 1857 slechts 666 fr. per jaar als huurgeld van de werven inde voor een oppervlakte van 9.651m<sup>2</sup>, de werven uit de hand verkopen. In 1858 wensten Royon, Orlandini vader en zoon, Fr Denys, Ch. Fol en Van Imschoot op

dergelijk aanbod in te gaan. Het is slechts in feb. van 1863 dat de eerste verkoop doorging. Alleen een werf in de Z.O. hoek gelegen bleef eigendom van de stad, die deze werf in 1864 liet afbreken.

Kort vóór W.O.I was Aug. Hamman in deze zone de meest toonaangevende scheepsbouwer.

### B. Werven bij 1e handelsdok en de geul

Nadat de Amerikaanse Vrijheidsoorlog was beëindigd, daalde de handelstrafiek op Oostende maar nam de visserij-activiteit enorm toe. Om aan de stijgende vraag naar nieuwbouw van visserssloepen te beantwoorden waren de nieuwe werven op de Z. zijde van de 3<sup>e</sup> bassin te weinig uitgebreid.

Men zocht andere plaatsen op om sloopshellingen op te stellen. Een eerste locatie vond men op stadsgrond waarop later het zeestation. zou komen.

Reeds begin 1786 was er een scheepswerf achter het paviljoen der Commiesen of Douaniers "omtrent de deuren aan de ingang van de bossen", m.a.w. op de oostkant van het 1<sup>e</sup> handelsdok, uitgebaat door de Engelse "baes shiptimmerman" Henry Heldert.

In 1789 diende een ondernemende Engelse groothandelaar John Holmen een aanvraag in bij het stadsbestuur om een stuk stadsgrond te huren "omtrent de bank aan de Amerika kreke" om op een scheepswerf kotters en loggers te bouwen. Hij verkreeg op 20 feb. 1789 de toelating om deze werf op te richten "agter de O. gevel van het pakhuys van Fotrell mits 20g/jaar aan de stadskas te betalen". Deze plaats gelegen tussen het 1<sup>e</sup> handelsdok, de geul en de monding van de Catherinekreek was reeds vroeger gebruikt om allerlei schepen op te trekken om deze te kalefateren, op te kuisen of te herstellen. In zeemansmiddens stond deze plaats bekend als "de bank".

Deze werf lag dus eveneens op de O. kant van het eerste handelsdok maar gaf direct op de geul uit en was gelegen op de plaats waar nu het zeestation verrijst.

Tijdens de Franse bezetting (1794-1814) werden deze werven door de Franse regering verbeurd verklaard. Of zij tijdens deze periode verder werden uitgebaat weten wij niet.

De Oostendse sloopstimmerman Pr Denys kocht deze werfgronden op bij de veiling die voor de secretaris-generaal van de Prefectuur van het Leie-departement plaatsgreep op 29 mei 1813.

Pr. Denys woonde van ± 1780 met zijn vrouw Barbara Huyghe op de Z. hoek van de Kleine - Kaaistraat (nu P. Pypestraat) en de Kaaistraat én baatte er de door zeelui druk bezochte herberg uit "De Basseville van Duynkerke", later eenvoudig "de Basseville" genoemd en vanaf 1802 herdoopt in "de Zeemeeuwe".

Pr. Denys beschikte op zijn werf van circa 1400 m<sup>2</sup> over 2 hellingen en een houten loge met pannen bedekt. Hij bouwde er verschillende schepen op. Na het overlijden van haar man in 1814 zette zijn weduwe de scheepsbouw verder.

Wegens minder gunstige economische toestanden was ook zij genoodzaakt geld te ontfemen om het bedrijf verder te kunnen zetten. Zo ontfemde zij op 24.2.1824 van Isab. Lantsweert 5.906,25 g. en op 18.2.1826 nog eens 4.995 g. nu van J.B. Lantsweert altijd met hypotheek op haar werf. Op 13 nov.1829 verhuurde zij de werf aan een drietal als "particulieren" geannoteerd in het huurcontract, nl. Andreas Panege, Fr.Gryter en Ph. De Brabander die alle drie voor akkoord tekenden met het klassieke kruisje. André Panege was zeker een sloopstimmerman, één van de voorouders van een



familie van scheepsbouwers die nog altijd te Oostende bekend staat als Panege, alhoewel de juiste schrijfwijze Panesi is (zie: Roepsteen: tijdschrift Heemkring Ter Cuere (Bredene) nr158, blz.5.). Deze juiste schrijfwijze treffen wij reeds aan in akten van 1837: soms als Panesy vermeld, soms als Panesi. Op 20 januari 1830 verkocht Barbara Huyghe, We Pr. Denys, de gehele werf aan J.B. Lantzweert voor 1.500 g., som die de koper mocht behouden in vermindering van de schuldbekentenis die zij op 18.2.1826 ten bate van J.B. Lantzweert had afgesloten.

André Panesi die verder de werf huurde, bouwde er verscheidene visserssloepen.

Op 30.12.1839 liet J.B. Lantzweert de werf over aan Flor. Maertens, sloopstimmerman + Joanna Wittebroodt en aan hun zoon Jn Maertens, huistimmerman. Ook al het materiaal ten dienste van de verkochte werf liet hij aan hen over voor de globale som van 8.000 fr, hierin begrepen 7.000 fr aan Lantzweert geleend door Sofie Decler, echtgenote gescheiden van tafel en bed van J.B. Permeke, koopvrouw in goud en zilver in de Breidelstraat.

Flor. Maertens zette op zijn werf nog nieuwe gebouwen op en verkocht op 6.12.1849 het geheel aan de koopman Ls Denduyts. In 1865 besloot de regering een spoorvertakking aan te leggen tussen het station en de aanlegkaai voor de Oostende-Doverlijn. De aanbesteding hiervoor ging op 14 juli 1866 door en op 24 nov. 1866 deze voor de bouw van een "pont" over het verbindingskanaal. Hierdoor kwam het verder bestaan van deze werf in het gedrang. And. Panesi bouwde nog een loge benoorden de oesterput, maar op een aanvraag door hem op 24.7.1868 ingediend om huurverlenging te verkrijgen, ging het stadsbestuur niet in.

Intussen had Hortense Denduyts, We Th. Van Crombrughe, de werf op 11.7.1867 aan de stad verkocht.

De aanleg van de nieuwe kaaimuur en het nieuw zeestation kon beginnen op de terreinen van deze werven.

Het zeestation werd op 20.2.1871 ingehuldigd. Eerst op 20.9.1873 ging de officiële overdracht van de terreinen van het zeestation door de stad aan de staat door. In compensatie hiervoor verkreeg de stad de gronden waarop in 1879 de ronde vismijn of de "Cierk" zou komen.

### C. Werven ten noorden van het 3<sup>e</sup> dok en in de stad

Weinig bekend is het dat in de 19<sup>e</sup> eeuw ook werven bestonden op de noordkant van het 3<sup>e</sup> dok en in sommige pakhuizen in de stad. Reeds in 1824 is er sprake van een werf rechtover de Aartshertoginestraat. Op 19.10.1827 verhuurde de stad voor 1 jaar 426 ellen vierkant ten W. van de Werfstraat tegenover de 3<sup>e</sup> bassin aan H. De Dekker, scheepsbouwer, vanaf 22.6.1827. Hierop bouwde hij een sloep voor D. Stranach. Ook verkreeg De Dekker op 18.12.1829 van de stad 960 ellen vierkant benoorden het 3<sup>e</sup> bassin in huur voor 1 jaar. Vanaf 1.1.1830 als "gepatenteert voor 6 knekten" zette hij op deze werf een sloep "De onrust" op in mei 1830.

In juli 1830 bouwde hij nog voor de kooplieden J. en Jer. Stranach een sloepschip "Dart". In 1831 verklaart hij op zijn werf opgetimmerd te hebben "twee visschersvaertuyghen", nl. de "Leopold I Koning der Belgen" en de "Baron Surllet de Chokier".

Bonaventure van Ieper, sloopstimmerman met 2 knechten, bouwde voor May "Attaque qui pourra" in 1826 in het pakhuis van Fr. Cousin bij de derde bassin. In 1827 bouwde dezelfde voor May een sloep in het pakhuis, de "Archiduchesse". Dit pakhuis lag op de oostkant van de Aartshertoginestraat (Knr 1317) tussen de St. Josephstraat en de Albertstraat.

In 1831 zette Laur. Janssen- een schokker, "Francis", op zijn werf op de noordkant van de derde bassin op.

In 1837 erkent Laur. Janssen "constructeur de navires", een schoener "Helène-Eugénie" gebouwd te hebben "sur son chantier au nord du troisième bassin".

In hetzelfde jaar timmerde hij nog een sloep "Haris" op.

Pr. Jn. Denuye en Jn. Fr. Denye erkennen in 1839 een "visschersbeunschip La Cecile" op hun werf ten westzijde van de 3<sup>e</sup> bassin opgetimmerd te hebben voor de gebr. Jean, Pr. Vroome, L. Van der Leep, Fr. Cabooter en Const. Devos.

Scheepstimmerman P. Jn Denye verklaarde op 25.6.1840, in mei van hetzelfde jaar "op de W. zijde van zijn werf alhier, ter N. zijde van de 3<sup>e</sup> bassin aangeliid te hebben van de kiel tot het bouwen van een nieuwe visschersbeunsloep voor tekening van Jn ValckeVan Hercke". Dit schip moet afgewerkt zijn vóór 1.2.1841.

Hij verklaart op 19.6.1840 op dezelfde werf de kiel te hebben gelegd van een "visschersbeunsloep" "Dan Smit" in febr.1840 voor rekening van smid Lefevere en koopvrouw Sarah Hornbeek, Wwe van Jn Coucke.

De aanleg van werven op de westzijde van het werfdok kwam heel wat later tot stand. Een voorstel om er werven op te trekken kwam in de gemeenteraad van 17.4.1868.

Wel werden op aanvraag van Rau, Van den Abeele en CO, tussen de Keizerskaai en de Amsterdamstraat en 1879, 5 hangars opgetrokken om er guano op te slaan. Deze loodsen werden van 1887 tot eind 1912 verhuurd aan Deweert, invoerder van hout, die in 1912 deze opslagplaatsen liet overbrengen naar nieuwe haveninstellingen aan het houtdok.

Op 20.5.1913 besloot de stad deze 5 hangars door G. Helsmoortel te laten afbreken voor 4.800 fr.

---

### **Daniël Farasyn en zijn persoonlijk archief**

Ook gemerkt, dat voor de tweede maal, een studie van deze uitstekende historicus postuum verschenen is?

Zijn archief en de inventaris ervan (67 items) berusten momenteel in het Stadsarchief van Oostende. Het omvat diverse aantekeningen en notities (helaas moeilijk leesbaar.....) "m.b.t. historische onderwerpen i.v.m. Oostende". Gemaakt in de jaren 1946-1998, in het Nederlands en het Frans; vanaf 2005 onbeperkt raadpleegbaar, reproducties mits toestemming van de schenker, Mevr. Gilberte Farasyn-Schepens, zijn verkleefde weduwe.

Te vinden zijn o.m. gekopieerde kadasterplannen, aantekeningen uit de Rijksarchieven, de "Gazette van Gend", de "Echo d'Ostende" en "Le Carillon", het Belgisch Staatsblad, diverse notariaten, brouwerijen, stadsrekeningen, kaarten....

Hij overleed te Oostende in oktober 1998 en werd 78 jaar oud, bekroond met de Gouden Stadmedaille van de Stad Oostende. Met recht en reden.

Emile SMISSAERT

## NOG OOSTENDSE (KIJK)BOEKEN OPNIEUW BEKEKEN

door Norbert HOSTYN

**Johannes BOOZ, Oostendenaars, (Oostende, 1994).**

*(MA TU VU?)*

In 1994 publiceerde de Keulense fotograaf Johannes Booz een fotoboek "Oostendenaars". Booz is een echte Oostende-lover die ook vóór het boek, in tempore non suspecto dus, meermaals naar Oostende kwam en zich graag neervleide op het caféterras aan het Marie-Joséplein, toen één zijde van deze wondere site nog door de oude "Bouchery" was ingenomen. Een schitterend stadsdecor was dat.

Het principe voor "Oostendenaars" was als volgt : in het Kursaal organiseerde Booz een tijdelijke studio. Een fotografeerplek met enkele eenvoudige accessoires : wat sokkels, draperieën, doeken, en stoelen. Daar nodigde Booz hen uit: de Oostendenaars die hij persoonlijk had leren kennen, of die hem getipt werden –of misschien zachtjes opgedrongen?. Zij die zichzelf uitnodigden ook? (want die waren er ook) Daar fotografeerde hij hen op zijn manier. Soms heel treffend. Rijk en arm, machthebbers en machtelozen, autochtonen en aangespoelden en ook wel enkele toevallige passanten, toeristen genaamd. "Schoon" en "minder schoon" volk, B.O.'s en ook enkele O.O's...Soms hadden ze een accessoire, een attribuut, bij.. Een ijverige Doris Vermote verzorgde voor Booz het plaatselijke ondersteuningswerk zodat alles vlotjes verliep.

De publicatie van het boek ging gepaard met een tentoonstelling in het Museum voor Schone Kunsten. Hoeft het gezegd dat daar veel volk op af kwam? Even was het een lokale hype.

De tentoonstelling is voorgoed weg. Maar in het boek staan ze ongenadig vereeuwigd, die Oostendenaars van 1994.: de politici Jan Piers, Julien Goekint, Jan Christiaens, Reginald Moreels, Fernand Bourgois, Maurice Quaghebeur... De kunstwereld is er met criticus Hugo Brutin, kunstschilders Willy Bosschem, Michel De Roeck, Luc Martinsen, Jef Van Tuerenhout; de flamboyante muziekconférencier Michel Dutrieue, PMMK directeur Willy Van den Bussche. Horeca, handel en nijverheid zijn er met de Daue's ("Oostendse Compagnie/Kon. Villa"), Guido Dammekens ("Savarin"), José Linden. Mensen uit de stedelijke ambtenarij : Raphael Ghys (havenkapitein), Jef Decloedt (brandweercommandant), Johan Vandenabeele (stadssecretaris), Geert Declerck (directeur toerisme), Willy Denys (politie), Fernand Cuyper (chef stadsharmonie).

Op groepsbeelden trekken ijsventers, redders, leden van de stadsharmonie en de W.I.K.-band, ibisjongens, politiemannen en toeristen aan ons voorbij, afgewisseld met volkszangeres Lucy Loes en de intussen overleden Rode Madam, met Iwein Scheer (Kroegje en Paulusfeesten), Gerard Dangreau (fabrikant visconserven en notoir carnavalist) en de koetsier Fernand Eecloo genaamd "De Bakker". Zijn foto door Booz prijkte op de affiche... .. maar ook op Eecloo's doodsantje (+ 2000). Ook beiaardier Ephrem Delmotte en hotelmanager Marcel Van Geel zijn niet meer onder ons.

Dit is maar een kleine greep uit hetgeen "Oostendenaars" te bieden heeft. En ja, ook onze toenmalige ondervoorzitter Omer Vilain, en onze betreunde secretaris Jan Dreesen gingen zich eens goed zetten voor de foto.

De tentoonstelling is voorgoed weg. Eén foto rest er in de museumcollectie : die van de Lalemans, handelaars in gevogelte op het Mijplein.

**F. GEVAERT & F. HUBRECHTSEN, Oostende 14-18. Deel 1. Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918, Veurne (De Klaproos), 1995**

**F. GEVAERT & F. HUBRECHTSEN, Oostende 14-18. Deel 2. Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918, Koksijde, 1996.**

*Het abrupte einde van een tijdperk in beeld...*

De auteurs, beide autoriteiten in de materie, leverden een uiterst boeiend tweedelig relaas over de Eerste Wereldoorlog in Oostende. Korte hoofdstukken behandelen de diverse aspecten van het krijgsgeweld zoals men het in Oostende heeft ervaren, maar ook verhalen en taferelen uit het dagelijks leven alhier. Het overvloedige fotomateriaal is ronduit voortreffelijk, het merendeel der foto's wordt hier voor het eerst gepubliceerd. Het is a.h.w. de levende illustratie bij het boeiende oorlogsdagboek van Aimé Smissaert dat ons tijdschrift (zeer onregelmatig) publiceert.

Alle Duitse Batterijen komen aan bod in deel 1 : Aachen, Beseler, Cecilie, Eylau, Friedrich, Gneisenau, Hindenburg, Tirpitz... (148-163) Verder o.a. zeldzame opnamen van het Lunapark (14-15), de badcabines die gebruikt werden als opvang voor vluchtelingen in de beginmaanden van de oorlog (14-15), het Atheneum (124-125) en het Albertpark op Mariakerke (156); vele straten uit de binnenstad met ofwel vernielingen, of met aanwezigheid van Duitse militairen.

Deel 1 bevat enkele onnauwkeurigheden in de situering van bepaalde straatbeelden. Deze worden in de corrigenda achteraan in deel 2 verbeterd. Wie die reflex niet maakt om te gaan kijken, krijgt dus onbewust verkeerde informatie mee.

Het zijn :

-p. 110 : De foto van de Kriegsmarinebücherei wordt niet gesitueerd. Ze bevond zich in de drukkerij/papierhandel Tempere hoek Kapellestraat/Ooststraat.

De gevel kant Ooststraat van Drukkerij Tempere is goed te zien op de foto blz. 124 in deel 2 : door beide foto's naast elkaar te leggen zien we duidelijk hoe de Kriegsbücherei zich situeerde in de stad, hoek Kapellestraat/Ooststraat, naast de Albertschool..

-p. 112 : de foto toont het Marie-Joséplein.

In deel 2 een foto van de weinig gefotografeerde 17 Oktoberstraat (18), de Albertschool (124-125), het Seeflugstation Flandern II (58-62), een merkwaardige opname van De Bolle (67), een bunker vóór het Hotel Osborne (176), opnieuw het Lunapark (22) en, na de Wapenstilstand, het bezoek van de Amerikaanse president Wilson (159-160).

Ook in deel 2 enkele onnauwkeurigheden :

-p.22, onder : de foto toont de Euphrosine Beernaertstraat. Dit is de straat die van onder links diagonaalsgewijs naar rechts boven loopt. De kapel die de rechterhelft van de foto domineert is niet de Dominikanenkerk maar de kapel van het O.L.V. College (gesloopt vroege jaren '80). De gebouwen op de voorgrond zijn achterhuizen van panden in de Aartshertoginnestraat tussen Euphrosine Beernaertstraat en Vindictivelaan.

-p. 77 : de niet gelocaliseerde foto's "Vrouwenhandwerk" zijn genomen in de gelagzaal van "Ons Achtrenhuis".

Met die twee boeken van GEVAERT & HUBRECHTSEN beschikt elke geïnteresseerde over een pak beeldmateriaal over Oostende tijdens W.O.I. Doen zij het nog eens over voor W.O.II???

*Beide boeken vindt u in de Bibliotheek Kris Lambert in het fonds Ostendiana en in de uitleen onder het nr. OOST 927.5*

## DE AFLEIDINGSVAART.

door **Raymond VANCRAEYNEST**

### 1. Enkele voorafgaande beschouwingen.

Wie weet er nu nog wat de afleidingsvaart was? Waar lag ze? Ikzelf heb ze nooit volledig in uitbating gezien. Naar mijn weten bestaan er heden nog twee zaken die eraan herinneren : de stalen boogbrug van de de Smet de Naeyerlaan en de duiker aan de Conterdamsluis.

De afwatering van de streek rond Oostende is altijd een probleem geweest, vooral sinds het beleg van de stad (1601-1604). Bovendien was de afwatering altijd nauw verbonden met het onderhoud van de diepten in de haven.

De St.Catharinakreek liep ten zuiden van de stad in de geul (ongeveer waar nu het zeestation staat) en had vele vertakkingen ten zuidwesten en ten westen van de stad tot aan de duinen en de Steense dijk. Andreas Lanczweert kreeg van keizerin Maria Theresia de toelating in 1744 een dam op te werpen (daar waar de huidige Kapellebrug ligt) om gans dat gebied in te polderen. Natuurlijk moest het regenwater van dat gebied verder kunnen afvloeien.

Daartoe werd een kleine sluis gebouwd op het einde van die dijk. Maria Theresia verleende op 9 mei 1744 een octrooi waarin vermeld stond dat het water in de grachten van de ingedijkte polder altijd 2 voet lager moest staan dan het maailand, maar toch steeds hoog genoeg om de vestinggrachten van water te voorzien. Dat gebeurde langs de kleine sluis bij de schans Babylone genoemd (1).

Tijdens de Franse bezetting werden nieuwe havenwerken te Oostende uitgevoerd. Door het besluit van 24 Messidor jaar XI (13 juli 1803) werd o.m. vermeld, dat benevens werken aan de oostelijke en de westelijke havendijken, de grote kreek (de Gauweloze) zou afgesloten worden, dat er een spuikom met spuisluis zou gebouwd worden en dat er over die sluis een brug zou gebouwd worden (2).

Al die werken zouden betaald worden door de verkoop van de schorrelanden in de Snaaskerkepolder en in de Gauweloze polder. Ze werden uitgevoerd in 1808 en 1809 (3).

Op 21 april 1810 liet de Staatsraad uit Parijs weten aan de prefect van het Leiedepartement Chauvelin dat de werken nog in datzelfde jaar moesten voltooid zijn en betaald met de opbrengsten van de 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> verkoop van de schorrelanden (4).

Het was ingenieur Raffeneau uit Rijsel van het korps van Bruggen en Wegen die deze gigantische werken leidde. Hij had op 15 september 1806 aan de Handelskamer laten weten dat de 1<sup>ste</sup> steen van de spuisluis zou gelegd worden op 20 september 1806, waarschijnlijk door de prefect van het Leiedepartement Chauvelin. Deze liet uit Brugge aan de Handelskamer weten dat op 15 Germinal e.k. (05 april 1805) de aanbesteding zou doorgaan voor de bouw van de spuisluis en van de brug over die sluis.

Ingenieur Raffeneau liet op 19 september 1806 aan de voorzitter van de Handelskamer Serruys weten dat de 1<sup>ste</sup> steen van de spuisluis zou gelegd worden op 25 september 1806 (5).

Na Waterloo werden hier de Fransen vervangen door de Hollanders of beter gezegd Zuid-Nederland werd opnieuw verenigd met Noord-Nederland onder het bestuur van Koning Willem I.

## 2. De havenwerken uitgevoerd onder koning Willem I

In Den Haag werden de nieuwe havenwerken voor Oostende ernstig genomen. Die bestonden in de bouw van een nieuwe toegangssluis voor de oude handelsdokken, het graven van een vaart tussen de handelsdokken en de vaart naar Brugge, verder de afleidingsvaart genoemd. Tenslotte, de Blauwe Sluis aan de Zandvoorde-polder zou verbonden worden door het graven van een nieuwe vaart met de oude grotendeels afgebroken sluisen van Slijkens. Het laatste deel hiervan wordt verder de Camerlinx-vaart genoemd. Het zou een ingewikkelde zaak worden omdat de Camerlinx de afleidingsvaart moest kruisen en ook de aanwezigheid van de spuikom van de Franse sluis bemoeilijkte het graven van de afleidingsvaart.

De bouw van de nieuwe zeesluis was van groot belang.

De bestaande sluis gebouwd onder keizerin Maria Theresia was een enkelvoudige sluis, zonder sas. Er kon slechts binnen-en buitengevaren worden bij gelijke waterstand in de geul en in de dokken.

In die dokken werd dus telkens een laag slib afgezet en de gevreesde paalworm ondermijnde de houten kaaimuren zodat deze na enige tijd met instorting bedreigd werden.

Door het bouwen van een nieuwe sluis met sas moest er niet gewacht worden op gelijke waterstand en kon het binnendringen van zeewater praktisch vermeden worden. De afleidingsvaart zou zorgen voor de voeding van de dokken met zoet water uit de Brugse vaart en zou aan de binnenschepen een gemakkelijke toegang tot de vaart naar Brugge bezorgen.

Op 27 augustus 1818 werden door het Ministerie van Waterstaat en Openbare Werken uit Den Haag tekeningen en lastenboeken opgestuurd aan de gouverneur van West-Vlaanderen alsook affiches voor de aanbesteding. Op 29 augustus volgden uit Den Haag de ramingen en de lastenboeken voor de bouw van het afwateringskanaal (Camerlinx) vanaf de Blauwe Sluis naar het oud sas van Slijkens, ook voor de bouw van de sluis en het nieuw kanaal en de afbraak van de huidige sluis van de handelsdokken (6).

## 3. De afleidingsvaart

Volgens de onderrichtingen uit Den Haag van 17 augustus 1818 zou het graven van de afleidingsvaart bestaan uit 3 delen:

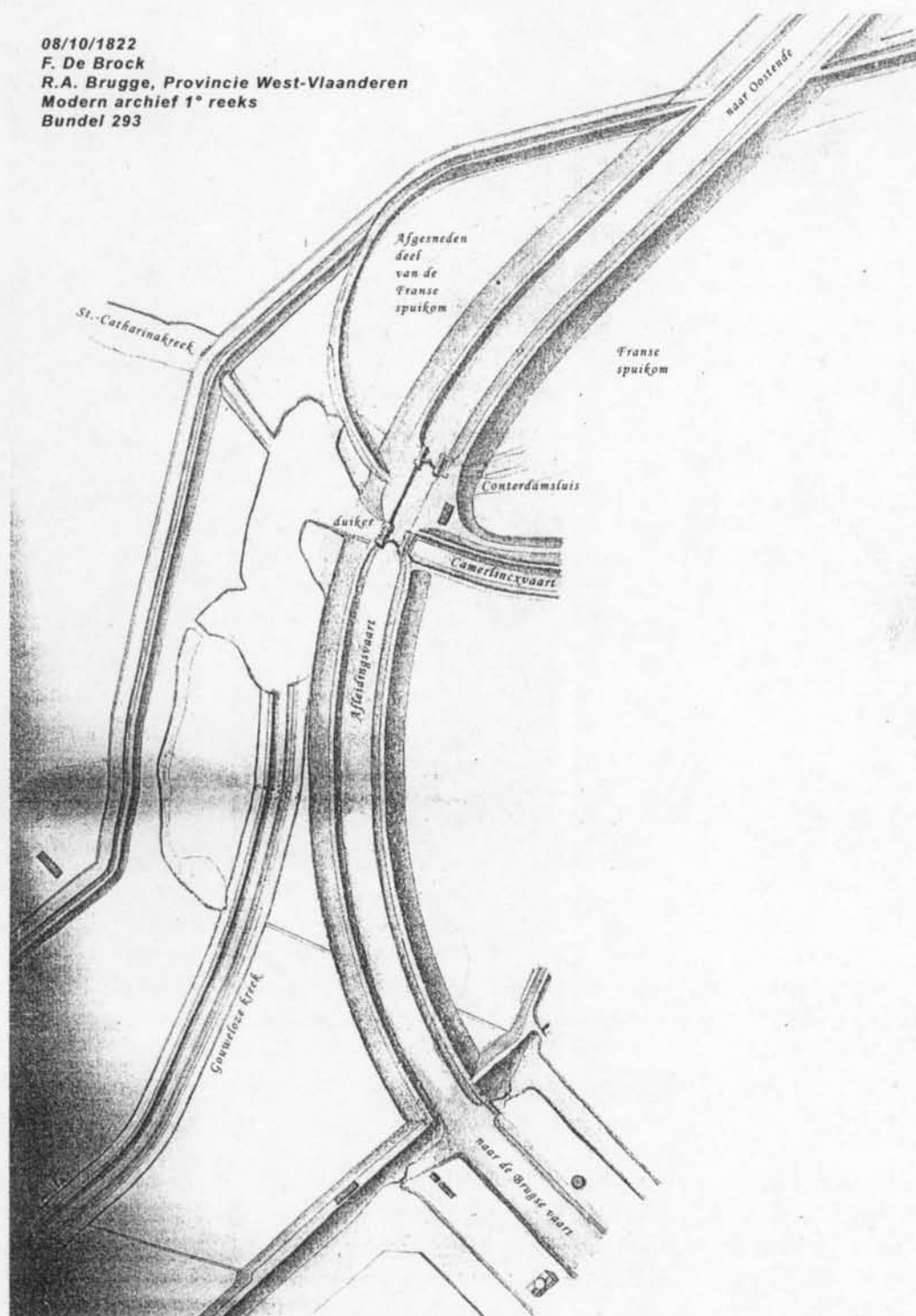
- 1) het uitdiepen van de Molenvaart (het vroegere kanaal van Legillon en het latere sasdok);
- 2) het graven van een vaart vanaf het uiteinde van de Molenvaart tot aan de stadsgrachten van Oostende;
- 3) de stadsgracht verbinden met het handelsdok en de Amerikaanse kreek afdammen en in het handelsdok een geul graven naar de nieuwe in aanbouw zijnde sluis. De diepte was overal 4,32 el, de hoogte van het hoogste waterpeil 17 voet; de bodembreedte was 14 el behalve in het 1<sup>ste</sup> dok waar het 40 el was. De noorddijk van de afleidingsvaart doorheen de spuikom was 2,18 el boven het peil. De aannemer moest rekening houden met de andere aannemer die de sluis bouwde en tevens dat er oesterputten waren die zeewater namen met buizen.

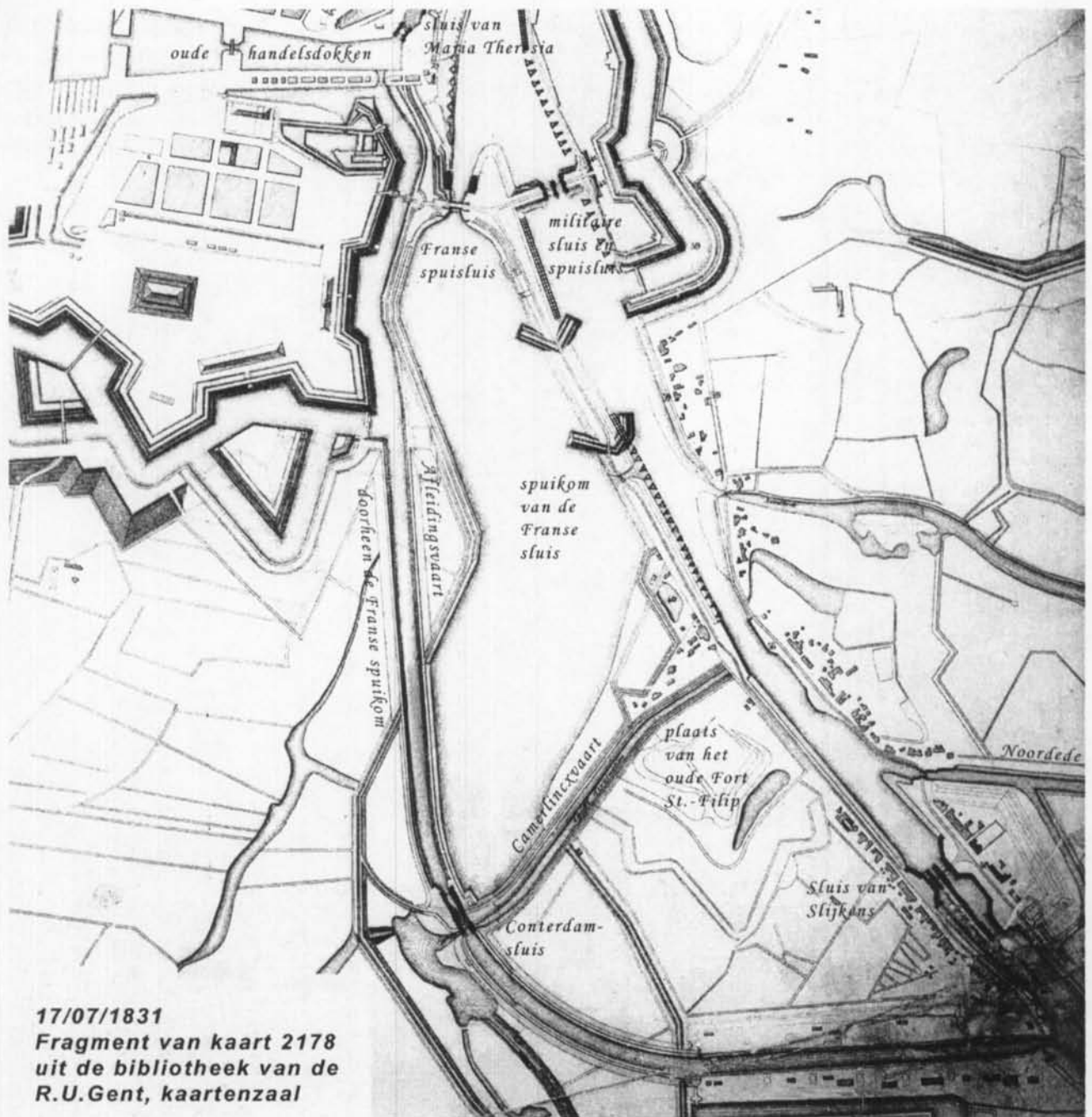
Volgens de openbare aanbesteding van 12 september 1818 werd de uitvoering van de werken voor het 1<sup>ste</sup> lot toegekend aan Fr. Langeveld uit Hardinxveld tegen 10.900 gulden. Het 2<sup>de</sup> en 3<sup>de</sup> lot werden toegekend aan P. Venis uit Sliedrecht tegen respectievelijk 44.000 en 23.800 gulden.

De werken moesten uiterlijk voltooid zijn op 1 november 1819. Voor iedere dag over tijd moest 50 gulden boete betaald worden.

De opdracht ging uit en was ondertekend door de minister van Waterstaat de hertog van Ursel en de plannen werden uitgewerkt door de inspecteur-generaal A.F. Goudriaan te Breda en de hoofdingenieur van het 11<sup>de</sup> district te Brugge F. De Brock. Benevens het graven van de nieuwe afleidingsvaart en het uitwateringskanaal van de Blauwe Sluis naar het oude sas van Slijkens, behelsden ze nog de bouw van een stenen duiker waarvan het bovendeel tevens tot benedensasssluis moest dienen van de sluis die moest gebouwd worden in de afleidingsvaart (Conterdamsluis). Ook de nodige veranderingen moesten aangebracht worden aan de Molensluis die tevens moest voorzien worden van een dubbele ophaalbrug. In de afleidingsvaart moest tijdelijk het nodige voorzien worden om het waterpeil in de Oostendse dokken te kunnen wijzigen(7).

08/10/1822  
 F. De Brock  
 R.A. Brugge, Provincie West-Vlaanderen  
 Modern archief 1<sup>o</sup> reeks  
 Bundel 293





#### 4. De Camerlinx.

Een andere aanbesteding ging uit van Den Haag op 17 augustus 1818 en had betrekking op het uitwateringskanaal Camerlinx. Dit werk bestond uit 3 delen. Vooreerst het graven van een kanaal vanaf de Blauwe Sluis tot aan de kom achter de dijk van de spuikom. De bodem bij de Blauwe sluis zou 38 duim boven het peil van de vloer van de sluis liggen en 5 duim dalen tot achter de dijk van de spuikom.

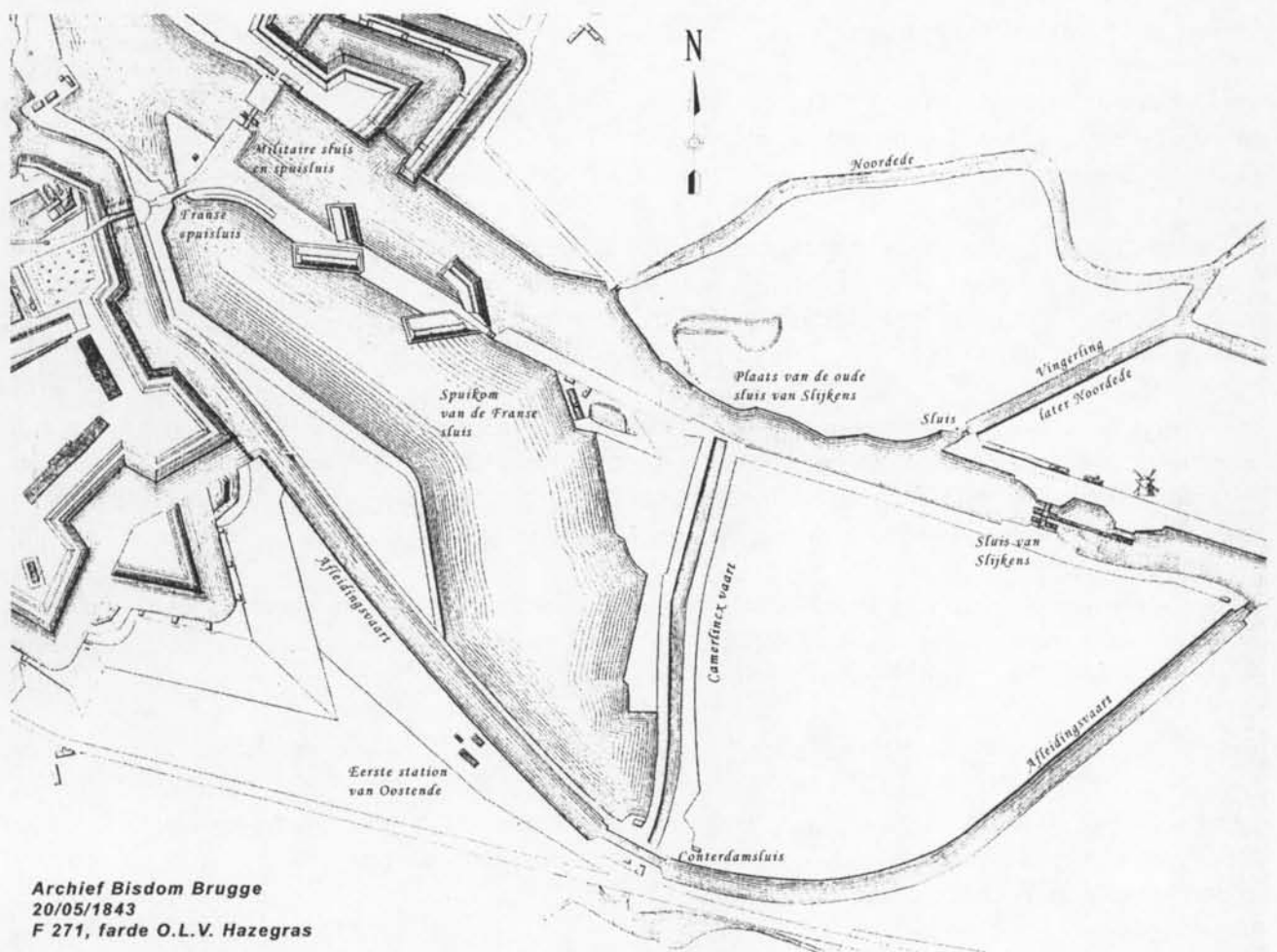
De kom achter de dijk zou met de uitwatering van de St.Catherinakreek verenigd worden met bodem op 38 duim boven het peil. Voorts zou er achter de spuikom een afwateringskanaal (Camerlinx) gegraven worden naar de oude sluis van Slijkens met uitzondering van de 66 ellen waar de duiker onder de afleidingsvaart passeert. De diepte ging van 5 duim onder het peil naar 20 duim onder het peil bij het oude sas. De werken werden uitgevoerd door P. Venis en moesten opgeleverd zijn tegen 1 november 1819. Eerst had men eraan gedacht de Amerikaanse kreek, waarin het water van de St.Catharinasluis werd geloosd, met een duiker onder de nieuwe



afleidingsvaart te leiden, maar van dit voornemen werd afgezien. Er werd beslist de St. Catharinakreek te verbinden met de Gauweloze en al het water langs een duiker onder de Conterdamsluis naar de haven te leiden ter hoogte van de oude sluiszen van Slijkens. Omdat de werken dringend waren besloot de regering een voorschot van 45.000 gulden te geven (8). Vervolgens moest de stenen duiker zelf gebouwd worden. Hij had 4 openingen van elk 2 ellen wijd, de muren opgetrokken tot de hoogte van de dijk van de vaart en in totaal 12 ellen breed.

De middenpenant en de vloer van de Molensluis moesten uitgebroken worden. Er moesten 500 palen ingeheid worden van den of beuk met 25 duim diameter en 6,5 el lang. Eerst moesten enkele proefpalen ingeheid worden want voor elke el langer kwam er 1,5 gulden bij en voor elke el korter ging er 0,75 gulden af (9).

Op 6 september 1818 begonnen de werken rond de handelsdokken waarover verslag werd uitgebracht door hoofdingenieur De Brock van het 11<sup>de</sup> district van de Waterstaat op 30 april 1821 (10).



Archief Bisdom Brugge  
20/05/1843  
F 271, farde O.L.V. Hazegras

## 5. De nieuwe zeesluis

Op 28 september 1818 kwam uit Den Haag het besluit de oude sluis af te breken en een nieuwe te bouwen.

Daartoe moesten 425 palen ingeheid worden met een lengte van ongeveer 6,5 el volgens de noodzakelijkheid.

Bij het begin van de vaart werden o.m. een waterrad en een scheprad opgericht om het water in de handelsdokken op peil te houden (11).

Op 20 april 1819 om 14 uur kwamen Z. Exc. de Gouverneur van West-Vlaanderen, Baron de Loen, ridder van de orde van de Belgische Leeuw, kamerheer van Z.Maj., de heer inspecteur-generaal van de Waterstaat F.A. Goudriaan, ridder in de orde van de Belgische Leeuw en van het erelegioen, vergezeld van de commandanten van de plaats Oostende en van de Genie, de ingenieurs van de Waterstaat, de burgemeester en de schepenen van de stad Oostende, de voorzitters van het Gerechtshof en van de Handelskamer en de commissaris van het district, bijeen bij de grondvesten van de nieuwe sluis gebouwd te Oostende tussen de zee en de handelsdokken, in uitvoering van een besluit van Z.Maj. van 6 april 1818.

De inspecteur-generaal gaf de gouverneur een koperen plaat met opschrift (zie verder) die door hem in een loden doos werd geplaatst die dadelijk werd toegesoldeerd en ingemetseld in een van de noordelijke hoekstenen van de sluis, onder gejuich van de ganse bevolking.

Vandaar gingen de hoogwaardigheidsbekleders naar een banket dat door het stadsbestuur werd aangeboden en waaronder verscheidene toespraken werden gehouden door de gouverneur ter ere van de koning en van de koninklijke familie en door verscheidene gezagdragers op de voorspoed van de stad Oostende (12).

Hier volgt het opschrift op de koperen plaat "Onder de Regeering en op Bevel van Willem den Ien, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje Nassau, Groot Hertog van Luxemburg, enz, enz. werd het groote kanaal van Brugge tot in het koophandelsdok binnen de vesting Ostende verlengd en door deeze sluis tegen het indringen van het zeewater beveiligd.

Hier door wierd de stad van versch water voorzien, de scheepvaart eene gemakkelijke toegang in het dok en verder binnenlands verschaft, het dok tegen volgende opslikkingen en deszelfs houtwerken tegen de vernieling der zeeworm verzekerd.

De Gouverneur der Provincie Baron de Loen legde voor deze sluis met plechtigheid den eersten hoeksteen op den 20 april 1819 in het bijzijn van de Directie van den Waterstaat, onder het Ministerie van Hertog Charles d'Ursel, bijzonder met de uitvoering deezer werken belast, bestaande uit de Inspecteur Generaal van den Waterstaat Ridder A.F. Goudriaan

ende onder deszelfs orders dienende

Hoofdingenieur J. De Brock

Ingenieur B.H. Goudriaan

Aspirant ingenieur M.H.Conrad."

## 6. De afleidingsvaart wordt gegraven

Op 24 november 1819 zond de koninklijke commissaris van het district Oostende aan de gedeputeerde staten van West-Vlaanderen het bericht dat daags te voren om 3 uur in de namiddag de dam die in het kanaal Oostende-Brugge gebouwd was bij de kleine oude Molendorpsluizen doorgebroken was door de druk van het water in het kanaal.

In een oogwenk werd het nieuwe kanaal dat bijna droog stond gevuld met 17 voet water tot aan de duiker. Daar was slechts een lichte tweede dijk onlangs aangelegd in zand die kon wegspoelen en het water doorlaten tot in Oostende. Daar was een laatste onlangs aangelegde dam die het water kon tegenhouden, maar in het ander geval een vrije verbinding tussen de zee en het kanaal kon tot stand brengen (13).

Rond diezelfde tijd op 2 augustus 1819 werd het bestek opgemaakt om de oude dokken wat uit te graven en de specie te gebruiken om enige delen van de Amerikaanse kreek op te vullen en de berm te maken aan de noordelijke leidijk van het nieuw te graven kanaal beginnend bij de dam tussen het dok en de Amerikaanse kreek. Het werk moest onmiddellijk aangevangen worden en op 31 december 1819 beëindigd zijn. De aanbesteding had plaats op 14 augustus 1819 te Brugge onder het voorzitterschap van Louis Van den Bogaerde, ondervoorzitter van de Staten, die de Gouverneur die met verlof was, verving.

De aannemer was Jean de Ridder uit Oostende tegen 56.500 gulden (14).

De westkaai van het strandingsdok (later visserskreek genoemd), moest hervoegd worden over een lengte van 217 el. Op 29 oktober 1819 liet de gouverneur uit Brugge aan de minister weten dat het werk aangenomen werd door François Dickschen tegen 11.100 gulden. De minister ad interim Repelaer van Driel gaf zijn goedkeuring op 18 november 1819 (15).

Op 22 maart 1820 liet de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat uit Den Haag aan de gouverneur weten dat er op zaterdag 15 april te Brugge een aanbesteding zou doorgaan voor de verlenging van het bestaande paalwerk aan het strandingsdok en de verbinding ervan met het paalwerk van de sluis. Op 25 april 1820 werden de werken toegewezen aan Adriaan Visser uit Sliedrecht tegen 9.990 gulden (16).

Dezelfde minister liet op 19 juni 1820 weten dat volgens inspecteur-generaal Goudriaan de buitendam aan de nieuwe sluis zal kunnen opgeruimd worden tussen 25 en 29 juni zodat de doorvaart langs het nieuwe kanaal volledig zal geopend zijn. De gouverneur vroeg aan het stadsbestuur een datum vast te leggen tussen 25 en 29 juni.

#### 7. De plechtige opening van de nieuwe sluis en de vaart

De datum werd vastgesteld op 29 juni zoals aan de heer Van Overbeke, uitbater van het schip Oostende-Slijkens, werd gemeld. De autoriteiten zouden te Scheepsdale vertrekken tussen 2 uur en 10 uur om aanwezig te zijn bij de opening van het nieuwe kanaal en de nieuwe sluis die op dezelfde dag zouden plaats grijpen.

Op 1 juli 1820 werd door de stadssecretaris Durdu een verslag opgemaakt over die gebeurtenissen voor de burgemeester en de schepenen van de stad dat we hieronder laten volgen:

Op 29 juni 1820 had de plechtige opening plaats van het nieuw kanaal en van de sluizen van de Oostendse dokken.

Van in de vroege ochtend waren de schepen in de haven bevlagd. De burgerlijke en militaire overheden van Oostende werden samengeroepen in het stadhuis. Vandaar gingen ze naar de handelsdokken om zijne Exc. de Gouverneur te ontvangen die de plechtigheden voorzat in naam van de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat. Op de middag kwam een versierd jacht toe waarop zich bevonden: Zijn Exc. de Gouverneur Baron de Loen en de Barones, de edele heren afgevaardigden van de Staten van de Provincie, generaal-majoor Demoulin, provinciecommandant en andere gezagdragers van Brugge. Bij het binnenvaren van de dokken lieten de schepen die aan

de plechtigheden zouden deelnemen, hun artillerie horen en op 3 van die schepen werd er muziek gespeeld. Het jacht van de Gouverneur had het muziek van de 6<sup>de</sup> divisie van de nationale militie aan boord en een batterij die tegelijk vuurde.

Bij het ontschepen van de Gouverneur hield de burgemeester een toespraak waarin hij wees op de voordelen van de werken en de erkentelijkheid van de Oostendenaars uitdrukte voor Zijn Majesteit. De Gouverneur antwoordde in analoge termen. De burgemeester wenste vervolgens inspecteur-generaal Goudriaan geluk voor de snelle uitvoering.

Nadat Z. Exc. het nieuw kanaal had geopend en de werking van de nieuwe doksluizen had bekeken, vaarden de volgende schepen binnen.

A. Door de sluis:

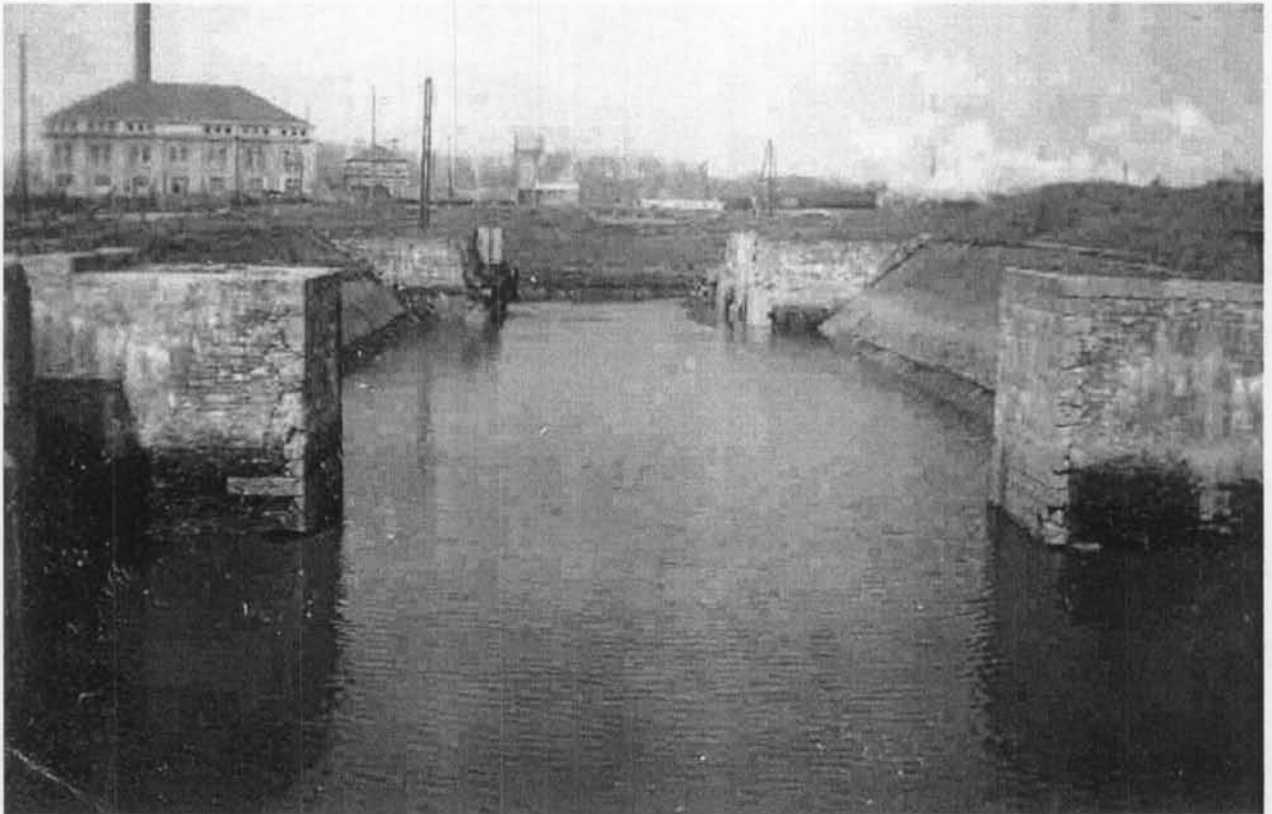
de Willem I, kapitein Delahaije, versierd en bevlagd, met aan boord het muziek van de artillerie. Het was dezelfde kapitein die het bevel voerde op het 1<sup>ste</sup> schip dat het

- 1) dok binnenvaarde als het gebouwd was in 1776. Hij was de laatste om buiten te varen als men de huidige werken was begonnen. Nu was hij 82 jaar oud.
- 2) L'Aventure, kapitein Meijnne.
- 3) Jeune Edouard, kapitein Beens.

B. Langs het kanaal:

- 1) de Vigilence, kapitein Royon; versierd en met muziek en artillerie aan boord.
- 2) de Deux Amis, kapitein Van Gillewe.
- 3) de Emelie, kapitein Van den Kerckhove.

Al die schepen voeren onder nationale vlag.



*Een zicht op de Conterdamsluis op de afleidingsvaart zoals ze nog te zien was in april 1950. Op de achtergrond het zuiveringsgesticht (alias de strontfabriek). Op heden staat daar nu het H. Hartziekenhuis. (Foto R. Vancraeynest)*

Daarenboven kwamen nog binnen langs de sluis.

- 1) het Engels schip Flying Fish, kapitein John Smith.

2) het Franse schip Jeune Sauterelle, kapitein Grégoire Luco.

Een ontelbare menigte was aanwezig en riep "Leve Willem ! Leve de Koning !" Het muziek liet zich horen, ook de klokken, de beiaard en de kanonnen.

De Gouverneur en zijn gevolg gingen nu naar de nieuwe sluis (Conterdam) op het nieuwe kanaal bij de plaats genoemd de *barrage*.

Na de terugkeer volgde een banket in het stadhuis aangeboden door het stadsbestuur. Verscheidene toasts werden uitgesproken o.m. door de Gouverneur op Zijn Majesteit en op Z.Exc. de minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat. In de hulde werden ook betrokken de afgevaardigden van de Staten, de generaal-majoor commandant van de provincie, de inspecteur-generaal Goudriaan en werd gedronken op de samenwerking van de handel van Brugge en Oostende. Ondertussen werden verscheidene muziekstukken uitgevoerd door de harmonie van een militaire kapel.

Om 20 uur scheepten de Gouverneur en zijn gevolg in aan boord van zijn jacht; het stadsbestuur en zijn medewerkers vergezelden hem tot aan de sluizen van Slijkens. Tijdens de nacht speelden fanfares op de schepen die in de dokken lagen.

Tot zover het verslag van secretaris Durdu van 1 juli 1820.

#### 8. De grote voordelen van de nieuwe werken

Uit de toespraak van de burgemeester aan de Gouverneur onthouden we vooral de voltooiing van twee belangrijke werken:

- 1) een zekere en belangrijke verbinding tot stand brengen tussen de dokken en het kanaal naar Brugge voor het aanbrengen van zoet drinkbaar water om ook de schepen en de kaaien te beschermen tegen de zeewormen;
- 2) door de nieuwe sluis zullen de dokken niet meer met zeeslib gevuld worden en er zal een verbetering zijn voor het spuien van de geul.

Hij drukte zijn erkentelijkheid uit voor de koning en dankte inspecteur-generaal Goudriaan voor de ongelooflijke activiteit waardoor hij alles tot stand had gebracht en perfect uitgevoerd in zulke korte tijd (17).

#### 9. De tussenkomst van de Wateringen

Op 17 maart 1821 gaf de hoofdingenieur van het 11<sup>de</sup> district van de Waterstaat uit Brugge zijn advies over de werken.

Volgens hem was de gebrekkige uitwatering niet te wijten aan de indijking van de Snaaskerkepolder door de regering, maar aan de aanslibbingen in de Gauwelozekeek. Na de besprekingen van 29 Messidor jaar XI (=13 juli 1803) werden door de Wateringen aanbestedingen gedaan van de werken voor de uitwatering langs de stadsgrachten van Oostende en langs de St. Catharinasluis, werken die terstond moesten worden aangevat om nog vóór de winter gedaan te zijn. De afsluiting van de Snaaskerkepolder werd door de regering slechts uitgevoerd op 1 Frimaire jaar XII (= 23 november 1803). Door zijn besluit van 3 juni 1813 beval de prefect van het Leiedepartement dat de Wateringen hun voorschot van 30.000 frank zouden betalen zoals was overeengekomen. De Hollanders eisten een duiker om de Amerikaanse kreek onder de afleidingsvaart te leiden. De Wateringen gingen akkoord om 45.000 gulden te betalen (18).

De Watering Camerlinx wilde haar uitwatering bewaren langs het Provinciegeleed volgens het proces-verbaal van de vergadering van 8 mei 1818. Het Proviniegeleed dwarste de St. Catharinapolder over een lengte van 1600 roeden en werd door de watering aangelegd in 1804

wegens de indijking van de Snaaskerkepolder en moest daarvoor een som van 149.300 frank betalen, wat nog niet was gebeurd. De Watering had sinds april 1737 haar uitwatering langs de Blauwe Sluis tot in 1804.

Die uitwatering werd bemoeilijkt in 1809 door havenwerken in 1810 en volgende jaren (19).

Koning Willem der Nederlanden liet op 3 augustus 1821 weten, op voordracht van zijn minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat J.G. De Meij van Streefkerk dd. 19 juli 1821, dat de Wateringen een som van 45.000 gulden moesten betalen volgens hun oppervlakte vastgesteld door de Gouverneur van de provincie West-Vlaanderen, en wel als volgt:

St. Catharinapolder	550	bunder	fl.1696-25
Gistel West-over-de-Ware	3468	“	fl.10695-57
Gistel Oost-over-de-Ware	871	“	fl.2686-25
Zwaanhoek (Oude Zandvoordepolder)	448	“	fl.1381-68
Nieuwe Zandvoordepolder	609	“	fl.1878-22
Zevekote	708	“	fl.2183-64
Eernegembroek	113	“	fl.348-51
Snaaskerkepolder	517	“	fl.1594-49
Keignaart	348	“	fl.1073-28
Gauweloze	80	“	fl.246-74
Camerlincx	<u>6879</u>	“	<u>fl.21215-37</u>
Totaal	14591	“	fl.45000-00

te betalen door de ontvangers in 3 termijnen, telkens betaalbaar op 31 december 1821 en de volgende in 1822 en 1823.

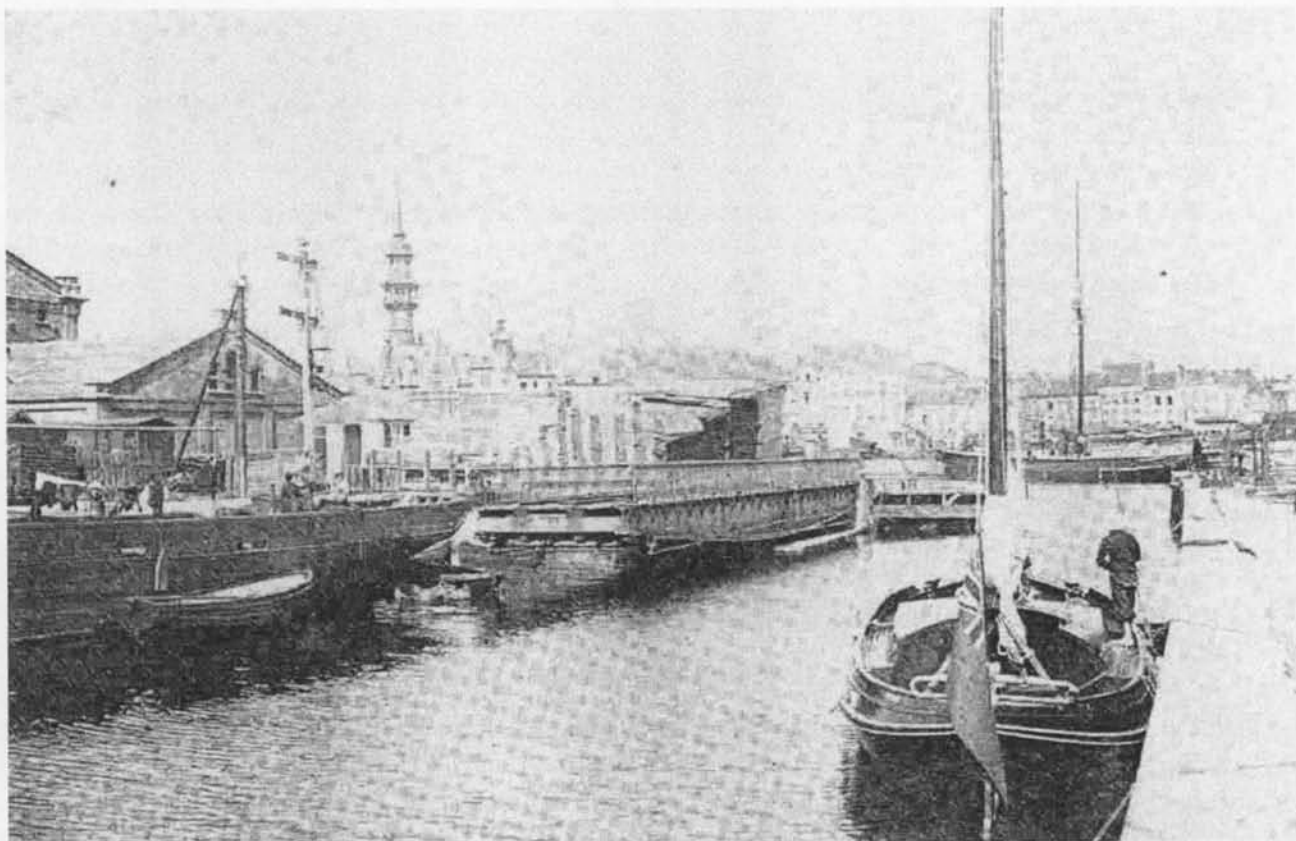
De Wateringen waren niet akkoord om te betalen (20).

Op 18 januari 1822 vroeg de stad Oostende aan de Gouverneur tussen te komen om het stinkend deel van de Amerikaanse kreek op te vullen en de St. Catharinasluis af te breken. Op 6 februari 1822 liet hoofdingenieur De Broek uit Brugge weten dat hij geen bezwaren had tegen de opvulling en de afbraak (21).

De beheerders van de St. Catharinapolder (get. J.C.Stochove) lieten op 24 april 1822 aan de Gouverneur van West-Vlaanderen weten dat de Amerikaanse kreek nu opgevuld was stroomafwaarts van de St. Catharinasluis. Deze mocht nu afgebroken worden na de verkoop die op 29 april 1822 zou plaats hebben. Het stadsbestuur van Oostende was ermee tevreden. De affiche vermeldde: sluis te koop met alle bijbehorende delen op maandag 22 april 1822 (22).

#### 10. Stilte na de Hollandse tijd – Bouw van een spoorwegbrug

Na de Hollandse tijd gebeurden er geen grote werken gedurende meer dan 30 jaar lang. Hoofdingenieur-directeur Zuber schreef op 31 mei 1866 aan de minister van Openbare Werken dat het lastenboek klaar was voor de bouw van een stuwbrug over de afleidingsvaart aan de ingang van de dokken te Oostende. De raming bedroeg 95.000 frank, afgezien van het brugdek te maken door de spoorwegen. bedoeld om de treinen rechtstreeks aansluiting te laten geven met de pakketboten. Sasdeuren met drempels waren nodig om het water in de dokken, te kunnen laten zakken. Over de brug liep één spoor volgens het plan van hoofdingenieur-directeur van de spoorwegen Van der Sweep.



*De sluisdeuren en de opengedraaide spoorwegbrug (stuwbrug) tussen het eerste handelsdok en de afleidingsvaart. Over deze brug, gebouwd in 1866, reden de treinen komende doorheen het station Oostende-stad naar de pakketbotenkaai.*

De werken moesten uitgevoerd worden tussen 2 dammen op caissons de ene in het kanaal ter hoogte van de Amerikaanse kreek, de andere in het 1<sup>ste</sup> dok. De scheepvaart zou ongeveer 3 maanden onderbroken zijn en moeten gebeuren langs de sluis van Slijkens. De prijs van 95.000 frank overtrof gevoelig die van het eerste ontwerp van 8 juni 1865 gemaakt in de onderstelling dat de spoorwegen het grootste deel van het werk zouden uitvoeren en dat er andere funderingen zouden zijn.

Het krediet van 445.000 frank zal het krediet van 600.000 frank niet doen (22) overstijgen dat werd toegekend door de wet van 8 juli 1865. De brug overtrof wel met 40.000 frank de oorspronkelijke raming, maar de bouw van de nieuwe kaai der stoomschepen voor de pakketboten (achter het huidig zeestation) bedroeg nu 250.610 frank en was op 320.000 frank geraamd, dus 69.390 frank minder. Dat bedrag bleef dus over om de werf Den Duyts te kopen die moest onteigend worden om de nieuwe kaai der pakketboten te bouwen (23).

Op 23 juni 1866 vroeg het bestendig comité van Bruggen en Wegen aan de spoorwegen om sterkere grondvesten te bouwen en een doorgang voor voetgangers te voorzien over de brug.

Een affiche gedateerd te Brugge op 9 november 1866 kondigde de openbare aanbesteding aan op 24 november 1866 voor het bouwen van die stuwbrug. De laagste aanbieder bleek August Eerebout te zijn uit Brugge tegen 86.300 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 9 december 1866. De stad Oostende liet op 13 december aan de minister van Openbare Werken weten dat er aan de stuwbrug ofwel vloeddeuren ofwel ebbedeuren voorzien van windsteunbalken moesten voorzien worden. Ingenieur Piens liet aan hoofdingenieur-directeur Zuber weten op 28 december 1866 dat hij de voorkeur gaf aan vloeddeuren om de doorzijpeling van zeewater te vermijden als de dokken in vrije verbinding zouden staan met de zee om grotere stoomschepen binnen te laten. Zeewater was trouwens ook nefast voor de brouwerij Jean op het Hazegras die haar zoet water uit het kanaal

haalde. Op 23 januari 1867 liet het bestendig comité van Bruggen en Wegen uit Brussel weten dat zijn voorkeur naar vloeddeuren ging. De minister van Openbare Werken betuigde zijn akkoord met de vloeddeuren op 8 februari 1867 vanuit Brussel. De meerkosten zouden het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke afrekening.

Op 30 maart 1867 liet hoofdingenieur-directeur Zuber aan de minister weten dat de wijziging van de drempels, het bijvoegen van de vloeddeuren en de doorgang voor de voetgangers een meeruitgave van 41.450 frank zou bedragen.

Zuber liet op 23 juli 1867 aan de minister weten dat het schepencollege van Oostende had gevraagd een gasleiding te mogen plaatsen onder de vaart naast de stuwbrug voor de verlichting van de ontschepingsplaats. Alle instanties gingen daarmee akkoord (24).

#### 11. De verplaatsing van de afleidingsvaart

In een rede van hoofdingenieur Piens komen enkele werken voor in verband met de afleidingsvaart die door het plan Symon voor de Oostendse haven waren voorzien

o.m. 1) de rechttrekking en de verbreding van het deel van de vaart tussen de handelsdokken van de stad en de creosoteerwerf. Dat deel zou een kanaaldok worden 2) de Conterdamsluis en de Kapellebrug (te Slijkens) zouden afgeschaft worden en vervangen worden door één kunstwerk dat zou gebouwd worden op een afleiding die zich met het kanaal naar Brugge zou verbinden met een zachte bocht (25). De "Chronique des Travaux publics" meldde dat de afleidingsvaart tegelijk verbreed en rechtgetrokken zou worden met een breedte van 150 m over een lengte van 1 km. Er zou een rechtstreekse verbinding komen met de voorhaven langs een sluis met sas waarvan de lengte 125 m zou bedragen en de breedte 45-65 m (?). De sasdeuren zouden 20 m breed zijn en de drempel zou op - 2 m liggen. Ook het kanaal Plassendale-Brugge zou verbreed worden tot 60 m aan de waterlijn en 18 m op de bodem i.p.v. 12 m. De diepte zou 7 m bedragen i.p.v. 4.65 m (26).

In het rapport van de minister van Openbare Werken over het jaar 1880 wordt daarenboven nog voorzien in het bouwen van een kaaimuur langs de afleidingsvaart en in het herbouwen van de brug van de Brugse poort (27). Daar de pakketboten over te weinig terreinen beschikten bij hun aanlegplaatsen ging men het deel van de afleidingsvaart over 45 m westwaarts verplaatsen over een lengte van 400 m vanaf de stuwbrug bij het 1<sup>ste</sup> handelsdok met inbegrip van de verplaatsing van de brug van de Brugse Poort. De scheepvaart zou onderbroken zijn van 1 april tot 15 augustus 1888 (28).

#### 12. De nieuwe handelshaven en de rechtstreekse spoorlijn naar het zeestation

In die jaren was er ook spraak van een nieuwe handelshaven voor Oostende. Het was een complex probleem vooral omdat het niet louter om Oostende ging maar ook om de belangen van de haven van Brugge waarop ik hier niet verder kan ingaan.

De gemeenteraad keurde op 25 augustus 1891 het voorlopig plan voor de nieuwe haven goed opgemaakt door Verraert, ingenieur van de stad, en Pierre De Mey, ingenieur van Bruggen en Wegen. De stad had reeds op 11 mei 1891 aan de Handelskamer gevraagd haar opmerkingen daarover te laten kennen.

De voorzitter August Van Imschoot zegde o.m. dat het verbreken van de verbinding tussen de oude dokken en het kanaal naar Brugge onaanvaardbaar was wegens de te grote lasten en gevaren voor de binnenscheepvaart. Die verbreking van de verbinding was het gevolg van de eis van de Spoorwegen om een rechtstreekse spoorverbinding aan te leggen van de lijn van Brugge naar het Zeestation. Die spoorlijn vereiste een draaibrug over de afleidingsvaart.



De voorziene uitgaven voor al de nieuwe havenwerken vergde van de stad een uitgave geraamd op 4.201.000 frank. De gemeenteraad was akkoord om daarvoor onmiddellijk een lening aan te gaan van 4.000.000 frank.

Op vraag van de Handelskamer van 24 november 1891 aan de minister van Openbare Werken De Bruyn werd bij K.B. van 3 december 1891 een bijzondere havencommissie opgericht onder voorzitterschap van ingenieur De Raeve, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen. Maakten verder deel uit van die commissie: de schepenen van de stad Oostende, de ingenieurs van Bruggen en Wegen, de leden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Belgische Spoorwegen en de afgevaardigden van de Handelskamer. Er werden 6 zittingen gehouden maar er kwam geen oplossing voor de verbinding van de oude dokken met de vaart naar Brugge wegens de eis van de Spoorwegen voor de rechtstreekse verbinding met het Zeestation.

Op 13 juli 1892 werden een afvaardiging van de gemeenteraad, senator Verbeke en de kamerleden de Stuers en Pieters door de Minister van Openbare Werken ontvangen en brachten over dit bezoek verslag uit aan de gemeenteraad op 18 juli 1892. Er werd o.m. besloten dat de rechtstreekse spoorlijn de afleidingsvaart zou afsluiten. Minister Van den Peereboom wilde zich niet uitspreken over de rechtstreekse spoorverbinding. Ingenieur Sarton van de Spoorwegen die deel uitmaakte van de plancommissie wilde dat er onmiddellijk een verbinding zou tot stand komen, desnoods met een voorlopige brug over de afleidingsvaart.

Eindelijk, op 24 februari 1893, verklaarde de minister van Openbare Werken in de Kamer dat de plannen voor de nieuwe haveninstellingen goedgekeurd waren. De staat zou de nieuwe voorhaven bouwen en de stad Oostende de nieuwe dokken en ook de sluis. Brugge zal verbonden worden met de zee te Heist. Daar zou de Staat een sluis bouwen en beschouwde de nieuwe sluis te Oostende niet langer noodzakelijk als toegang tot de haven van Brugge. De stad Oostende moest ze daarom maar zelf bouwen.

Op 28 juli 1893 verklaarde minister De Bruyn in de Kamer aan de Stuers dat er nog steeds geen kredieten beschikbaar waren omdat er eerst nog studies moesten komen. Op 9 augustus 1893 verklaarde Alfons Pieters in de Kamer dat de stad Oostende nu al 18 maanden had gewacht op de goedkeuring van het plan. Nu het plan er kwam, aanvaardde de stad Oostende dat plan met tegenzin omdat de bouw van de sluis ten laste gelegd werd van de stad. De onderhandelingen met de Wateringen zouden moeten gevoerd worden door de Staat (29).

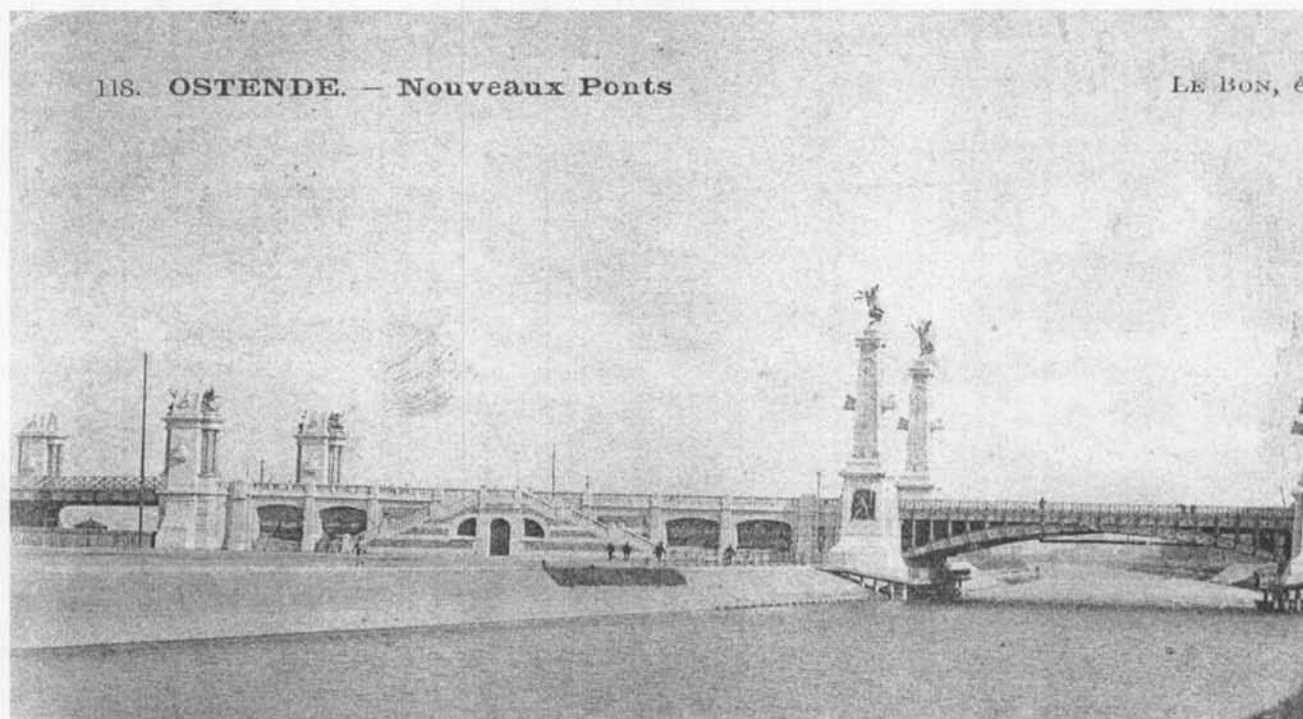
Wegens de werken zal vanaf 10 februari 1896 elke scheepvaart onderbroken zijn op de afleidingsvaart. Een kosteloze sleepdienst zal ingelegd worden langs de voorhaven en de sluizen van Slijkens (30).

### 13. De verdere perikelen van de afleidingsvaart en de rechtstreekse spoorlijn

Op 6 november 1897 had te Brugge op het provinciaal Gouvernement de aanbesteding plaats voor de verplaatsing van de afleidingsvaart tussen de stuwbrug te Oostende en de Conterdamsluis. De raming bedroeg 428.942,74 frank Dat werk werd aangenomen door De Cloedt uit Blankenberge en Van de Kerckhove uit Wenduine tegen 447.000 frank (31).

Vanaf 18 februari 1898 zal de scheepvaart op de afleidingsvaart onderbroken zijn voor 4 maanden tussen de stuwbrug en de Conterdamsluis (32). De werken voor de verplaatsing vorderden goed. Drie stoompompen werkten voorturend om de vaart droog te trekken, terwijl 400 werklieden de nieuwe vaart aan het graven waren langsheen het Maria Hendrikapark doorheen de creosoteerwerf van de Staat (33). De werken moesten gedaan zijn in mei maar er kwamen nog 2 maanden vertraging bij (34) Bij Ministerieel Besluit van 16 september 1899 werd te Brussel een commissie

van Openbare Werken samengesteld om het probleem te bestuderen van de overweg op de baan Oostende-Brugge voor de rechtstreekse spoorlijn naar het Zeestation. Tevens werd een ontwerp gemaakt voor een nieuwe draaibrug over de afleidingsvaart en het ontwerp van een viaduct voor het wegverkeer onder de verhoogde sporen van de rechtstreekse lijn (35).



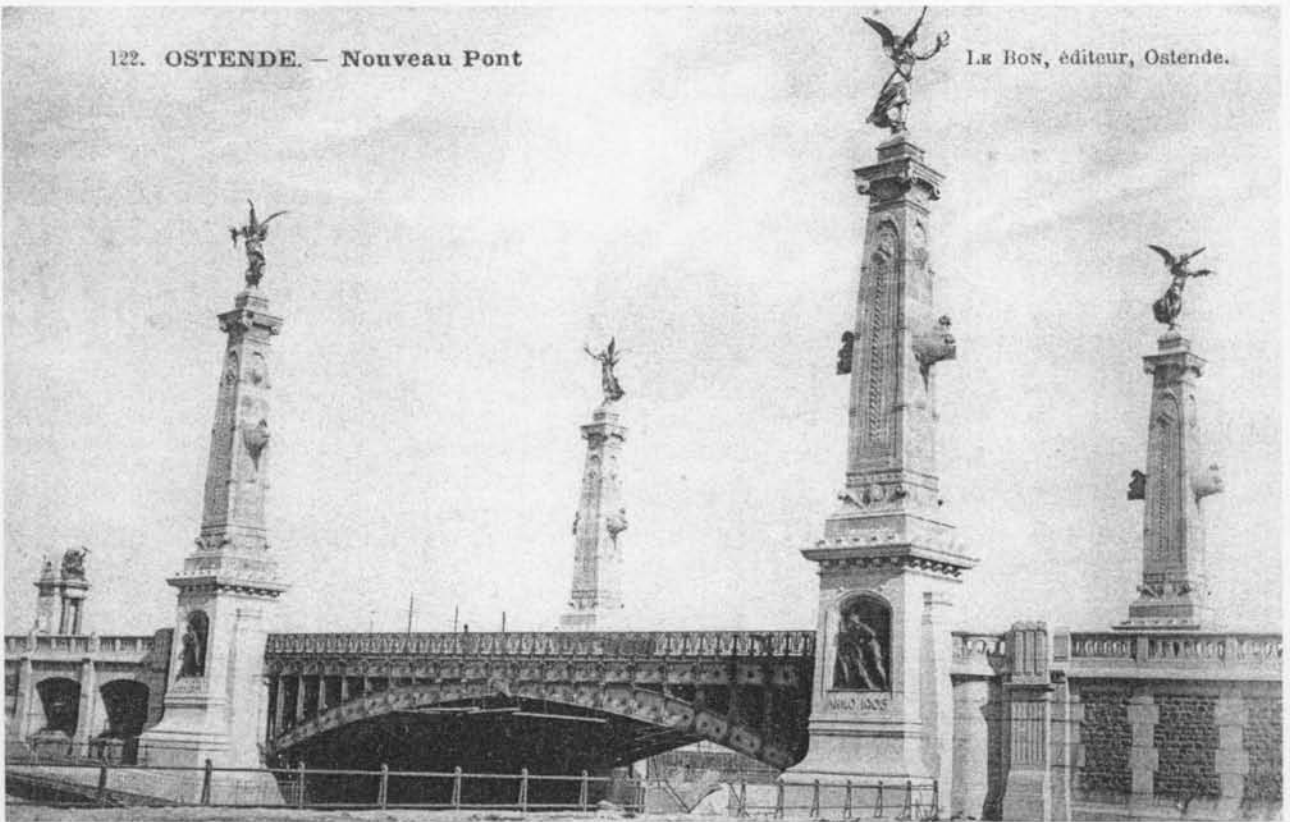
*De afleidingsvaart gezien in de richting van de Conterdam met de stalen boogbrug die erover loopt. Uiterst links ziet men de spoorwegbrug.*

Op 7 september 1900 vroeg ingenieur Van Gansberghe aan de minister van Openbare Werken een nieuwe draaibrug te bouwen over de afleidingsvaart en ook de werken aan de Brandariskaai te laten uitvoeren door E. De Jonghe uit de Spinolarei 9 te Brugge. De minister gaf zijn goedkeuring op 15 september 1900 (36).

Voor het onderhoud van haar rijtuigen overwoog de spoorwegdirectie in 1902 een loods te bouwen op de rechteroever van de afleidingsvaart waar nu ongeveer het gewezen goederenstation staat.

Deze terreinen waren in gebruik door de firma De Buck en Deweert voor het stapelen van Noords hout (37). Dank zij havenkapitein Louis Laroye kon het eerste schip met een lading hout langs de afleidingsvaart op 08 oktober 1903 het nieuwe dok bereiken. Het was het Belgisch ss. Antverpia, kapitein Calmelet, thuishaven Antwerpen, metend 623 nettoregisterton. De lading hout kwam van Christiansand en was bestemd voor de firma Defever en Snauwaert. Er werd gemeerd langs de westkant aan de 1<sup>ste</sup> houten aanlegsteiger bij het zwaaidok maar er kon slechts langs één luik gelost worden. Er moesten meerdere aanlegsteigers komen, liefst doorlopend, en nog beter een kaaimuur (38).

Op 28 december 1903 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat ingenieur De Nys van de spoorwegen te Brugge de draaibrug op het einde van de afleidingsvaart wilde vervangen door een vaste brug met een doorvaartopening van 12 m. Van Gansberghe ging daarmee niet akkoord omdat de afleidingsvaart gebruikt werd als zeekanaal zolang de nieuwe haveninstellingen nog niet in gebruik waren. Daarom was 12 m opening te weinig (39).



*De stalen boogbrug over de afleidingsvaart gezien vanuit het noorden. Die brug bestaat op heden nog behalve de prachtige versieringen die door de Duitsers tijdens WO I werden weggenomen.*

Op 30 maart 1904 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat de nieuwe stuwbrug stroomopwaarts aan het zwaaidok in de loop van datzelfde jaar zou gedaan zijn (40).

De raming voor de bouw van een kaaimuur stroomafwaarts van de brug van de Brugse poort alsmede de aanpassing van de sluis en de duiker van de Conterdam bedroeg 779.261,65 frank. Het resultaat van de aanbesteding op 4 mei 1905 duidde Ernest Storms aan uit Brugge tegen 698.990 frank met gebruik van hout uit Australië voor de sluisdeuren en 692.000 frank met deuren in eikenhout (41).

Sinds maandag 13 maart 1905 kon de brug over de afleidingsvaart aan de Conterdam niet meer bewegen. De binnenschepen moesten voortaan langs de nieuwe voorhaven varen (42). Ingevolge de conventie van oktober 1902, art. 3, zou de scheepvaart op de afleidingsvaart tussen het 1<sup>ste</sup> handelsdok en het zwaaidok vanaf 1 juni 1905 voor de duur van 5 maanden onderbroken zijn.

In die tijd zou men de draaibrug met 2 sporen waarover de rechtstreekse spoorweglijn loopt, vervangen door een metalen brug met 4 sporen. Daarnaast zou een schuine onderdoorgang voor het wegverkeer in metselwerk gebouwd worden van 7 m breedte. De aanbesteding had de week voordien plaats te Brussel (43).

Op 27 april 1905 liet de Handelskamer aan de stad Oostende weten dat, sinds de toegang voor schepen met vaste masten langs de afleidingsvaart onmogelijk was, de schepen met hout langs de sluis van Slijkens moesten passeren die slechts schepen met 12 voet diepgang toelaat. Die schepen moesten dus eerst gelicht worden. De stuwbrug aan het zwaaidok was klaar. Alleen de vingerling moest nog gedempt worden en de sporen gelegd (44).

## Verwijzingen

- 1) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 387.
- 2) Idem als 1.
- 3) Idem als 1.
- 4) Idem als 1.
- 5) R.A. Brugge. Toegang 116. Kamer van Koophandel nr. 740,
- 6) R.A. Brugge. Modern Archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 285.
- 7) Idem als 6.
- 8) Idem als 1.
- 9) Idem als 6.
- 10) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 321.
- 11) Idem als 6.
- 12) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 317.
- 13) Idem als 12.
- 14) Idem als 10.
- 15) Idem als 12.
- 16) Idem als 12.
- 17) Idem als 12.
- 18) Idem als 1.
- 19) Idem als 1.
- 20) Idem als 1.
- 21) R.A. Brugge. Modern archief. 1<sup>e</sup> Reeks, nr. 389
- 22) Idem als 1.
- 23) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 210.
- 24) Idem als 23.
- 25) E.O. 17 juli 1879.
- 26) E.O. 16 oktober 1879.
- 27) E.O. 17 november 1881.
- 28) E.O. 8 januari 1888.
- 29) Bulletins van de Handelskamer van de jaren 1891, 1892, en 1893.
- 30) E.O. 30 januari 1896.
- 31) E.O. 9 november 1897.
- 32) E.O. 6 februari 1898.
- 33) E.O. 3 maart 1898.
- 34) E.O. 25 augustus 1898.
- 35) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 828.
- 36) Idem, nr. 827.
- 37) Car. 18 september 1902.
- 38) Car. 11 oktober 1903.
- 39) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 883.
- 40) Idem, nr. 832.
- 41) Car. 28 maart 1905 en 06-07 mei 1905. E.O. 9 mei 1905.
- 42) Car. 19 maart 1905.
- 43) Car. 11 april 1905.
- 44) Bulletin van de Handelskamer 1905.

## EFFECTIEVE LEDEN 2005

Dhr.	Jean-Marie	Bekaert	Brusselstraat 8/6	8400 Oostende
Dhr.	Julien	Berard	Kerstraat 32	8400 Oostende
Dhr.	Jean	De Langhe	Vindictivelaan 6/2	8400 Oostende
Mevr.	Marie-José	Debrock	Garenmarkt 10 - App. 1	8000 Brugge
Dhr.	Lionel	Dewulf	Rivierstraat 30	8400 Oostende
Mevr.	Rosy	Dreesen	Rode Kruisstraat 4	8400 Oostende
Dhr.	Jean Pierre	Falise	Hendrik Serruyslaan 78/19	8400 Oostende
Mevr.	Gilberte	Farasyn	Ernest Feysplein 15/85	8400 Oostende
Dhr.	Luc	François	Chrystantenstraat 19	8400 Oostende
Dhr.	Ferdinand	Gevaert	Duinenstraat 40	8450 Bredene
Dhr.	August.	Goethaels	Stockholmstraat 21/10	8400 Oostende
Dhr.	Freddy	Hubrechtsen	Gerststraat 35A	8400 Oostende
Mevr.	Simone	Maes	Hendrik Serruyslaan 78/19	8400 Oostende
Dhr.	Erwin	Mahieu	Noordlaan 3	8450 Bredene
Dhr.	Walter	Major	Kastanjelaan 52	8400 Oostende
Dhr.	Herman	Moerman	Parijsstraat 11/6	8400 Oostende
Dhr.	Robert	Ouvry	Vlaanderenstraat 45/3	8400 Oostende
Dhr.	Louis	Pincket	Kerkstraat 21/1	8400 Oostende
Dhr.	Valère	Prinzie	Euphr. Beernaertstraat 48/3	8400 Oostende
Dhr.	Guy	Servaes	Plantenstraat 82	8400 Oostende
Dhr.	Emiel	Smissaert	Hendrik Serruyslaan 4/9	8400 Oostende
Mevr.	Nadia	Stubbe	Blauwvoetstraat 7	8400 Oostende
Dhr.	Georges	Van Duyvenboden	Blauwvoetstraat 7	8400 Oostende
Dhr.	Edgard	Van Haverbeke	Christinastraat 2/5	8400 Oostende
Dhr.	Ivan	Van Hyfte	Kastanjelaan 58	8400 Oostende
Dhr.	August	Van Iseghem	Ijzerstraat 1	8400 Oostende
Dhr.	Paul	van Tieghem	Zeeweg 44	8490 Jabbeke
Dhr.	Raymond	Vancraeynest	Blauw Kasteelstraat 103	8400 Oostende
Mevr.	Claudia	Vermaut	Paardenmarkt 8	8490 Jabbeke
Dhr.	Gilbert	Vermeersch	Blauwkasteelstraat 98/2	8400 Oostende
Dhr.	Roland	Versluys	Brugsesteenweg 53 A	8450 Bredene
Dhr.	Koenraad	Verwaerde	A. Choqueelstraat 1	8400 Oostende
Dhr.	Omer	Vilain	Rogierlaan 38/11	8400 Oostende

BESCHERMENDE LEDEN 2005

Mevr.	Mary	Ackein	Spoorwegstraat 35	8400 Oostende
Mevr.	G.	Berden-Boydens	Velodroomstraat 4	8400 Oostende
Dhr.	Etienne	Blommaert	Alfons Pieterslaan 118/11	8400 Oostende
Dhr.	Luc	Caenen	Elsensesteenweg 277/1	1050 Brussel
Dhr.	Marcel	Calcoen	Verenigingstraat 12	8400 Oostende
Mevr.	Ghislaine	Chatlen	Rogierlaan 19/7	8400 Oostende
Dhr.	Jan	De Bruycker	Polderweg 6	8431 Wilskerke
Mevr.	Elisabeth	Deceuninck	Marcel Aubertinlaan 65/26	2600 Antwerpen
Dhr.	Willy	Deckmijn	H. Hartlaan 7	8400 Oostende
Mevr.	Yolande	Degraeve	Rogierlaan 39/1	8400 Oostende
Mevr.	Simonne	Dekeyser	Sint Sebastiaanstraat 6	8400 Oostende
Dhr.	Ronny	Delanoye	Vrijheidstraat 80	8400 Oostende
Dhr.	Daniël	Deschacht	Lotuslaan 19	8400 Oostende
Dhr.	Luc	Devisch	Roekstraat 17	8400 Oostende
Dhr.	Daniël	Devos	Verenigingstraat 114	8400 Oostende
Dhr.	Albert	Driessen	Wezellaan 9	8400 Oostende
Dhr.	Eric	Dufosse	Amsterdamstraat 15	8400 Oostende
Mevr.	Roos	Dumolin	Jozef II straat 29/11	8400 Oostende
Dhr.	Jacques	Francier	Torhoutsesteenweg 509	8400 Oostende
Dhr.	Ronny	Geldhof	Prinsenlaan 39	8400 Oostende
Dhr.	Wilfried	Hoorelbeke	Klaprozenlaan 7	8400 Oostende
Dhr.	Paul	Hostyn	Bruggelaan 12	8450 Bredene
Dhr.	Jacques	Laleman	Kapucijnenstraat 4	8400 Oostende
Mevr.	Suzanne	Laloux	Prinses Stefanieplein 31/7	8400 Oostende
Dhr.	Hubert	Lateste	8 Zalighedenstraat 2	8470 Gistel
Dhr.	Rene	Maes	Petunialaan 11	8400 Oostende
Mevr.	Katharina	Mares	Stockholmstraat 21/1	8400 Oostende
Dhr.	Wilfried	Montmorency	Sint Paulusstraat 10-12	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Nuytten	Karel Janssenslaan 33/13	8400 Oostende
Dhr.	Dick	Panesi	Kapellestraat 105	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Petit	Plantenstraat 13	8400 Oostende
Mevr.		Piers	Hendrik Serruyslaan 42	8400 Oostende
Mevr.	S.	Ponjaert	Christinastraat 144/3	8400 Oostende
Dhr & Mevr		Pruvost	Mercuriuslaan 13/3	1180 Brussel
Dhr.	Maurice	Quaghebeur	Hendrik Serruyslaan 48	8400 Oostende
Mevr.	Yvonne	Rogiers	Koninginnelaan 60/2	8400 Oostende
Dhr.	Jack	Taeymans	Gounodstraat 14	2018 Antwerpen
Dhr.	Lucien	Valcke	Leopold II laan 18/4	8400 Oostende
Dhr.	Gerard	Vandamme	Voorzienigheidstraat 14	8400 Oostende
Mevr.	Irène	Vanhavermaet	Koningstraat 37/3	8400 Oostende
Mevr.	Denise	Vanthuyne	Nieuwpoortsesteenweg 487	8400 Oostende
Dhr.	Michel	Verstraete	Bronstraat 18	8400 Oostende
Dhr.	Andre	Vigne	Pycke de ten Aerdelaan 72	8400 Oostende
		VVF Oostende	Dr. L. Colensstraat 6	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Vyvey	Alfons Pieterslaan 68	8400 Oostende

Dhr.	André	Allein	Prins Roselaan 115	8400 Oostende
Dhr.	Gilbert	Ameloot	Lindenlaan 8	8400 Oostende
Dhr.	Chris	Asseloos	Ramskapellestraat 49	8620 Nieuwpoort
Dhr.	Eduard	Baels	Warschaustraat 12/8	8400 Oostende
Mevr.	Marina	Bailliere	Molenaarsstraat 43	8400 Oostende
Dhr.	André	Baroen	Hendrik Conscienceplein 1	8400 Oostende
Dhr.	Eddy	Beauprez	Werkzaamheidstraat 1/7	8400 Oostende
Dhr.	André	Beirens	Nijverheidstraat 42	8400 Oostende
Dhr.	Dirk	Beirens	Floralaan 7	8400 Oostende
E.H.	Jozef	Bekaert	H. Hartplein 4	8400 Oostende
Mevr.	Julien	Berard	Kerkstraat 32	8400 Oostende
Dhr.	Ronald	Beulen	August Vermeylenstraat 6	8421 Vlissegem
Dexiabank		Bibliotheek OM1/2	Pachecolaan 44	1000 Brussel
Mevr.		Bonnez	Frere Orbanstraat 19	8400 Oostende
Dhr.	Edward	Boogaerts	Nieuwpoortsesteenweg 493	8400 Oostende
Dhr.	Raymond	Borrey	Stuiverstraat 379	8400 Oostende
Mevr.	Pierre	Bottu	Albert I Wandeling 53/52	8400 Oostende
Dhr.	Raymond	Bouckenooghe	Albert I Promenade 44/14	8400 Oostende
Dhr.	André	Bousse	Alfons Pieterslaan 97/6	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Boussy	E. Beernaertstraat 68	8400 Oostende
Dhr.	André	Brissinck	Stuiverstraat 284	8400 Oostende
Mevr.	Mimi	Broucke	Koninginnelaan 79/9	8400 Oostende
Dhr.	Georges	Bulthé	Cervantesstraat 6/3D	1190 Brussel
Dhr.	R.	Buysse	Postbus 85	8400 Oostende
Dhr.	Wilfried	Callens	Karel Janssenslaan 8	8400 Oostende
Dhr.	Eduard	Callier	Prinses Stefanieplein 63/5	8400 Oostende
Dhr.	Ignatius	Camerlinck	Kaaistraat 3/3	8400 Oostende
Dhr.	Lucien	Carrein	Hendrik Serruyslaan 76/601	8400 Oostende
Dhr.	Gabriël	Casier	Stokkellaan 192	8400 Oostende
Mevr.	Claudine	Casier-Pilaeis	Sint Hubertuslaan 84	8200 Brugge
Dhr.	Guy	Claeys	Flamingostraat 5	8400 Oostende
Dhr.	Leo-Jozef	Claeys	Ruddervoordestraat 40	8210 Zedelgem
Mevr.		Claeys-Bens	Prinses Stefanieplein 37/4	8400 Oostende
Dhr.	Freddy	Clibouw	Ettlingenstraat 95	8430 Middelkerke
Dhr.	Guillaume	Cornillie	Blauw Kasteelstraat 56	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Corveleyn	Buitenpad 2	8400 Oostende
Dhr. en Mevr.		Coulier	Loodsenstraat 18	8400 Oostende
Dhr.	Arthur	Craey	Langestraat 82	8400 Oostende
Mevr.		Daele	Verenigingstraat 133	8400 Oostende
Dhr.	Piet	Daman	Zegelaan 16	8450 Bredene
Dhr.	Gerard	Daniels	Muscarstraat 25	8400 Oostende
Dhr.	Jan	De Brouwere	Henegouwenstraat 3	8400 Oostende
Dhr.	Andries	De Gryse	Violierenlaan 130/1b	8400 Oostende
Dhr.	Jean Pierre	De Smedt	Kwartelstraat 18	8400 Oostende
Dhr.	Fernand	De Vriese	Rode Kruisstraat 10	8400 Oostende
Mevr.	Maria	Declercq	Mariakerkelaan 16	8400 Oostende
E.H.	Roger	Decock	Leopold I plein 5A/3	8400 Oostende
Dhr.	Hubert	Decombel	L. Van Tyghemlaan 24	8400 Oostende
Dhr.	Fernand	Decorte	L. Van Tyghemlaan 32	8400 Oostende
Dhr.	Eric	Degraeve	Verenigingstraat 6	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Dehondt	Timmermanstraat 17	8400 Oostende
Dhr.	Louis	Deknock	Sint Clarastraat 6	8400 Oostende
Dhr.	Ivan	Delanghe	Euphr. Beernaertstraat 54	8400 Oostende
Mevr.	Nora	Delanghe	Sint Franciscusstraat 16	8400 Oostende
Dhr.	Daniël	Depovere	Zilverlaan 135	8400 Oostende
Dhr.	Etienne	Derycke	Duivenstraat 1	8400 Oostende
Dhr.		Descamps	Stockholmstraat 47	8400 Oostende
Dhr.	Frederik	Deschacht	Beukenlaan 58	8400 Oostende
Dhr.	Antoine	Desmyter	Brusselstraat 8/9	8400 Oostende
Mevr.	Godelieve	Devisscher	Nieuwpoortsesteenweg 851	8400 Oostende

STEUNENDE LEDEN 2005

Dhr.	Luc	Devos	Leopold Decouxlaan 75	3012 Wilsele
Mevr.	Anne	D'Hiedt	Leopold II laan 17/6	8400 Oostende
Dhr.	François	Duchateau	Leffingestraat 56/3	8400 Oostende
Mevr.	Simonne	Dupres	Zandheuvel 1/44	8450 Bredene
Dhr.	Eduard	Dury	August Vermeylenstraat 128/9	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Elleboudt	Orteliuslaan 15	8420 De Haan
Dhr.	Pierre	Ente	Leopold I plein 5/7	8400 Oostende
Dhr.	Franky	Fiers	Kerkeveldweg 52	1640 St-Genesius-Rode
Dhr.	Patrick	Florizoone	Spermaliestraat 255	8433 Slijpe
Dhr.	Charles	Geldhof	Hof ter Mere 4	9000 Gent
Dhr.	Paul	Gerard	K. Van De Woestijnestraat 3	9000 Gent
Dhr.	Roger	Germeyns	Bouwmeesterstraat 5	8400 Oostende
Dhr.	Piet	Gevaert	Eksterstraat 5	8450 Bredene
Mevr.	Germaine	Gilles	Koninginnelaan 64	8400 Oostende
Dhr.	Hugo	Goberecht	Paul Michielslaan 45	8400 Oostende
Dhr.	Julien	Goekint	Zandvoordeschorredijkst 65	8400 Oostende
Dhr.	Dirk	Goes	Westlaan 29	8400 Oostende
Mevr.	Jenny	Groenvynck	Albert I Promenade 87/2	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Guillemin	Koninginnelaan 50/4	8400 Oostende
Dhr.	Herman	Heughebaert	Verenigde Natieslaan 10	8400 Oostende
Dhr.	Gilbert	Hollevoet	Torhoutsesteenweg 319	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Hostyn	Zwaluwenstraat 118	8400 Oostende
Dhr.	Jef	Hostyn	Frère Orbanstraat 89	8400 Oostende
Dhr.	Raymond	Houwen	Meeuwenlaan 9	8400 Oostende
Dhr.	Georges	Hubrechtsen	Fritz Vinckelaan 79	8450 Bredene
Dhr.	August	Hulpiau	Langestraat 41 B	8400 Oostende
Dhr.	Staf	Huys	Kappellestraat 86 6V	8400 Oostende
Dhr.	Eric	Ingelbrecht	Meeuwenlaan 28	8400 Oostende
Dhr.	Simon	Ippel	Verenigingstraat 161	8400 Oostende
Mevr.		Jacquet	Gounodstraat 2A/42	2018 Antwerpen
Dhr.	R.	Jansoone	Eikenlaan 12	8480 Ichtegem
Dhr.	Johan	Joye	Violierenlaan 124	8400 Oostende
Dhr.	Pierre	Kimpe	Jules Peurquaetstraat 18/2	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Labyt	Sartlaan 57	8400 Oostende
Dhr.	Daniël	Lamoot	Hoogwegel 20	8460 Oudenburg
Dhr.	R.	Lamoot	Albert I Promenade 38/8	8400 Oostende
Mevr.	Monique	Lanoye	Madridstraat 2/5	8400 Oostende
Dhr.	J.	Laschet	Nieuwe Langestraat 53	8400 Oostende
Dhr.	Alfons	Laureys	Olmenlaan 2	8460 Oudenburg
Dhr.	Vic	Leerman	De Rudderstraat 75	8400 Oostende
Dhr.	Jean-Marie	Lermyte	Kortrijkstraat 323	8870 Izegem
Dhr.	Edwin	Liétard	Wapenplein 14/3	8400 Oostende
Dhr.	Gregory	Lisabeth	Prins Albertlaan 5	8400 Oostende
Dhr.	Robert	Lisabeth	Heidebloemstraat 24	8400 Oostende
Mevr.		Louwagie	Carnegielaan 39	3500 Hasselt
Dhr.	Bernard	Maertens	Sint Paulusstraat 40	8400 Oostende
Mevr.	Marie-Christine	Mahieu	Duinenstraat 123	8450 Bredene
Dhr.	Raymond	Mahieu	Duinenstraat 186	8450 Bredene
Dhr.	Erik	Makelberge	Koolmeesstraat 22	8400 Oostende
V.Z.W.		Marien Ecol. Centrum	Langestraat 82	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Marlein	Jozef II straat 35	8400 Oostende
Dhr.	Henri	Mille	Sint-Paulusstraat 14/4	8400 Oostende
Dhr.	André	Missiaen	Steense Dijk 364	8400 Oostende
Mevr.	Marie-José	Montmorency	Albert I Promenade 65/16	8400 Oostende
Dhr.	Vic	Neiryck	Noordstraat 13	8420 De Haan
Dhr.	Rigobert	Neyman	Jules Peurquaetstraat 53	8400 Oostende
Dhr.	Dirk	Nolf	Nieuwpoortsesteenweg 56	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Olsen	Prinses Stefanieplein 39	8400 Oostende
Dhr.	Raymond	Panckoucke	Bloemenstraat 11	8400 Oostende
Dhr.	R.	Parmentier	Wilgenlaan 40	8400 Oostende



STEUNENDE LEDEN 2005

Dhr.	Henri	Passchijn	Druivenlaan 9	8400 Oostende
Dhr.	André	Perdaens	Acacialaan 10	8400 Oostende
Dhr.	Etienne	Pitteljon	Leopoldlaan 179	8430 Middelkerke
Dhr.	Marcel	Plovie	Eigen Haardstraat 9	8400 Oostende
Dhr.	J.	Ponjaert	Vindictivelaan 14/19	8400 Oostende
Dhr.	Felix	Porta	Leopold II laan 21/4	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Pottiez	Rietstraat 51	8400 Oostende
Dhr.	Jacques	Priem	Frans Musinstraat 19	8400 Oostende
Dhr.	Emiel	Provoost	Paul Michielslaan 33	8400 Oostende
Mevr.	Martine	Quaegebeur	Feeënpad 4	8400 Oostende
Dhr.	Willy	Rappelet	Prinses Stefanieplein 59/401	8400 Oostende
Dhr.	Frank	Redant	Pauwhoflaan 13	8450 Bredene
Dhr.	Hugo	Schramme	Petunialaan 41	8400 Oostende
Dhr.	Robert	Schuyesmans	Hofstraat 28/32	8400 oostende
Dhr.	Edmond	Serie	Taboralaan 50	8400 Oostende
Dhr.	Michaël	Serruys	Magdalenasteenweg 27/2	1000 Brussel
Dhr.	Roland	Simoen	Vindictivelaan 14/21	8400 Oostende
Dhr.	Georges	Smislaert	Sint-Annalaan 136	1800 Vilvoorde
E.H.	Frans	Sonneville	Vindictivelaan 8/8	8400 Oostende
Dhr.	Ronny	Standaert	Gistelhofstraat 90	8920 Langemark
Dhr.	Pierre	Stemgee	Gentstraat 6	8400 Oostende
B.V.B.A.	J.	Story-Scientia	P. Van Duyseplein 8	9000 Gent
Dhr.	Roland	Stubbe	Frans Musinstraat 41/2	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Timmermans	Sint Sebastiaanstraat 24	8400 Oostende
Dhr.	Patrick	Vaes	Zandvoordestraat 157	8460 Oudenburg
Dhr.	Jos	Valcke	Duivenstraat 4	8400 Oostende
Dhr.	Jean-Pierre	Van Acker	K. Van De Woestijnestr. 12	8400 Oostende
Mevr.	Paule	Van Audekerke	Hendrik Serruyslaan 72/11	8400 Oostende
Dhr.	Jacques	Van Bergen	Petunialaan 29	8400 Oostende
Dhr.	Luc	Van Coolput	Van Stralenstraat 39	2060 Antwerpen
Mevr.	Roos	Van Dender-Castelein	de Smet de Naeyerlaan 3 (BC)	8400 Oostende
Dhr.	Paul	Van der Heyde	Dorpstraat 60	8432 Leffinge
Dhr.	Jean	Van Huele	Euphr Beernaerstraat 42	8400 Oostende
Mevr.	Georgette	Van Paemel	Stenenstraat 15	8400 Oostende
Dhr.	Andreas	Van Steen	Rozenlaan 5	8400 Oostende
Dhr.	Michel	van Tieghem	Edith Cavellstraat 10 A	8400 Oostende
Mevr.	J.	Vanaudenhove	Kappellestraat 5/203	8450 Bredene
Dhr.	André	Vancoillie	Zilverlaan 127	8400 Oostende
Dhr.	Patrick	Vandamme	Rode Kruisstraat 10	8450 Bredene
Dhr.	Alfons	Vandenbussche	Leffingestraat 56/2	8400 Oostende
Dhr.	Norbert	Vandenhouwee	Madelifjeslaan 5	8400 Oostende
Dhr.	Dirk	Vanderbeke	H. Conscienceplein 9/1	8400 Oostende
Mevr.	Jenny	Vandergunst	Meiboomlaan 12	8400 Oostende
Dhr.	François	Vandevelde	Gistelsesteenweg 48	8400 Oostende
Dhr.		Vandewalle	Edith Cavellstraat 82	8400 Oostende
Dhr.	Geert	Vanthuyne	Nieuwpoortlaan 53/1	8660 De Panne
Dhr.	Philip	Vanthuyne	Goedheidstraat 14/2	8400 Oostende
Dhr.	René	Vanwalleghem	Aartshertoginnestraat 54/9	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Vens	Schippersstraat 45/7	8400 Oostende
Dhr. en Mevr.		Verburgh-Serrano	Zwanenlaan 75	8400 Oostende
Dhr.	René	Verdonck	Karel Janssenslaan 29/15	8400 Oostende
Mevr.	Diane	Verelst	Stuiverstraat 288	8400 Oostende
Dhr.	Daniël	Vermeersch	Lijsterbeslaan 56	8400 Oostende
Dhr.	Willy	Versluys	Hendrik Baelskaai 2	8400 Oostende
Dhr.	Dirk	Verstraete	Honoré Borgersstraat 88	8400 Oostende
Dhr.	Ronny	Vilain	Joseph Petrestraat 8/11	1500 Halle
Dhr.	Luc	Vlaemynck	Edmond Laponstraat 22	8400 Oostende
		Vrienden Sted. Musea	Ernest Feysplein 15/27	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Vynck	Kemmelbergstraat 61	8370 Blankenberge
Dhr.	Wilfried	Vyncke	Nijverheidstraat 26/1	8400 Oostende

STEUNENDE LEDEN 2005

Dhr.	Albert	Vyvey	Leopold I plein 2/1	8400 Oostende
Dhr.	Guido	Walters	Honoré Borgerstraat 107	8400 Oostende
Dhr.	Raoul	Wegielski	Sint-Clarastraat 5	8400 Oostende
Dhr.	Rudi	Weise	Voorhavenlaan 1/14	8400 Oostende
Dhr.	Jacques	Wellecomme	Prof. Mac Leodplein 5	8400 Oostende
Dhr.	Michel	Wendelen	Oosthelling 11/28	8400 Oostende
Dhr.	E.A.	Weynen	Brugse Steenweg 49	8450 Bredene
Mevr.	Ingrid	Wolf	Steense Dijk 619	8400 Oostende
Mevr.	Carine	Wybouw	Leffingestraat 293	8400 Oostende

## AANGESLOTEN LEDEN 2005

Mevr.	Jeanine	Ackaert	Louisastraat 2 C	8400 Oostende
Dhr.	Andy	Allemeersch	Cirkelstraat 16 A	8400 Oostende
Dhr.	Renaud	Aneca	Schippersstraat 58/8	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Arnoys	Steenbakkersstraat 50	8400 Oostende
Dhr.	John	Aspesslagh	Hermitagestraat 22	8610 Kortemark
Dhr.	Robert	Aspesslagh	Antoon Mouquéstraat 8	8400 Oostende
Mevr.	Audrey	Bagnall	Adolf Buylstraat 17	8400 Oostende
Dhr.	Simon	Bailliére	Kastanjelaan 37	8400 Oostende
Mevr.	Jacqueline	Beauprez	Fregatstraat 21/8	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Beckmann	Violierenlaan 74	8400 Oostende
Dhr.	August	Beyen	Sint Riquierstraat 12	8450 Bredene
Dhr.	Fernand	Blomme	Irisstraat 12	8400 Oostende
Dhr.	Freddy	Borgers	Geerdegemdries 73	2800 Mechelen
Dhr. & Mev.		Boucquez-Laplasse	Driftweg 59	8450 Bredene
Dhr.	Marcel	Braet	Eekhoornstraat 20	8400 Oostende
Dhr.	Leon	Broucke	Leffingestraat 133	8400 Oostende
Mevr.	Betty	Broux	Steense Dijk 611	8400 Oostende
		Brugse Boekhandel	Dijver 2	8000 Brugge
Dhr.	Rudy	Bulteel	Oud Vliegveld 61	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Byn	Steense Dijk 287	8400 Oostende
Dhr.	Ian	Calcoen	Staatsbladstraat 16/8	1000 Brussel
Mevr.	Alma	Callewaert	Broederlijkheidstraat 6	8400 Oostende
Dhr.	Boris	Capon	Ibisstraat 20	8400 Oostende
Dhr.	Johnny	Capon	Spalaan 31	8400 Oostende
Dhr.	Michel	Capon	Westlaan 19	8400 Oostende
Mevr.	Sara	Capon	Torhoutsesteenweg 35/9	8400 Oostende
Mevr.	Marie	Casier	Korte Kerkstraat 5	9032 Wondelgem
Dhr.	Jaak	Casselmann	Boogschuttersstraat 4	8400 Oostende
Dhr.	Antoon	Catteeuw	Frère Orbanstraat 16	8400 Oostende
		Vlaams Centrum Genealogie	Kronevoordestraat 2 A	8610 Handzame
Dhr.	Pierre	Claes	Kerkstraat 44	8400 Oostende
Dhr.	Gerard	Claeys	Stationstraat 25	8420 De Haan
Dhr.	Ferdinand	Cogghe	Normandlaan 12	8430 Middelkerke
Dhr.	Jacques	Collen	Abraham Orteliuslaan 4	3500 Hasselt
Dhr.	René	Coolsaet	Langestraat 119	8400 Oostende
Dhr.	François	Coopman	Wilgenlaan 38	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Coopman	J. de ter Beerstlaan 15	8450 Bredene
Dhr.	Henri	Corbisier	Mariakerkelaan 131	8400 Oostende
Mevr.		Corbisier	Mariakerkelaan 131	8400 Oostende
E.H.	Jan	Corneillie	Ooievaarslaan 1 - Kamer 206	8400 Oostende
Dhr. en Mevr.		Cornelli-Goeman	Prinsenlaan 32	8400 Oostende
Dhr.	Julius	Cornette	Jozef II straat 41	8400 Oostende
Dhr.	Karel	Coulier	Middenlaan 1	8400 Oostende
Dhr.	Jean-Marie	Cuypers	Ooststraat 67/1	8400 Oostende
Mevr.	Elisabeth	Dasseville	Veilinglaan 93	1861 Meise
Mevr.	Mariette	Dasseville	Witte Nonnenstraat 34	8400 Oostende
Dhr.	Emmanuel	de Bethune	Kasteeldreef 10	8510 Kortrijk
Dhr.	Gustaaf	De Ceuninck	de Smet de Naeyerlaan 13/3B	8400 Oostende
Dhr.	R.	De Coninck	Anjelierenlaan 8	8400 Oostende
Dhr.	R.	De Fraeye	Steense Dijk 248/4	8400 Oostende
Mevr.	Lucienne	De Jonghe	Oostendelaan 27	8430 Middelkerke
Mevr.	Erna	de Kievith	Zwanenstraat 26	8460 Oudenburg
Mevr.	Gerda	de Kievith	Albatrosstraat 17	8400 Oostende
		De Peperbusse	Prins Boudewijnstraat 7	8400 Oostende
Dhr.	Francis	De Smet	Vinkenstraat 3	8400 Oostende
Dhr. en Mev.		De Vlieghe-Ducheyne	Stationsstraat 42	9260 Schellebelle
Dhr.	Armand	De Vreese	Elisabethlaan 365	8400 Oostende
Dhr.	Y.	De Wispelaere	Copmanlaan 13	8420 De Haan
Dhr.	Richard	Debruyne	Leopold II laan 7/4	8400 Oostende
Mevr.	Jeannine	Dechaene	Koningstraat 33	8400 Oostende

AANGESLOTEN LEDEN 2005

Dhr.	Yves	Deckers	Dekenijstraat 4	8400 Oostende
Dhr.	Philip	Declercq	Prinses Elisabethlaan 2	8450 Bredene
Dhr.	Michel	Dedrie	Ernest Feysplein 15/22	8400 Oostende
Mevr.	Raymonda	Dedrie	Plakkersstraat 17	8400 Oostende
Dhr.	Anton	Degrieck	Hamsterstraat 19	8400 Oostende
Dhr.	Jean-Pierre	Degroote	Blauwkasteelweg 4/7	8310 St-Kruis
Dhr.	Martin	Deherdt	Mariakerkeplein 9	8400 Oostende
Dhr.	Robert	Demaegdt	Kievitstraat 17	8400 Oostende
Mevr.	Josette	Demey-Bens	Hendrik Serruyslaan 4/14	8400 Oostende
Dhr.	Freddy	Denecker	Sacramentenstraat 7	8430 Middelkerke
Dhr.	Pol	Dermul	Oosthelling 11/13	8400 Oostende
Mevr.	Simonne	Desaever	Torhoutsesteenweg 63/8	8400 Oostende
Dhr.	Gustaaf	Deschacht	Larixenlaan 14	8400 Oostende
Dhr.	Eugeen	Deschepper	Mariakerkelaan 8	8400 Oostende
Dhr.	Arie	Desnerck	Passchijnstraat 63	8400 Oostende
Mevr.	Anita	Desport	Fregatstraat 16	8400 Oostende
Dhr.	Raoul	Develder	Rietstraat 37	8400 Oostende
Dhr.	André	Devisscher	Rue du Linchet 10	1435 Mont-St-Guibert
Dhr.	Jean-Pierre	Devolder	Amsterdamstraat 49	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Devos	Mimosalaan 51	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Dhondt	Elisabethlaan 336/16	8400 Oostende
Mevr.	Rita	Dierendonck	Schoonheidsleerlaan 26	8450 Bredene
Dhr.	Raymond	Dillen	Pontonstraat 14	8400 Oostende
Dhr.	Y.	Dingens	Leopold II laan 6	8400 Oostende
Dhr.	Kamiel	Dirickx	Taboralaan 182	8400 Oostende
Dhr.	Bernard	Duflou	Oud Vliegveld 63	8400 Oostende
Dhr.	Erwin	Durlinger	Anjelierenlaan 7	8400 Oostende
Dhr.	Jo	Durlinger	Voorhavenlaan 5/16	8400 Oostende
Dhr.	Claude	Everaert	Ieperstraat 14/21	8400 Oostende
Dhr.	François	Falin	Stormmewstraat 5	8400 Oostende
Dhr.	André	Fischer	Halfweghuisstraat 36	8490 Jabbeke
Dhr.	Daniël	Floré	Torhoutsesteenweg 19	8210 Loppem
Mevr.	Suzanne	Germonpre	Karel Janssenslaan 13/3	8400 Oostende
Dhr.	Xavier	Geuskens	Nethestraat 17	3941 Hechtel-Eksel
Dhr.	Johan	Geuens	Frans Musinstraat 20	8400 Oostende
Dhr. & Mevr.		Goes-Bousmans	Westbilklaan 12	8470 Gistel
Dhr.	A.	Goetry	Meeuwenlaan 7/9	8450 Bredene
Dhr.	Dirk	Goossens	Adolf Buylstraat 56	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Huys	Groenendijkstraat 185	8450 Bredene
Dhr.	Jean	Jacobsen	Stockholmstraat 39/4	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Jonckheere	Eigen Haardstraat 19	8400 Oostende
Dhr.	Robert	Kint	Europagalerij 13/338	8400 Oostende
Mevr.		Koten	Guldensporenlaan 16/6	8400 Oostende
Mevr.	Noëla	Koten	Meersstraat 6	9890 Baaigem
Dhr.	Omer	Kyndt	Gistelsesteenweg 11	8460 Westkerke
Dhr.	Robert	Labbeke	Groenveld 64	1930 Zaventem
Dhr.	Geert	Lambert	Batterijstraat 16	8400 Oostende
Dhr.	Alfred	Lammaing	Torhoutsesteenweg 305	8400 Oostende
Dhr.	Eric	Laroye	Koningstraat 37/1	8400 Oostende
Mevr.	Nicole	Lauwers	Jozef II straat 7 A	8400 Oostende
Dhr.	O.	Lavens	Grotestraat 175	8421 De Haan
Dhr.	Willy	Lecluyse	Vlinderstraat 14	8400 Oostende
Dhr.	Michel	Leerman	Koninginnelaan 59/6	8400 Oostende
Dhr.	Jacques	Litiere	Burgemeester A Ronselaan 20	8470 Gistel
Dhr.	Walter	Loontiens	Groenendaallaan 8	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Lowyck	Zwaluwenstraat 77	8400 Oostende
Dhr.	Marc	Loy	Batterijstraat 70	8450 Bredene
Dhr.	André	Maes	Gerststraat 103	8400 Oostende
Dhr.	Jacky	Maes	Christinastraat 117	8400 Oostende
Dhr.	Peter	Marin	Salviaalaan 48	8400 Oostende

AANGESLOTEN LEDEN 2005

Dhr.	Bernard	Maseman	Diksmuidestraat 6/17	8400 Oostende
Dhr.	Jan	Masschalck	Vindictivelaan 2/6	8400 Oostende
Mevr.	Lilian	Maurau	Rogierlaan 25/7	8400 Oostende
Mevr.	Katia	Mensaert	Hennepstraat 30	8400 Oostende
Dhr.	Philippe	Menu	Waterlelielaan 11	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Messiaen	Henri Jasparlaan 37	8434 Westende
Dhr.	Karel	Michielsen	Vaardijk-Noord 1	8460 Oudenburg
Dhr.	Jan	Milh	Serafien De Rijckelaan 21	9840 De Pinte
Dhr.	Johny	Monteyne	Luchthavenstraat 47	8400 Oostende
Mevr.		Morsa	Rogierlaan 28/5	8400 Oostende
Mevr.		Nefors-Schuyesmans	Rogierlaan 41/4	8400 Oostende
Dhr.	Herman	Nevens	Kievitenlaan 22	8420 De Haan
Mevr.	Mireille	Neyman	Vredestraat 32	8400 Oostende
Dhr.	Gilbert	Nieuwenhuysse	Elisabethlaan 1 A	8400 Oostende
Dhr.	Frank	Nootaert	Euphr. Beernaertstraat 58/B3	8400 Oostende
Dhr.	Herbert	Pennequin	Leffingestraat 209	8400 Oostende
Dhr.	Willy	Pieters	Torhoutsesteenweg 53/5	8400 Oostende
Dhr.	Hubert	Pladys	Maria Theresiastraat 88/2	3000 Leuven
Mevr.	Victoire	Ponjaert	Rogierlaan 34/12	8400 Oostende
Dhr.	André	Porta	Euphr Beernaertstraat 116	8400 Oostende
Dhr.	John	Pottier	Adolf Buylstraat 47/2	8400 Oostende
Dhr.	F.	Proot	Plantenstraat 47	8400 Oostende
		Provinciale bibliotheek	Jan Van Eyckplein 1	8000 Brugge
Dhr.	Oscar	Provoost	P. Raedemaekersstraat 33	1830 Machelen
Dhr.	René	Reunbrouck	Voorhavenlaan 171	8400 Oostende
Dhr.	Freddy	Rigaux	Ter Heydelaan 336/4	2100 Deurne
Dhr.	Dirk	Rotsaert	J. de ter Beerstlaan 16	8450 Bredene
Dhr.	Rene	Saudemont	Borsig-Allee 15	D - 53125 Bonn
Dhr.	Jean	Segers	Amsterdamstraat 33/1	8400 Oostende
Dhr.	Pascal	Servaes	Peter Benoitstraat 38	8400 Oostende
Mevr.		Servaes	Torhoutsesteenweg 362	8400 Oostende
Dhr.	Raf	Seys	Ringlaan 1	8680 Koekelare
Mevr.		Seys	Ooststraat 36/8	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Simoens	Groentemarkt 11/11	8400 Oostende
Mevr.	Yvonne	Simon	Van Iseghemlaan 98/9	8400 Oostende
Dhr.	Norbert	Slambrouck	Sterrebeeklaan 4	8400 Oostende
Mej.	Suzanne	Soete	Hendrik Serruyslaan 18	8400 Oostende
		Stadsarchief	Stadhuis - Vindictivelaan	8400 Oostende
Dhr.	Jean	Stemgee	Van Tyghemlaan 39	8400 Oostende
Mevr.	Annie	Storme	Orchideelaan 5	8400 Oostende
Dhr.	Luc	Streber	Boondaelsesteenweg 589	1050 Brussel
Dhr.	Luc	Strybol	Zeelaan 50	8400 Oostende
Mevr.	Adolphine	Sweetlove	Koningstraat 31/2C	8400 Oostende
Dhr.	René	Sweetlove	Am Bahndamm 13	4700 Eupren
Mevr.	Clara	Symaey	Nieuwpoortsesteenweg 23/10	8400 Oostende
Dhr.	Gustaaf	Sys	Roeselarestraat 68 B	8600 Esen
Dhr.	Erwin	't Jaeckx	Rivierstraat 8	8400 Oostende
Dhr.	Ronald	Tulpin	Emiel Moysonplein 1/25	8400 Oostende
Dhr.		Van Daele	Coupurestraat 7	8450 Bredene
Dhr. en Mv.		Van Den Broecke	Torhoutsesteenweg 234/5	8400 Oostende
Dhr.	Rudi	van den meersschaut	Van Craenenbroeckstraat 69/4	9120 Beveren Waas
Dhr.	Jocelyn	Van Eycken	Sint Sebastiaanstraat 20	8400 Oostende
Mevr.		Van Geluwe	Vinkenstraat 5	8400 Oostende
Dhr.	Hendrik	Van Hoecke	Van Iseghemlaan 49/5	8400 Oostende
Dhr.	Lucien	Van Outryve	Karel Janssenslaan 5/1	8400 Oostende
Dhr.	Paul	Van Roost	Tervuursesteenweg 408	2800 Mechelen
Dhr.	Andries	van Rysbergen	Kustlaan 3	8450 Bredene
Mevr.	Gilberte	Van Tyghem	Lotuslaan 29	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Vanblaere	Marie-Joséstraat 5	8400 Oostende
Mevr.	S.	Vancampo	Stuiverstraat 55/57	8400 Oostende

## AANGESLOTEN LEDEN 2005

Dhr.	Alfons	Vandamme	Dr. E. Moreauxlaan 322	8400 Oostende
Dhr.	Louis	Vande Casteele	Sint Riquierstraat 17	8450 Bredene
Mevr.	Gerda	Vande Wynckel	Koopvaardijstraat 14	8400 Oostende
Dhr.	Edwin	Vandenbergh	Eikhofstraat 19	8600 Diksmuide
Dhr.	Robert	Vandenbergh	Longchamplaan 84	8400 Oostende
Mevr.	Cecile	Vandenbroecke	Laar 20	2630 Aartselaar
Mevr.	Georgette	Vandendriessche	Leopold I plein 5A/12	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Vander Heyde	Torhoutsesteenweg 35/1	8400 Oostende
Dhr.	Rene	Vandercruyssen	Mariakerkelaan 330	8400 Oostende
Dhr.		Vandermeulen	Mercatorlaan 19/34	8400 Oostende
Dhr.	Martin	Vanderstraeten	Taboralaan 49	8400 Oostende
Dhr.	Frans	Vanderwal	Oud Vliegvelde 35	8400 Oostende
Dhr.	John	Vandesteene	Ravenlaan 16	8400 Oostende
Dhr.	Daniël	Vandewinkel	Cardijnplein 6/10	8400 Oostende
Dhr.	Godfried	Vandooren	Zwaluwenstraat 145/4	8400 Oostende
Dhr.	Pierre	Vanhecke	Henri Lalouxlaan 45	8670 Koksijde
Dhr.	Robert	Vanhix	Pycke de ten Aerdelaan 30	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Vanhooren	Mercatorlaan 19/53	8400 Oostende
Mevr.	Christiana	Vanhoucke	Zwevezelestraat 72	8820 Torhout
Dhr.	Jo	Vanhoutte	Meibloempjeslaan 4/2	8400 Oostende
Dhr.		Vanleke	Passchijnstraat 5	8400 Oostende
Dhr.	Bart	Vansevenant	Ijzerstraat 24A/13	8400 Oostende
Dhr.	André	Vansielegem	Havenstraat 22	8400 Oostende
Mevr.	Jeannine	Vanwelsenaers	Limbalaan 29	8400 Oostende
Mevr.		Vercruyse	Kraanvogelstraat 1	8400 Oostende
Dhr.	Roger	Verdonck	Amsterdamstraat 49	8400 Oostende
Dhr.	Fernand	Verhaeghe	Violierenlaan 53	8400 Oostende
Dhr.	Marcel	Verhaeghe	Dr. Verhaeghestraat 20	8400 Oostende
Mevr.	Gerda	Verhulst	Gerststraat 57	8400 Oostende
Dhr.	Henri	Verkouille	Zwanenlaan 44	8400 Oostende
Dhr.	Charles	Vermeersch	Lange Violettestraat 249	9000 Gent
Dhr.	Dries	Vermeesch	Kievitstraat 3	8400 Oostende
Mevr.	M.	Vermeulen	Koningstraat 55/3	8400 Oostende
Dhr.	Herman	Viaene	Vindictivelaan 14/9A	8400 Oostende
Mevr.	Maria	Vieren	Gerststraat 12	8400 Oostende
Dhr.	Guido	Volcke	Vanderstichelenstraat 135	8400 Oostende
Dhr.		Vollmacher	Ooststraat 42B/7	8400 Oostende
Mevr.	Denise	Willaert	Kapucijnenstraat 23/3	8400 Oostende
Mevr.	Marie-José	Willaert	Stockholmstraat 35/2	8400 Oostende
Dhr.	René	Wybouw	Kanaalstraat 7	8470 Gistel
Dhr.	Roland	Wybouw	Ieperleedstraat 13	8432 Middelkerke
Dhr.	Leonard	Zonnekeijn	Ooststraat 6/4	8400 Oostende

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).

Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt  
Uw kleurenfoto's manueel  
afgewerkt volgens de  
modernste technologie  
met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

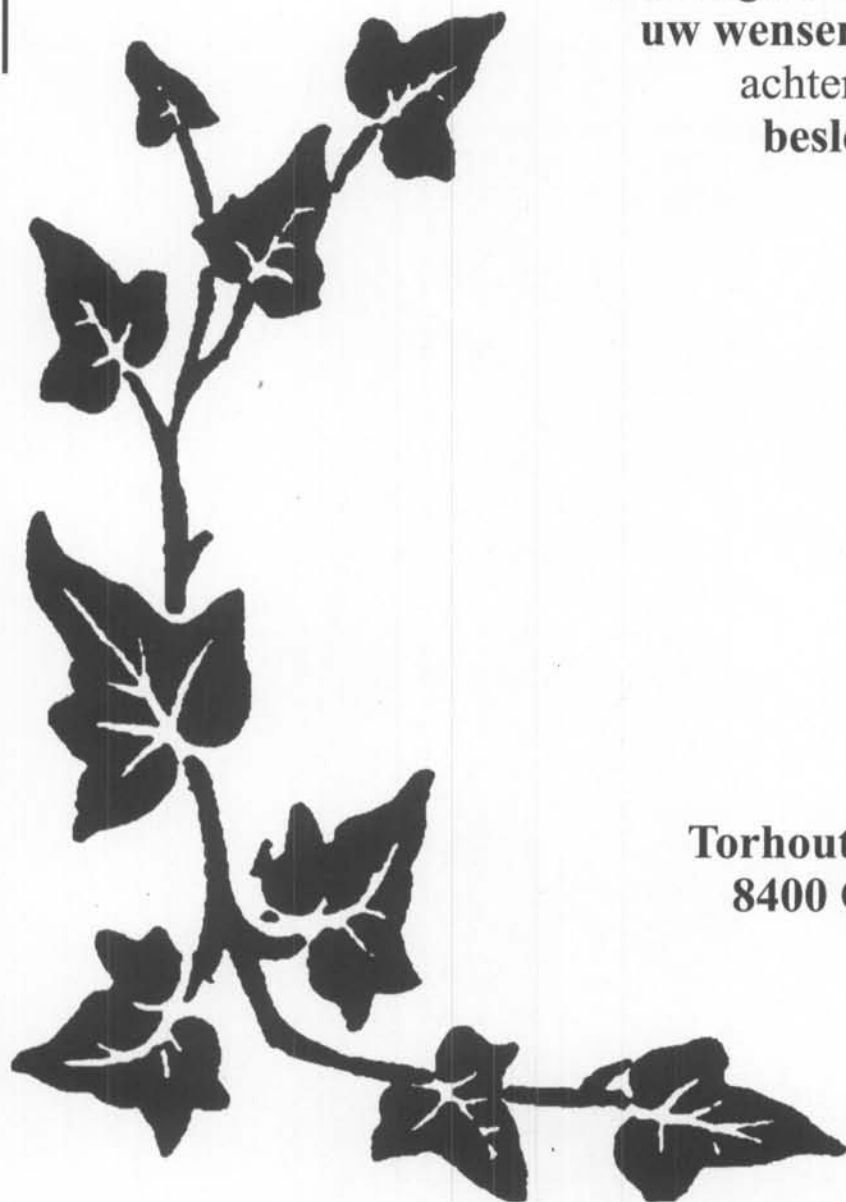
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53



# MAANDBLAD

**FEBRUARI 2006**

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

### Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement: € 15

Beschermd abonnement: € 20

Weldoend abonnement: € 30

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 2**

**MAAND februari 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 44: **N. HOSTYN:** Nog Oostendse (Kijk)boeken opnieuw bekeken.

blz. 45: **R. VANCRAEYNEST:** De afleidingsvaart (2 en slot).

blz. 53: **F. HUBRECHTSEN:** Militaire gebouwen te Oostende in het verleden.

blz. 61: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 5).

blz. 70: Jaarverslag 2005

## KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever** : Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur**: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen** : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

### Het Bestuur

#### *Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

#### *Voorzitter:*

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

E-mail: [falise.jp@scarlet.be](mailto:falise.jp@scarlet.be)

#### *Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

#### *Secretaris:*

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

E-mail: [de.plate@pandora.be](mailto:de.plate@pandora.be)

#### *Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

#### *Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

### Schreven in dit nummer:

Norbert HOSTYN: Directie Musea, p.a. H. Serruyslaan 18a, 8400 Oostende.

Raymond VANCRAEYNEST: Blauw Kasteelstraat 103, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN: Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

## **FEBRUARI ACTIVITEIT**

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 23 februari om 20.00 uur**

in de Conferentiezaal van de V.V.F. Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende

Onderwerp: **DE SCHEEPSWERVEN VAN HET DERDE DOK**

Spreker: dhr. Louis PINCKET

Louis PINCKET is effectief lid van De Plate en was meer dan 25 jaar sloopstimmerman, kenner dus van de houten scheepsbouw en de werven van Oostende.

Reeds in 1941 leerling-timmerman op de scheepswerf "Achiel Hillebrant en Zonen" bouwde Louis PINCKET mee aan meer dan 20 schepen en hielp hij mee aan de vele sloopsherstellingen na de oorlog.

Enkele jaren geleden werd er nog op hem beroep gedaan, samen met twee oud collega's, voor het opkalfateren van de Oostendse tweemastsloop "Nele", als vrijwilliger natuurlijk, zoals hij ook de houtrestauratie van de Steense molen hielp verwezenlijken.

Voor ons eigen museum restaureerde hij 3 maquettes van zeilschepen en een vierde schip "ligt op" in zijn appartement, naast o.a. De Mercator en andere zelfgemaakte schaalmodellen.

De spreker van deze avond is dus een vakman die ons de geschiedenis zal vertellen van de werven van de "derde bassin" tot 1947, het jaar van de verhuis naar de nieuwe Werfkaai.

De voordracht wordt geïllustreerd met vele foto's vanuit die tijd en zal gehouden worden in de taal van de werf.

't Go stief interessant zien, lid of gin lid iederain is welgekomen en je moe nie betoalen bie 't binnenkommen ook nie bie 't butengoan.

## **THEMATENTOONSTELLING MUSEUM DE PLATE**

NOG TOT ZATERDAG 11 FEBRUARI 2006 tot laat in de avond (nacht van de Oostendse Musea) loopt de tentoonstelling "Ernest George – Het Album". met de schetsen van de Londense architect Sir Ernest GEORGE (1839-1922)

VANAF ZATERDAG 25 FEBRUARI start een nieuwe tentoonstelling:  
**"De Sint Petrus en –Pauluskerk in confrontatie"**  
een tentoonstelling met foto's van Valère PRINZIE.

## NOG OOSTENDSE (KIJK)BOEKEN OPNIEUW BEKEKEN

door Norbert HOSTYN

**Ph. BLOMMAERTS, Een eeuw Oostendse postgeschiedenis belicht, s.l. (Het Streekboek), (2000).  
D/2000/3926/10**

Philippe Blommaerts schreef zijn licentiaatverhandeling kunstwetenschappen over dit onderwerp. Een herwerkte versie werd in boekvorm uitgegeven. Een waar uitgeverisrisico : een heus boek over een zo'n beperkt onderwerp.

Het boek behandelt de Oostendse postgeschiedenis. Een geschiedenis uit architecturaal oogpunt, niet vanuit filatelistische of macrofilatelistische benadering. Dit gebeurde eerder al door specialisten ter zake.

Een eerste hoofdstuk geeft de volledige voorgeschiedenis tot aan de bouw van het eerste Postgebouw aan de Hendrik Serruyslaan mét foto van het kantoor in de Witte Nonnenstraat (blz. 8; eerder reeds gepubliceerd door Van Caillie). Een kort hoofdstuk werd het, want de tastbare gegevens, en zeker de iconografische documenten, zijn nu eenmaal schaars.

Het boek behandelt verder in-extenso de bouwgeschiedenis en de wedervarens van de twee opeenvolgende postgebouwen aan de Hendrik Serruyslaan.

Ook het nieuwe gebouw aan de Slachthuiskaai komt nog even in beeld (blz. 94), al had dit m.i. ook een uitwerking verdient in de zin van de twee andere postgebouwen, info over de architecten inclus.

Geen foto's van de kantoren in het Kursaal of in de wijken; geen foto's van de voorlopige kantoren in de Kapellestraat en de Witte Nonnenstraat. Geen foto's van de sloop vóór en de bouw van de eerste uitbreiding van het Eysselinck-gebouw

Prachtig beeldmateriaal overigens : de bouw in 1904-1905 (blz. 4, 25, 38), de lokettenhal (45), de telefooncentrale (36), tijdens de wereldoorlogen (44, 47, 48), bouw 1947-1949 (57, 58, 59), bouw tweede uitbreiding (85, 88, 89). Foto bovenaan blz. 88 toont de huizen in de Poststraat (tijdens de sloop kwam door onoordeelkundig slopen de gevel op straat terecht en raakte, gelukkig zonder veel erg, nog net het huis aan de overzijde).

*Het boek vindt u in het Fonds Ostendiana van de Bibliotheek Kris Lambert en in de uitleen onder het nr. OOST 376.1.*

---

**VERBETERING** aan tijdschrift nr. 1 – januari 2006, blz. 31.

Bij effectieve leden bijvoegen:

Dhr. Dirk Beirens	Floralaan 7	8400 Oostende
Dhr. Serge Van Daele	Coupurestraat 7	8450 Bredene

## DE AFLEIDINGSVAART (2<sup>e</sup> deel en slot)

door **Raymond VANCRAEYNEST**

### 14. De Brandariskaai

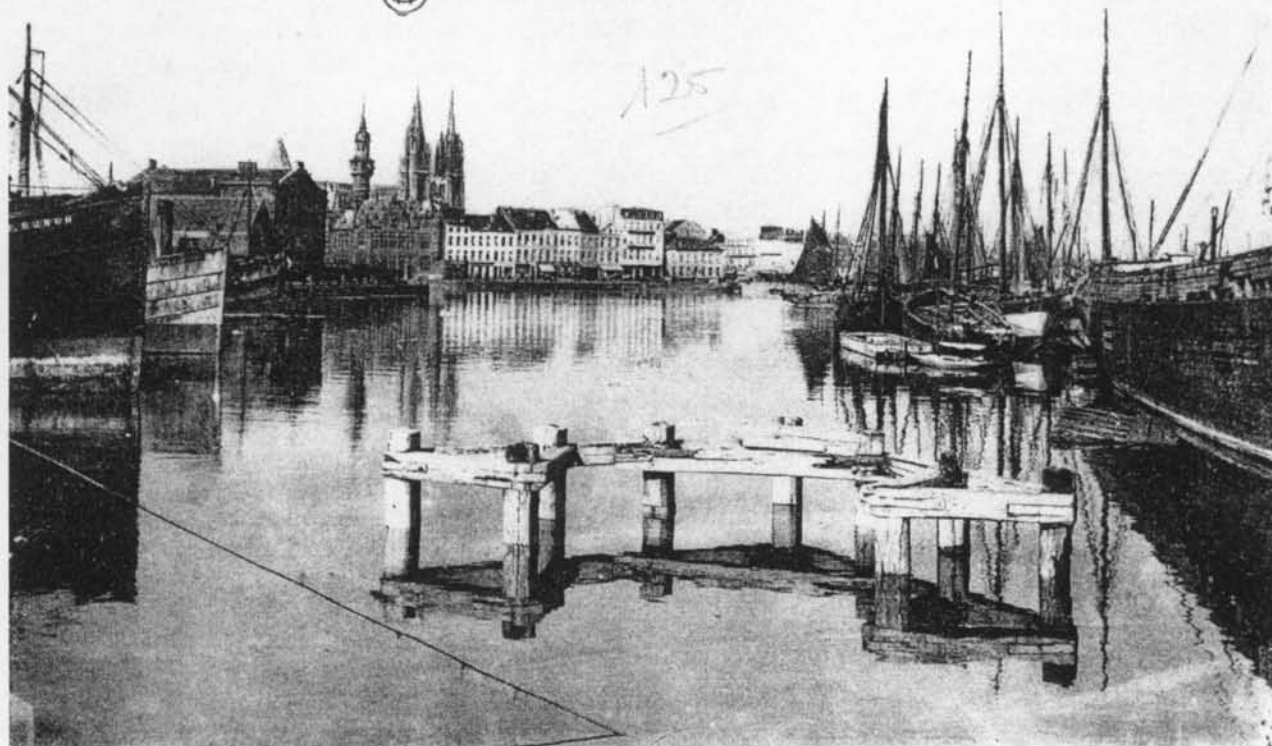
Ingenieur Van der Schueren meldde op 20 juni 1905 aan de minister van Openbare Werken dat 15 juni de datum was om de werken te beginnen aan het bouwen van een kaaimuur en een dok stroomafwaarts van de brug van de Brugse Poort en aan de aanpassing van de sluis en van de duiker van de Conterdam (1).

De Handelskamer liet op 26 juni 1905 aan de minister weten dat de scheepvaart op de afleidingsvaart volledig onderbroken was en vroeg de kosteloze hulp van een sleepboot van de Staat en een gratis doortocht van de sluisen van Slijkens.

De onderbreking van de scheepvaart die eerst voorzien was van 1 juni tot 1 november 1905 werd verlengd van 1 november 1905 tot 1 april 1906 en nog langer wegens de moeilijkheden met de funderingen van de spoorwegbrug. De Handelskamer vroeg op 20 maart 1906 aan de minister van Openbare Werken de Smet de Naeyer om de werken aan de afleidingsvaart te bespoedigen in het belang van de beurdiensten. De werken aan de spoorwegbrug vorderden zeer traag, zelfs nog in 1908. Ook de werken aan de kaaien van het Brandarisdok die op 4 mei 1905 werden aanbesteed en



74. OSTENDE — Entrée du Port



*Het Brandarisdok na de afbraak van de stuwbrug. Het dok staat rechtstreeks in verbinding met de handelsdokken. Links ziet men het voor de helft afgebroken openbaar stapelhuis.*

in 1906 moesten voltooid zijn, waren in 1908 nog bezig. Ingenieur Van Gansberghe liet op 19 juli 1905 aan de minister weten dat aannemer Storms bezig was met de afbraak van de stuwbrug bij het 1<sup>ste</sup> dok. Het brugdek was eigendom van de spoorwegen maar ingenieur Sarton was bereid het over te maken aan de Domeinen om het te verkopen (2).

Conducteur A. Cadola liet in zijn rapport van 24 november 1905 te Oostende opgemaakt weten dat het stortebed van het bovenhoofd van de Conterdamsluis werd naar omhoog geduwd door de druk van het water van de Camerlincx die eronder door passeert in een duiker. Aannemer Storms had het water in de afleidingsvaart weggepompt tussen de dammen die langs weerskanten van de sluis waren gelegd.

Vanaf 18 december 1905 was het aan voetgangers, paarden en rijtuigen verboden over de draaibrug van de Brugse Poort te passeren voor de duur van 3 maanden. De voetgangers echter mochten blijven passeren over de dam die opgeworpen was stroomopwaarts van deze brug (3).

Op 3 januari 1906 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat het deel van de afleidingsvaart tussen de Oostendse dokken en de brug van de Brugse poort werd droog gelegd om de westelijke kaaimuur te bouwen. Daartoe zou de kaaimuur die 7 jaar geleden werd gebouwd langs de rechteroever moeten geschoord worden met een aarden wal om het wegschuiven te vermijden (4).

Op 14 maart 1906 schreef ingenieur Van Gansberghe aan de minister dat het waterpeil in het Brandarisdok op + 1,50 m stond. De glijding van de oostelijke muur kon vastgesteld worden door scheuren in de grond van de steenweg die er langs liep en door spleten in het gebouw van het voorlopig zeestation. In afwachting van het aarden massief werd het waterpeil op + 3,00 m gebracht (5).

De scheepvaart werd door de werken verder stilgelegd vanaf 1 juni 1905 tot 1 november 1905 en verder tot 1 april 1906.

Op 9 april 1906 kon Van Gansberghe de minister laten weten dat aannemer Storms aanvaard had 4 caissons te laten zinken met de bijhorende kaaimuur tussen de afgebroken stuwbrug en de zeesluis van de oude dokken tegen 190.000 frank (6).

Op 11 april 1906 liet hij aan de minister weten dat de Handelskamer zijn beklag had gemaakt over de traagheid van de werken bij het herbouwen van de spoorwegbrug van Bredene aan de zwaaiikom. De spoorwegen moesten de bruggenhoofden volledig afbreken en herbouwen, de grondvesten inbegrepen (7).

Op 8 mei 1906 liet hij aan de minister weten dat sinds eind april aannemer Storms het schoren van de voet van de muur tussen de dokken en de Brugse poort met een aarden wal had beëindigd en opnieuw begonnen was met het uitpompen van water. Slechts enkele kleine bewegingen werden nog vastgesteld.

Nog moeilijkheden deden zich voor met de voorlopige omleiding van de Camerlincx zoals op 31 mei 1906 aan de minister werd gemeld. Het water was doorgebroken bij het spoorwegbrugje leidend naar het station Oostende-stad en later op 25 juni ook bij het brugje naar het Zeestation. De aannemer had maatregelen moeten nemen met palen en paalplanken, enz...(8).

Om de 2 aaneengeschakelde bruggen met 4 sporen te bouwen die 30 m lang waren en 2,5 m hoger lagen, werd ondertussen een brede dijk gelegd dwars over de afleidingsvaart stroomafwaarts van de bruggen om het spoorverkeer naar het zeestation te laten doorgaan (9)

De dam stroomopwaarts van de brug van de Brugse poort was in september 1906 bezweken onder de druk van het water. De bouwputten tot aan het 1<sup>ste</sup> dok liepen vol water met een grote achterstand voor het einde van de werken tot gevolg. Er moesten nog 4 caissons afgezonken worden, de eerste in april (10).



De onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart werd verder verlengd tot 1 oktober 1907 (11).

Tijdens de herstellingswerken aan de Conterdamsluis werd door aannemer Storms een loden doos gevonden waarin een koperen plaat stak met het volgend inschrift: "Monsieur Charles Oenee, baron de Groespan de berges (??), chevalier de l'ordre du Lion Belgique et de la legion d'honneur, bourguemaître de la ville de Bruges, président de l'ordre equestre de la province et de diverses wateringues, posa cette 1ere pierre le 24 juin 1819. Construit sous la direction de M.A.J. Goudrian, inspecteur-general du Waterstaat, chevalier des ordres royaux du Lion Belgique et de la légion d'honneur et des officiers servant sous ses ordres

J. De Brock, ingénieur en chef  
B. Goudrian, ingénieur  
Elzevier, aspirant ingénieur (12)

De Camerlinx, die vroeger uitmondde in de haven ter hoogte van de oude sluizen van Slijkens, werd tijdens de grote havenwerken afgebogen en overwelfd en mondde voortaan uit in de haven met verlaten naast de sluis De Mey.

Het stadspersoneel dat de uitwatering moest bedienen, had dat eens vergeten zodat ingénieur Van Gansberghe op 5 februari 1907 aan de minister moest laten weten dat het zeewater was binnengedrongen en het water op het peil +3,00 m stond (13).

In de loop van 1907 en 1908 werd naarstig voortgewerkt aan het Brandarisdok. De brug van de Brugse poort werd door aannemer Storms verplaatst bij middel van 6 vijzels tegen 1580 frank (14). Het betonneren van de voorlaatste caisson werd aangevat op 22 juni 1907. Op de hoek van het Brandarisdok en het 1<sup>ste</sup> dok werd een vijfzijdige caisson afgezonken waarvan het betonneren begonnen werd op 30 juli 1907 (15).

Op 29 september 1907 was het betonneren begonnen van de caisson van 9,00 x 6,50 m die afgezonken werd op de plaats van het oostelijk bruggenhoofd van de afgebroken oude stuwbrug.

Op 21 januari 1908 legde aannemer Storms de laatste hand aan de laatste caisson die op de rechteroever moest gezonken worden stroomafwaarts van de brug van de Brugse poort. Op 22 mei 1908 vroeg de Handelskamer aan de Federatie van de Binnenschippers te protesteren tegen de lange onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart.

Dat gebeurde volgens de brief d.d. 3 juni 1908. Hoofdingénieur Van Gansberghe van de Dienst van de Kust antwoordde dat de lange duur te wijten was aan de belangrijke opgelegde wijzigingen en de opgelopen tegenslagen, maar ook aan de aannemer die in gebreke was gebleven (16).

Op 10 maart 1908 meldde Van Gansberghe dat de aannemer op 6 maart begonnen was met het afzinken van de caisson van 18,95 m x 6,00 m tegenover het voorlopig zeestation op de plaats van het afgebroken bruggenhoofd van de verplaatste brug van de Brugse poort.

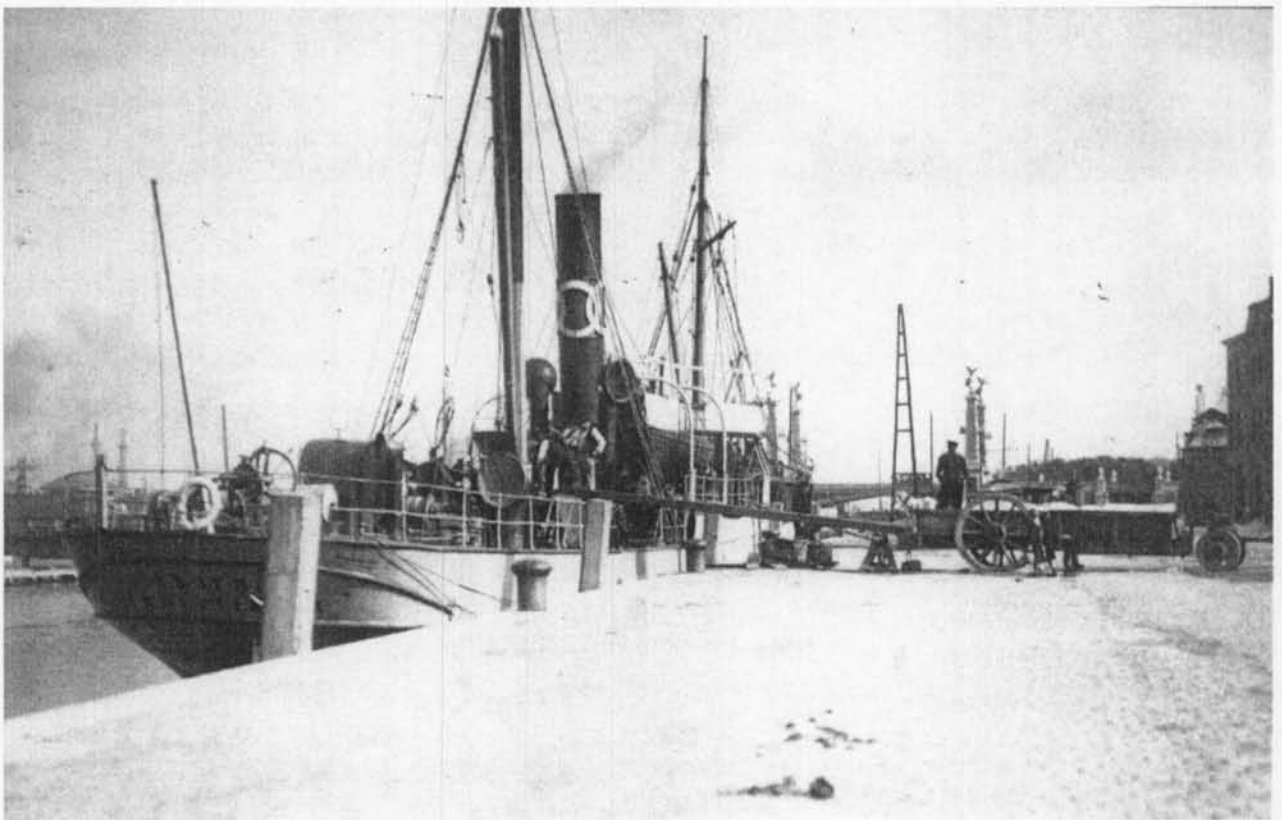
Op 27 juni 1909 werd het verkeer van voetgangers en rijtuigen over de brug van de Brugse poort weer hernomen (17).

Op 1 juni 1908 werden weerstandsproeven gedaan met de 2 stalen bruggen over de afleidingsvaart met 4 locomotieven van 120 ton. Er werd een doorbuiging vastgesteld van 27 mm daar waar 37 mm werd verwacht.

Vervolgens reden de locomotieven 2 aan 2 in tegengestelde richting aan 40 km per uur en kruisten elkaar op de brug. Dezelfde doorbuiging werd vastgesteld. De scheepvaart kon nu hernemen na een onderbreking van 3 jaar daar waar 6 maanden waren voorzien (18).

Op 8 juli 1908 liet ingenieur P. Van den Schueren aan de minister weten dat de kaaimuur voor het zeestation volledig voltooid was. Op de linkeroever was men bezig met het plaveien tussen de Brugse poort en het 1<sup>ste</sup> dok. Het water werd binnengelaten in het nieuwe dok en het wegbaggeren van de dam op de plaats van de oude stuwbrug was begonnen (19). Dat werk zou 3 weken duren (20).

In de loop van 1908 naderden al de werken hun einde. In september was de kaaimuur (Brandariskaai) tussen het 1<sup>ste</sup> dok en de brug van de Brugse poort voltooid. De dam aan het 1<sup>ste</sup> dok was verdwenen en het nieuwe dok ging nu verder uitgediept worden door baggeren; nog een deel van de kaaimuur van het 1<sup>ste</sup> dok moest afgebroken worden. De dam in de afleidingsvaart door de spoorwegen opgeworpen bij de twee stalen bruggen werd door de spoorwegen weggenomen. De Kapellebrug (te Slijkens) zou verder vervangen worden door een nieuwe stuwbrug om een sasdok te vormen (21). Blevten nog te voltooien de werken aan de duiker van de Camerlinx onder de afleidingsvaart. Veel moeilijkheden werden hierbij andermaal ondervonden. Als dat werk dat nu op goede weg was, voltooid zal zijn, zal men de sluis afwerken. Over een jaar zullen de schepen kunnen passeren (22).



*Op de Brandariskaai in de maand juni 1911 wordt ijs gelost uit het Noorse S.S. ODDFRIED afkomstig uit Noorwegen. In de verte de met engelen versierde de Smet de Naeyerbrug over de afleidingsvaart. Over de brug rijdt een tram, type "Phare".*

Op 13 november 1908 is het eerste zeeschip, het Zweeds S.S. REIF de brug van de Brugse poort gepasseerd om daar zijn lading hout te lossen voor de firma Liebaert (23).

De scheepvaart op de afleidingsvaart werd eerst onderbroken op 1 juni 1905 voor 5 maanden. Die datum werd achtereenvolgens uitgesteld tot 1 april 1906, tot 31 december 1906, tot 1 oktober 1907, tot 31 mei 1908, tot 31 augustus 1908 en nu tot 31 december 1908 (24).

Op 13 november 1908 liet ingenieur Van Gansberghe de minister weten dat de grondvesten in hout van de kaaimuur van het 1<sup>ste</sup> dok, tussen het stapelhuis en het westelijk bruggenhoofd van de oude stuwbrug, werden afgebroken (25).

Op 16 januari 1909 schreef hoofdingenieur-directeur Bourgoignie een brief aan aannemer Storms met een verslag van de staat aan de werken opgemaakt door ingenieur Van der Schueren op 9 januari 1909 (26).

In januari 1909 was de duiker aan de Conterdamsluis bijna volledig afgewerkt (27). De scheepvaart op de afleidingsvaart tussen het zwaardok en de Conterdamsluis inbegrepen zou echter onderbroken blijven tot 31 maart 1909 (28). Op 14 april werd te Brussel een verdere onderbreking afgekondigd tot 30 april 1909 (29).

Op 8 mei 1909 liet Bourgoignie de minister weten dat sinds 6 mei binnenlanders met 1,40 m tot 1,58 m diepgang op de afleidingsvaart konden varen tussen de oude en de nieuwe dokken. Vandaag 8 mei nog passeerde een binnenschip met 2 m diepgang (30). I.p.v. 5 maanden had de onderbreking 47 maanden geduurd.

### 15. De bovenstuwbrug

De werken aan de bovenstuwbrug gingen rap vooruit. De grote caisson van 42,40 x 35,90m, de grootste in België, was sinds lang afgezonken en het metselwerk voor de grondvesten was bijna gedaan (31).

De gronden ten westen van het Brandarisdok werden begin 1910 overgedragen aan de stad. De werken aan de Brandariskaai, aan de sluis en de duiker van de Conterdam waren aanbesteed geweest voor 306.817,27 frank en waren halverwege 1909 praktisch gedaan (32).

De werken stroomopwaarts van het zwaardok waren aanbesteed voor 1.442.000 frank (33)

Op 1 januari 1911 werd het oud openbaar stapelhuis overgebracht naar de nieuwe dokken. Op 4 april werd het douane kantoor overgebracht behalve een gedeelte dat ter plaatse bleef zolang de Cockerill lijn nog niet was verplaatst naar de nieuwe tijkaaimuur (34).

De werken stroomopwaarts van het zwaardok, aan de stuwbruggen en het sasdok waren aanbesteed op 4 juli 1907 (35). De tweede stuwbrug te Slijkens ter vervanging van de Kapellebrug was begin 1911 bijna voltooid.

Het was aannemer Coppieters die de aanbesteding had verworven tegen 1.419.000 frank. Vóór de lente 1912 was het werk voltooid en bedroeg nagenoeg 1.700.000 frank.

Dit werk moest gedaan zijn tegen 1 januari 1910 uitgesteld tot 1 januari 1911. Eindelijk afgewerkt in januari 1912 (36). Dan bleven nog baggerwerken uit te voeren tussen de 2 bruggen, sluisdeuren moesten nog geplaatst worden en de bermen gebouwd en afgewerkt. Zo werd het juni 1913.

### 16. Oorlog en heropbouw

Toen kwam in augustus 1914 de eerste wereldoorlog met al de daarbijgaande beschadigingen en vernielingen. Na de wapenstilstand op 11 november 1918 kon men beginnen denken aan herstel en heropbouw.

Op 21 december 1919 liet ingenieur Van der Schueren aan de minister weten dat de deuren van de sluis van de oude handelsdokken zouden teruggeplaatst worden. Het zeewater kon tot nu toe vrij in-en uitstromen en er zand en slib neerzetten. Er moest gebaggerd worden in het 1<sup>ste</sup> dok op -1,80 Z en in het 2<sup>de</sup> dok op -1,50 m Z. Het totaal volume van ongeveer 90.000 m<sup>3</sup> moest gestort worden



*De dubbele metalen spoorwegbrug met 4 sporen, die gebouwd werd op het einde van de afleidingsvaart bij het zwaaidok, zorgde voor de rechtstreekse spoorwegverbinding naar Oostende Kaai. Ze werd bij de aftocht van het Duitse leger in oktober 1918 grondig vernield. Zicht naar het zwaaidok toe.*

in de afleidingsvaart tussen de Conterdamsluis en de brug van de Brugse poort. De afleidingsvaart werd nu definitief buiten gebruik gesteld met de bedoeling de spoorwegterreinen uit te breiden om te Oostende het enig spoorwegstation tot stand te brengen (37).

Op 28 februari 1920 liet ingenieur Van der Schueren aan de minister weten dat de benedenstuwbrug zo snel mogelijk moest herbouwd worden. De minister ging akkoord en de aanbesteding zou plaats hebben op 9 juli 1920. De goedkeuring kwam op 28 juli 1920 en het werk werd uitgevoerd door de S.A. Ateliers de Willebrouck (38).

Het bevel tot uitvoering van de werken werd gegeven op 13 augustus 1920 en het einde werd gesteld op 30 december 1920.

Door allerlei omstandigheden werd vertraging opgelopen en de einddatum vastgesteld op 30 december 1921; verdere bijkomende werken aan de benedenstuwbrug gaven aanleiding tot onderbreking van de scheepvaart op 21 en 22 september 1923. De definitieve aanvaarding had plaats op 27 september 1923 (39).

In 1922 werd beslist de afleidingsvaart definitief op te geven met het oog op de verdere uitbreiding van het zeestation. Twee dammen werden opgeworpen, de ene ter hoogte van de Conterdamsluis, de andere bij het zwaaidok aan de stalen bruggen die door de Duitsers werden vernield (40).

In 1926 werd de baggerspecie uit de nieuwe handelsdokken eerst tussen beide dammen gestort en vervolgens stroomafwaarts van de Conterdamsluis maar een dam zou moeten opgeworpen worden om te vermijden dat het slib in het 1<sup>ste</sup> dok zou terechtkomen (41).

De spoorweg drong steeds verder aan om zijn terreinen uit te breiden. Dat was slechts mogelijk in westelijke richting. Sinds de opening van de nieuwe vissershaven op 15 september 1934 (42) werd de visserij geleidelijk naar de oosteroever overgebracht maar de moeilijkheden met de sluis gaven de vissers geen vertrouwen. Na een bezoek van de minister werd beslist een nieuwe sluis te bouwen die op maandag 8 maart 1937 in gebruik werd genomen door het binnenvaren van de Ijslandvaarder van de Pêcheries à Vapeur 0.97 Jacqueline.

#### 17. Het Brandarisdok verdwijnt

Het Brandarisdok dat diende als bevoorradingsplaats voor de stoomvisserij kon nu volledig buiten gebruik worden gesteld. In juni 1936 werd het aantal sporen in het zeestation van 6 op 7 gebracht en in het voorjaar 1937 op 8 of 9. Het Brandarisdok werd opgevuld met afval van de steenkolenmijnen en zulks langs 2 kanten tegelijk. Treinen werden aangereden langs de sporen onder de Smet de Naeyerbrug en andere treinen kwamen vanuit het station Oostende-stad en het Van der Sweeplein waar toen nog goederenspooren aanwezig waren. Het station Oostende-stad was trouwens nog altijd het vertrek-en aankomstpunt van de treinen naar Torhout. Het aantal sporen van het zeestation kon in de nazomer 1937 op 11 gebracht worden (44).

Vanaf 1 januari 1938 werd de oude vismijn afgebroken om plaats te maken voor het nieuwe car-ferrystation en de nieuwe car-ferry kaai van 120 m lengte.

Op de terreinen van het opgevulde Brandarisdok kwam het nieuwe tramstation en later ook het nieuw busstation tot stand. In februari 1953 werd een begin gemaakt met de verlenging van de zuidelijke kaaimuur van het eerste handelsdok om aldus de oude afleidingsvaart definitief af te sluiten. Op 29 juni 1954 werd het nieuw tramstation op het Brandarisdok in gebruik genomen. In 1969 werd er naast een nieuw gebouw opgetrokken voor de bewegingsdienst. (45). Alles werd weer afgebroken rond 1990 en vervangen door het nieuw tram-en busstation die er nu nog staan.

Verwijzingen.

- 1) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 830.
- 2) Idem als 45.
- 3) Idem als 45.
- 4) Idem als 45.
- 5) Idem als 45.
- 6) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 831.
- 7) Idem, nr. 830.
- 8) Idem, nr. 830.
- 9) Car. 05-06 mei 1906 en 19-20 mei 1906.
- 10) E.O. 10 mei 1906 en 17 september 1906.
- 11) Car. 20 november 1906.
- 12) Car. 27 november 1906.
- 13) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 830.
- 14) Idem, nr. 831.
- 15) Idem, nr. 831.
- 16) Bulletin van de Handelskamer, jaar 1908.
- 17) Idem als 15.
- 18) E.O. 1 juni 1908. Car. 2 juni 1908.

- 19) Idem als 15.
- 20) Car. 9 juli 1908.
- 21) E.O. 17 september 1908.
- 22) Car. 13 oktober 1908.
- 23) Car. 13 november 1908.
- 24) E.O. 17 september 1908.
- 25) A.R.A. Brussel, idem als 15.
- 26) Idem.
- 27) Car. 9-10 januari 1909.
- 28) Car. 26 januari 1909.
- 29) A.R.A. Brussel, zie 15.
- 30) Idem.
- 31) Idem.
- 32) Car. 25 mei 1909.
- 33) Car. 17 juni 1909.
- 34) E.O. 1 januari 1911 en 1 april 1911.
- 35) E.O. mei 1907.
- 36) Car. 20-21 januari 1912.
- 37) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen nr. 1052.
- 38) Idem, nr. 1054.
- 39) Idem.
- 40) E.O. 8 maart 1923.
- 41) Car. 30 oktober 1926.
- 42) De Zeewacht 1 september 1934.
- 43) De Zeewacht 13 juni 1936.
- 44) De Zeewacht 13 februari 1937.
- 45) R. Vancraeynest, De Tram maakte de Kust, p. 188-190.

#### Afkortingen

A.R.A.: Algemeen Rijksarchief Brussel.

R.A.: Rijksarchief.

Car.: Le Carillon (weekblad).

E.O.: Echo d'Ostende (weekblad).

De Zeewacht: Oostends weekblad.

## Militaire gebouwen te Oostende in het verleden.

door Freddy Hubrechtsen

Oostende is sedert het beroemde Beleg van 1601-1604 steeds een garnizoenstad gebleven. Het loont daarom zeker de moeite een aantal kwartieren en andere militaire constructies te gelegener tijd onder de loep te nemen.

In het Oostends Historisch Museum De Plate loopt momenteel een tentoonstelling over het schetsboek van de Britse architect Ernest George "Sketches in Belgium". Ze biedt de gelegenheid te starten met een gebouw dat door hem in 1874 getekend werd



(1)

"On the parade Ostend"

Het lage gebouw in het midden van de tekening is het militaire kwartier dat op het ogenblik dat de schets gemaakt werd reeds als stalling van koning Leopold II dienst deed. De vestingwal is reeds ontmanteld.

### I. Het Koninginnekwartier of Groot Kwartier

Op het grondstuk begrensd door de Van Iseghemlaan, de Christinastraat en deels de Langestraat en de Vlaanderenstraat daar waar nu het Europacentrum staat, stond de Schouwburg van Oostende tot de afbraak in 1965 (2).

In 1865 besliste de regering dat Oostende van zijn vestingfunctie werd ontheven waardoor de vestingen konden geslecht worden.

Op 4 juli 1866 droeg het Ministerie van Oorlog het domein waarvan sprake hierboven en de zich daarop bevindende gebouwen over aan het Ministerie van Financiën, Dienst der domeinen, die het bij de Civiele lijst voegde om als stalling voor de koninklijke paarden te dienen (3).

Het geheel werd in 1901 overgedragen aan de stad om een nieuwe Schouwburg te bouwen.

De kazerne welke in 1741/1742 (4) op bedoeld grondstuk gebouwd werd, droeg de naam Koninginnekwartier (later Groot kwartier).

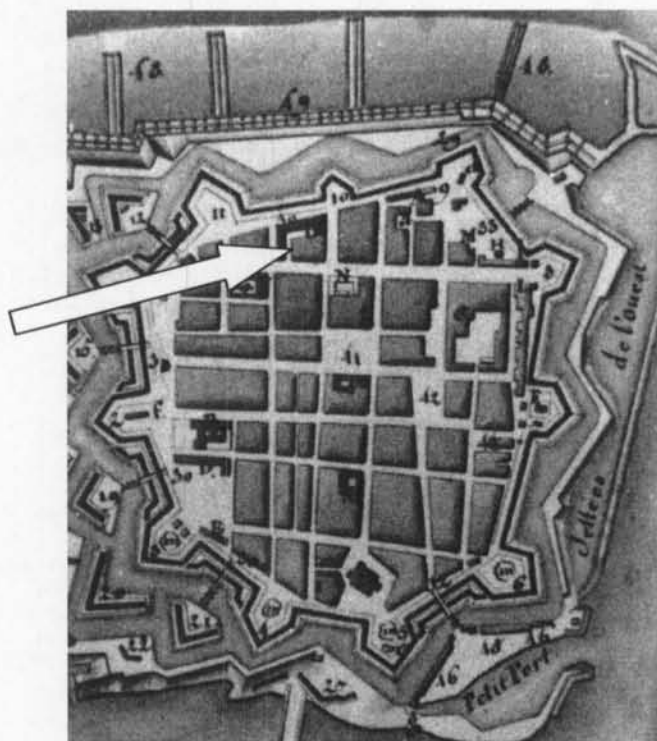
Oostende had een grote behoefte aan militaire onderkomens. De stad was niet alleen bezet door een soms min, soms meer belangrijke troepenmacht maar er was ook veel passage van troepen die het vanaf de tweede helft van de 17<sup>de</sup> eeuw noodzakelijk maakten bijkomstige militaire gebouwen te voorzien voor inkwartiering. Daardoor waren de burgers voor een deel bevrijd van de last soldaten in hun woning tegen betaling te moeten opnemen. Ook voor de soldaten was het comfort groter dan in de tentenkampen of in de barakken.

Het Spaans Kwartier, de bestaande stadskazernen ( gebouwd in 1691/1692), en het reeds vroeger gebouwde Waals kwartier hadden duidelijk niet voldoende capaciteit om deze troepen een onderkomen te bieden.

De strijd om de macht in Centraal Europa (om het bezit van het rijke Silezië) tussen Pruisen en Oostenrijk, die onderscheidenlijk Frankrijk en Engeland als bondgenoot kregen, is aanleiding tot de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748). Frankrijk en Oostenrijk stonden sedert de Spaanse successieoorlog (1702-1713) steeds met getrokken messen tegenover elkaar. De Franse politiek had sedert Lodewijk XIV zijn zinnen gezet op de Spaanse, later Oostenrijkse, Nederlanden. Ook Oostende kreeg voor de zoveelste maal last van de Franse veroveringsdrang en werd door Lodewijk XV van augustus 1745 tot februari 1749 bezet.

Hij belastte D'Aymé, één van zijn ingenieurs, met het toezicht op de fortificatiewerken van Oostende en de forten Philippe en Plassendale.

Deze ingenieur stelde op 17 januari 1746 een verslag op (zonder schets) over de gebouwen die bestemd waren om de troepen te logeren (5).



(6)

De pijl duidt de ligging van de kazerne en het paviljoen aan.



De beschrijving omvat de kamers op het gelijkvloers en de verdieping, de zolders, de koer, de trappen en de ingangen.

De ganse kazerne is door soldaten bezet met uitzondering van het paviljoen voor de ingenieurs.

Interessant is de volgende opsomming:

Aantal kamers op het gelijkvloers: .....	37
Aantal kamers op de mansarde: .....	37
Aantal bedden op het gelijkvloers: .....	198
Aantal bedden op de mansarde : .....	210
Totaal bedden .....	408

**Totale capaciteit aan manschappen à drie man per bed: 1224.**

Het gebouw is met de rechtereulel aangebouwd aan het Kwartier van het Paviljoen bestemd om de hoofdingenieur van de koningin van Hongarije (sic) (7) te huisvesten.

D'Aymé zelf en een andere ingenieur (M. de Rocalette) bezetten vier kamers op het gelijkvloers en vier op de verdieping. Er is nog een waterput, een koer en een stal voor vijf paarden. Bij dit paviljoen is een doorgang die toegang verschaft tot de koer met op de linkerzijde twee kleine kamers en rechts een kamer die als wachtlokaal voor het ganse kwartier dient met daarachter nog een kamer.

Het verslag van D'Aymé heeft het echter niet over twee aaneengesloten huizen waartegen de linkervleugel van het Koninginnekwartier aangebouwd was. Deze huizen dienden als huisvesting voor de Proviandmeester (Munitionnaire) en de Ambtenaar (Commis) van de fortificatiewerken.

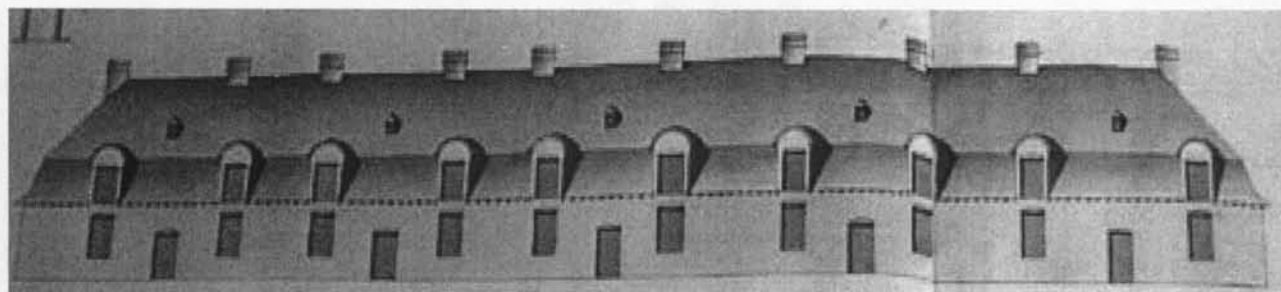
In 1756 werden de Europese kaarten anders verdeeld waardoor Frankrijk Oostenrijks bondgenoot werd in de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) tegen Pruisen. Deze laatste werd daarbij stevig geholpen door de Engelsen maar dan overzee tegen de Fransen. Maria Theresia had al haar troepen nodig en riep Franse hulp in om Nieuwpoort en Oostende onder controle te houden.

Deze "vriendschappelijke" bezetting duurde van juli 1757 tot november 1762.

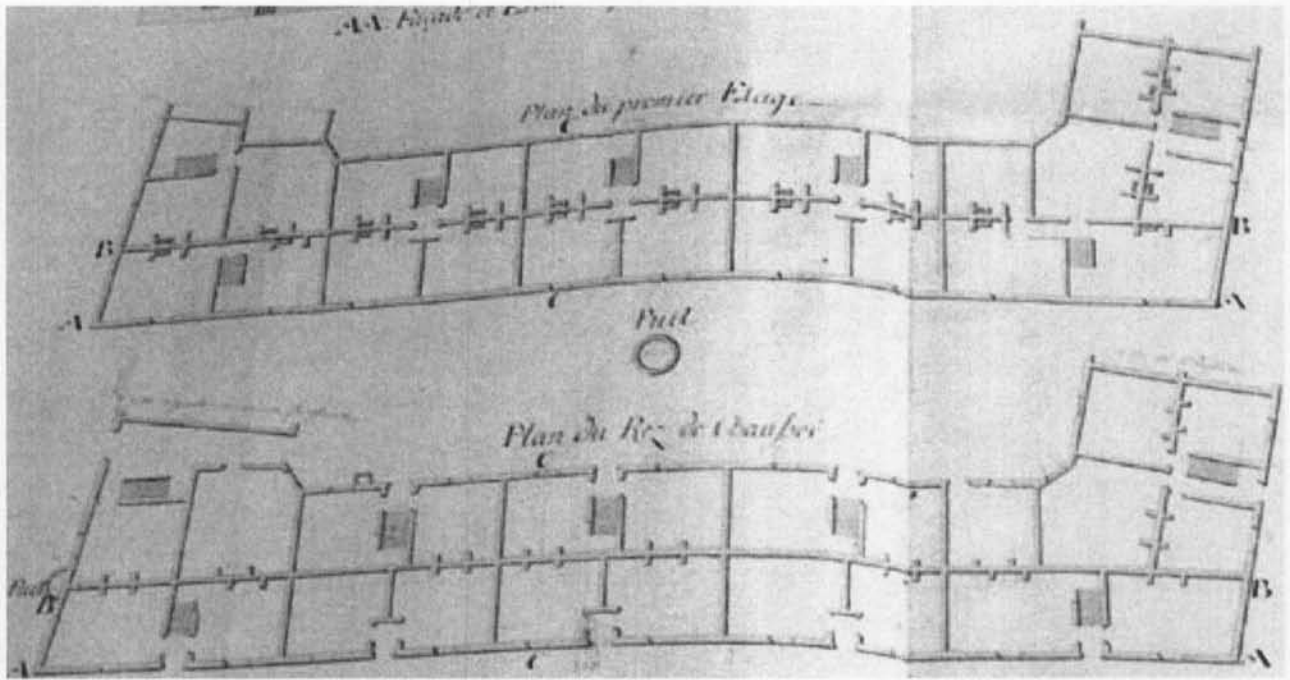
Oostenrijk verloor de match. Pruisen behield Silezië definitief en daarmee werd Frankrijk's hoop op bezit van de Oostenrijkse Nederlanden de bodem ingeslagen.

De Fransen die onderhand Oostende van binnen en van buiten kenden beschikten sedert eind 17<sup>de</sup> eeuw over een maquette van de stad die zij tijdens hun verblijf enigszins aan de actualiteit aanpasten. Zij maakten later van alle militaire gebouwen en constructies gedetailleerde tekeningen die in een atlas gebundeld werden (8).

Het Koninginnekwartier zoals het voorkomt in de atlas met zicht vanaf de Vestingstraat:

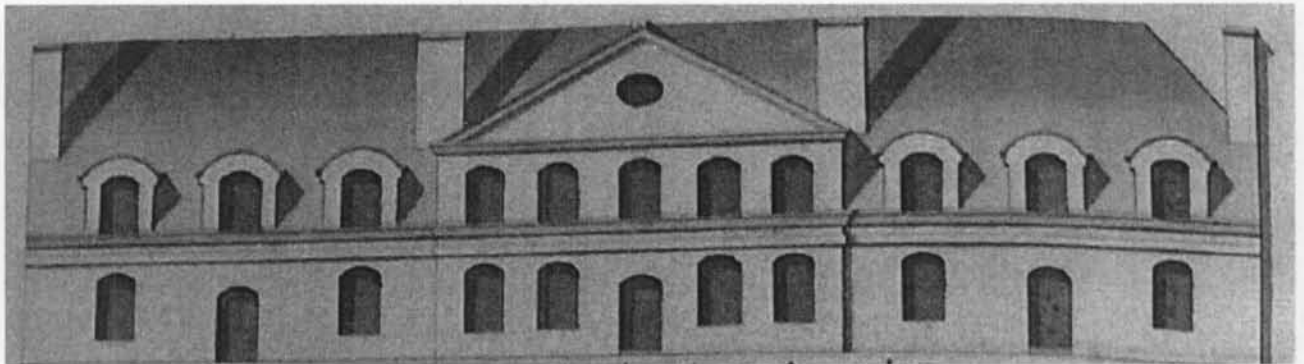


Bemerk de duidelijke overeenkomst met de tekening van Ernest George uit 1874

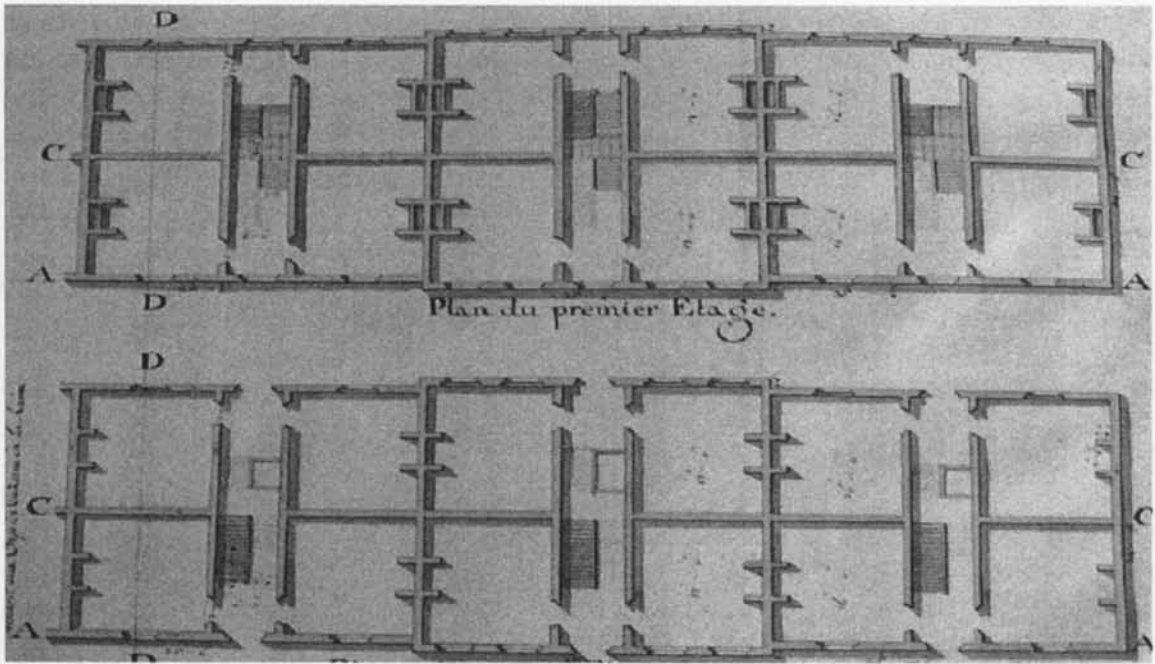


De straat tussen de kazerne en de wallen was de Vestingstraat. Langs de rechterzijde was het gelegen aan de Karnemelkstraat en aan de andere zijde aan de Kalvermarkt

“Het Koninginnekwartier was gebouwd in 1742 tegenover en parallel aan de courtine tussen de bastions van de Meulen en dat van de Cackette ( Nrs 10 en 11 op de kaart van 1747 n.v.d.r.). Het metselwerk en het timmerwerk zijn in goede staat en de dakbedekking bestaat uit leien. De kazerne bevatte 23 kamers op het gelijkvloers en 23 op de verdieping. Elke kamer bevatte 7 bedden zodat er plaats was voor 644 man” (9). Opmerkelijk is dat de kamers aan de straatzijde twee per twee rechtstreeks op de straat uitgaven.



De Paviljoenkazerne in de Karnemelkstraat die aansloot op de rechtervleugel van het Koninginnekwartier. Dit gebouw werd opgetrokken in 1707-1708 (10).

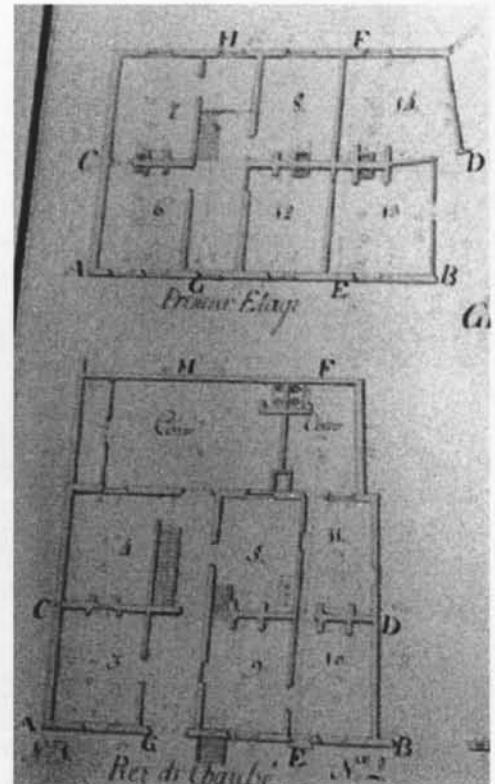
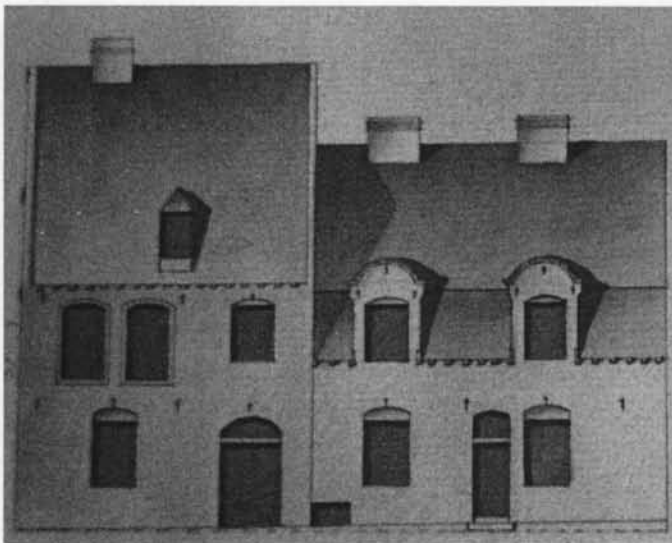


“Dit gebouw lijkt oud te zijn. De staat van het metselwerk en timmerwerk is vrij behoorlijk  
De dakbedekking bestaat uit leien.

Deze kazerne heeft twaalf kamers onder en twaalf kamers boven die elk vijf bedden kunnen  
bevatten wat een logeermogelijkheid voor 240 man inhoudt.”

Het ganse kwartier had nu dus een capaciteit van 884 man.

Zoals reeds eerder vermeld was het Koninginnekwartier met de linkervleugel aangebouwd aan  
het Kwartier van de proviandmeester en de ambtenaar van de fortificaties:



“Het kwartier van de proviandmeester (11) bestaat uit de lokalen 3, 4, 5, 6, 7, 8 en een koer met citerne. Het gebouw is in goede staat en voldoende stevig. De dakbedekking bestaat uit pannen. Het is ongeveer een dertigtal jaren geleden gebouwd (dus een twee à vijftal jaar vóór het Koninginnekwartier n.v.d.r.).

De ambtenaar van de fortificaties bezet de lokalen 9, 10, 11, 12, 13, 14 en de kleine koer met citerne. Dit gebouw leunt aan tegen het Koninginnekwartier.”

Verdere berichtgeving over dit kwartier dat verder Groot Kwartier wordt genoemd beperkt zich tot nota's over de bezetting en de kosten voor herstelling (12).

Zo is er op 26 juli 1802 een deel van de 8<sup>ste</sup> Demi-Brigade ingekwartierd (13)

Op 21 november 1803 besliste de Minister van Oorlog 3.700,-frank uit te trekken voor de verbouwing van het kwartier tot Depot voor 500 convalescenten (14). Dit Depot is er echter nooit gekomen.

Napoleon decreeteert op 31 augustus 1810 dat alle militaire gebouwen aan de gemeentelijke overheden moeten overgedragen worden die deze dan ook moet onderhouden.

Op 27 juni echter was er al een proces-verbaal van overgave opgemaakt waarbij voor het Groot Kwartier vermeld werd: “Het gebouw is samengesteld uit een gelijkvloers met mansardes en zolders, 14 gangen, 65 kamers voor 600 manschappen, werklui en wasvrouwen of 800 soldaten.

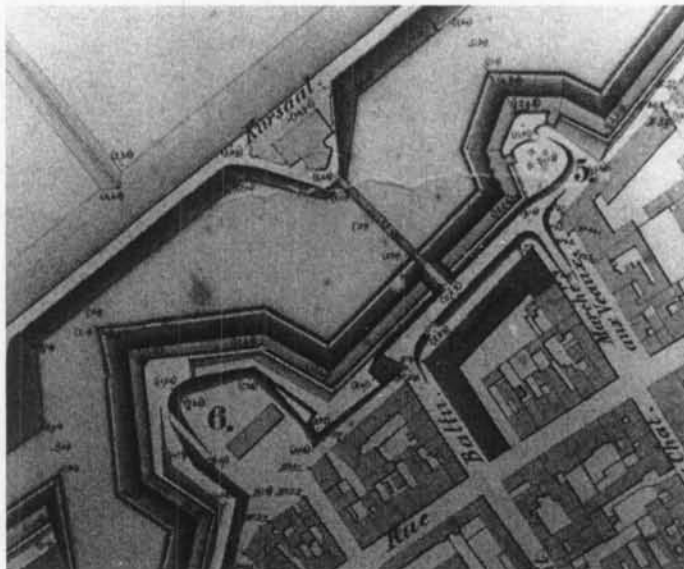
69 Tafels, 67 banken, 63 geweerrekken, 268 kapstokken, 63 broodplanken met 126 steunen en 5 kalkbakken. Het gebouw is in voldoende goede staat maar vergt toch een algemeen nazicht. Een groot deel van de dakleien zijn versleten” (15).

In de periode van het Verenigd Koninkrijk (1815-1830) zien wij dat dit kwartier in slechte staat verkeerde, niet voor verdediging bruikbaar wegens niet bomvrij en dus slechts kon dienen voor huisvesting van troepen in vreedstijd (16). Het kwartier werd voortaan ook gebruikt als woongelegenheid voor families van militairen (17).

Er werden in de periode 1818-1823 wel drie nieuwe kazernes gebouwd op de Hazegraswijk

In zijn “Mémoire d'attaque et de défense de la place d'Ostende...” van 7 juni 1843 schreef de 1<sup>ste</sup> kapitein, commandant van de genie, Poswick dat het gebouw sedert lang verlaten is en nu in zeer slechte staat is met uitzondering van een deel van de noordelijke vleugel waar een stal voor 50 paarden is ingericht. Het is de enige kazerne die nog rest in de stad en kan 400 man onderbrengen (18).

Zijn opvolger, 1<sup>ste</sup> kapitein van de genie Trumper, zegt in zijn “Mémoire descriptif de la place d'Ostende et de ses environs” in december 1849 dat de kazerne gebouwd was in 1741 en hersteld in 1848 om als logement voor een deel van het garnizoen te dienen. Hij bezit een waterput met pomp die rijkelijk water van goede kwaliteit levert. In de noordelijke vleugel is een stal voor 58 paarden ingericht (19)



(20)

Op 4 juli 1866 wordt het domein tenslotte aan het Ministerie van Financiën overgedragen (21). Het was gelegen achter de courtine 5-6 (In de oorspronkelijk tekst staat foutief 4 vermeld i.p.v.5). Het was begrensd door de Noordstraat, Vlaanderenstraat, Langestraat, Christinastraat en enkele particuliere gebouwen.

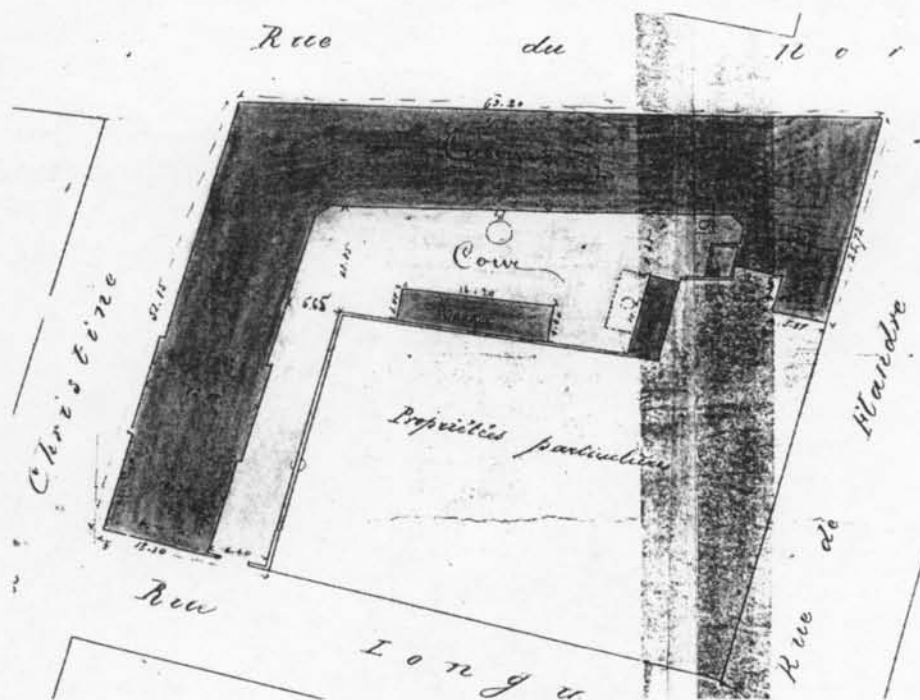
De hoofdingang bevond zich in de Langestraat Nr 26 en had de volgende gevelbreedten:

Langestraat: 18m 30  
 Christinastraat: 52m 15  
 Noordstraat: 62m 72  
 Vlaanderenstraat: 25m 72

Er was een voorhof dat als ingang diende en een binnenplaats waar de drie binnengevels op uitgaven. Op de binnenplaats bevond zich een houten loods van 16m 20 lang en 4m 14 gemiddelde breedte, tegen de noordelijke vleugel staat een pomp en tegen de muur van de kleine koer aan de oostelijke gevel is er nog een latrine van 10m op 3m 20. Aan de oostelijke gevel is een kleine woning, met koer en latrine, met ingang in de Vlaanderenstraat. De scheidingsmuur van de binnenplaats paalt aan de particuliere gebouwen van de Vlaanderenstraat en de Langestraat. In het voorhof, onder de scheidingsmuur met de particuliere gebouwen was een gemeenschappelijke put met bronwater. Bovenop het gelijkvloers was er een verdieping met mansardes en een zolder.

De drie vleugels bevatten volgend meubilair dat onroerend geworden is ingevolge art. 523 en 525 van het Burgerlijk Wetboek: 12,89 lopende meter veldbed in dennenhout

1,50	“	dennenhouten kapstok
240,20	“	dennenhouten kapstok
53,50	“	dennenhouten geweerrekken
10,95	“	stenen voederbak
11,60	“	eiken stalrekken

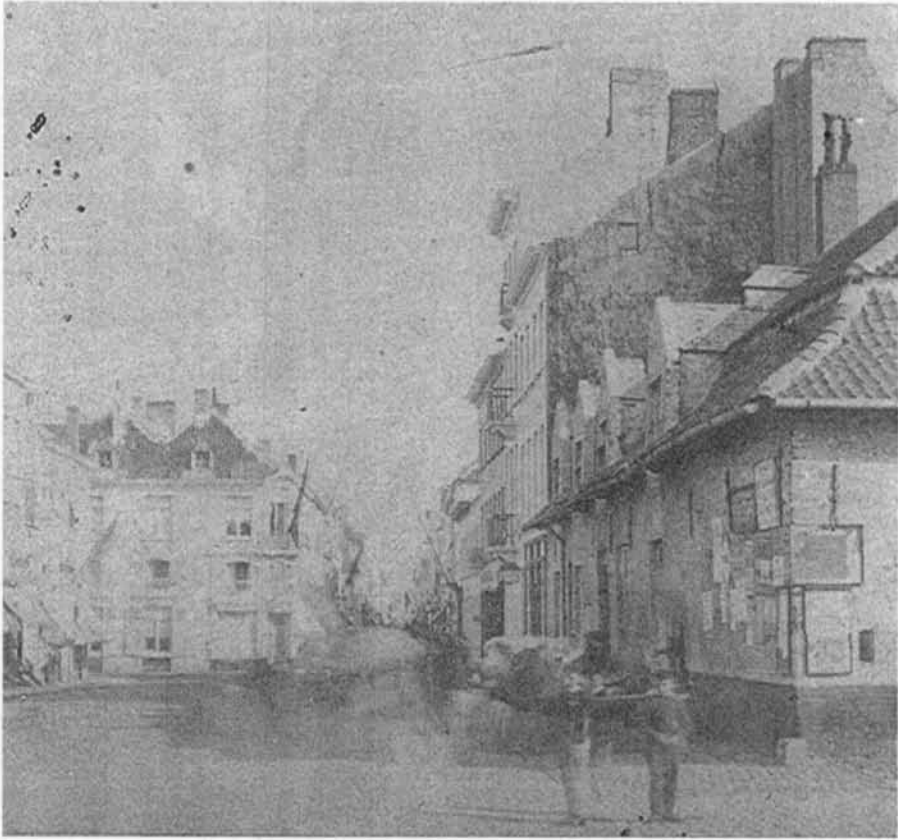


De bebouwde oppervlakte	0h 14a 50ca
Binnenplaats inbegrepen loods, latrines, bestrating en scheidingsmuren	0h 07a 70ca
Totaal	0h 22a 20ca

Daarmee was het lot van deze oude kazerne bezegeld.

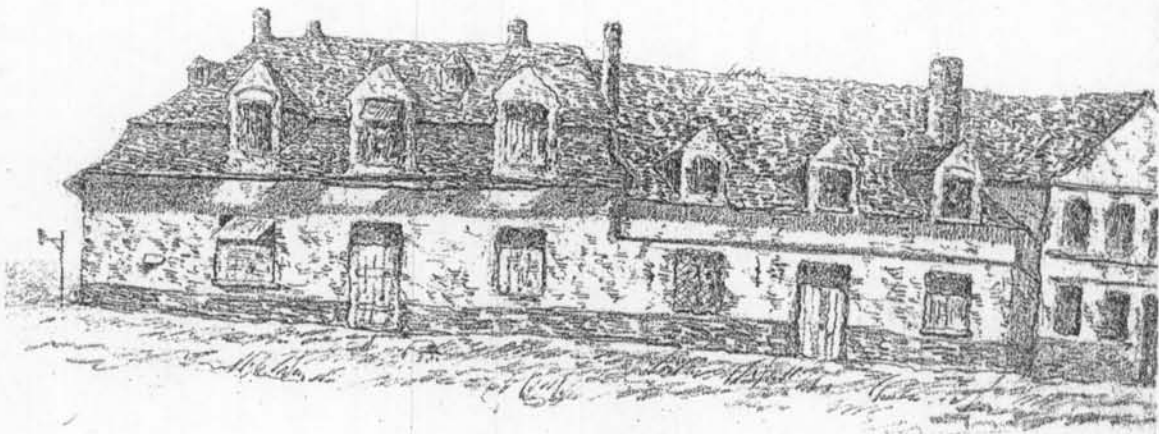
De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige kring De Plate beschikt in zijn archief echter over een unieke en originele foto waarop een gedeelte van deze kazerne te zien is, namelijk de hoek van de Van Iseghemlaan en de Vlaanderenstraat.

Wij mogen u deze foto in het kader van dit artikel zeker niet onthouden:



En ook de schilder Auguste Musin vond het de moeite dit bouwwerk nog even op papier te schetsen maar hij sloeg de bal schromelijk mis als hij het had over een “oude Spaanse kazerne”.

*Calle de San Juan de los Rios, la casa Española  
Calle de San Juan de los Rios a Oporto  
21. Setembro. 1867. Auguste Musin*



(22)

**Glossarium (deel 2) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 2 – 1939/1945).**

LST ramp: Engelse afkorting van "Landing Ship Tank" ramp of "helling". Is een gefabriceerde verharde helling op de oever van een vrij watervlak voor het aanmeren (of stranden) van landingsvaartuigen (landingsboten en -schepen) waarbij het vaartuig haaks op de helling aanmeert (of strandt) en waar na het neerlaten van de ingebouwde laadklep of boegklep op de helling, de landing zonder laad- en losgerij kon ontscheept worden (aan wal gereden).

In Oostende werden er drie dergelijke hellingen door de Britse genie gebouwd nl.:

LST ramp nr. 1, aangelegd in de gedeeltelijk gedempte oude sluis van het Visserijdok (gebouwd in 1922-1928 en wegens instortingsgevaar in 1935-1937 vervangen door een nieuwe sluis, de huidige). De ontschepinghelling werd aangelegd tussen de beneden sluishoofden. Op 18 september begonnen kon de installatie op 5 oktober 1944 in dienst genomen worden. De helling kon bij alle tijstanden gebruikt worden. Aan de helling kon één LCT (landingsboot) aanleggen (zie fig. nr. 26 en 29)-.

LST ramp nr. 2, geconstrueerd op het zuidelijke uiteinde van het Schuuldok (nu Montgommerydok) door het schuin weghakken van de kopplaat van de kaaimuur over uiteindelijk de volledige breedte van het dok. De maximum pijl van het weghakken bedroeg 0,73 m., met een schuin oplopende zijde van 2,60 m. Aan de helling konden 4 LCT's aanleggen. De werken werden op 13 oktober gestart en de installatie kon op 28 oktober 1944 in gebruik genomen worden (zie fig. nr. 27 en 30).

LST ramp nr. 3, aangelegd om het lossen van de grotere landingsschepen (LST) mogelijk te maken (veel groter laadvermogen). Als inplantingsplaats werd gekozen voor het eenvoudig aanvaarbare noordelijk kaaihoofd van het Zeewezendok (door het graven, door de Duitsers, van een nieuwe toegangseul voor het dok was het kaaihoofd eigenlijk een eiland geworden) naast de onbruikbare Zeewezen sluis (zie fig. nr. 28). Een glooiing werd aangelegd en een geniebrug geworpen over de sluishoofden om de helling te verbinden met het "vaste land". De werken werden aangevangen op 15 oktober en reeds op 31 oktober 1944 kon de installatie in dienst gesteld worden.

Landingschepen: zijn speciaal ontworpen zeegaande vaartuigen die specifiek ontworpen en gebouwd zijn (en waren) voor het ontschepen van voertuigen en troepen op vijandelijke stranden of/ en oevers. Dus voor het aan wal brengen van aanvalstroepen. In een tweede fase dienen ze ook voor het bevoorraden en versterken van het bruggenhoofd.

Deze schepen hebben (hadden) een relatief kleine diepgang en waren voorzien van een laadklep of valreep, onder de vorm van een neerklapbare boegdeur, die kon neergalaten worden op het strand (of helling). Over de valreep reden de ingeschepte voertuigen, of stormden de troepen het stand of wal op (zie fig. nr. 31 voor het principe).

Tijdens W.O. II onderscheidde men bij de Britten en de Amerikanen twee specifieke types van landingsvaartuigen, de Landing craft, LC-, landingsboot en de Landing Ship, LS-, landingsschip. De landingsboten waren korter dan 70 m. en niet geschikt voor "de grote vaart" (op de oceaan). De landingsschepen waren veel groter en hun laadvermogen was een meervoud van deze van de -boten. Ze waren geschikt voor de vaart op de oceaan.

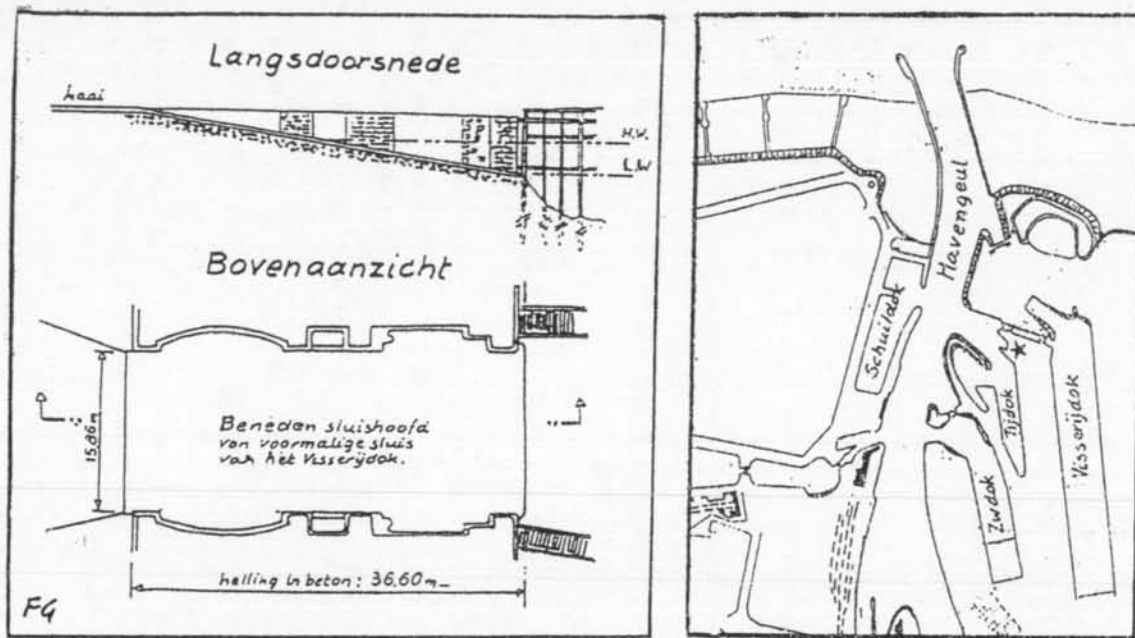
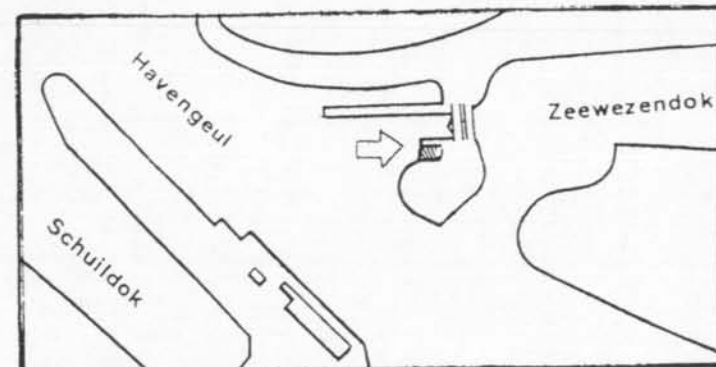
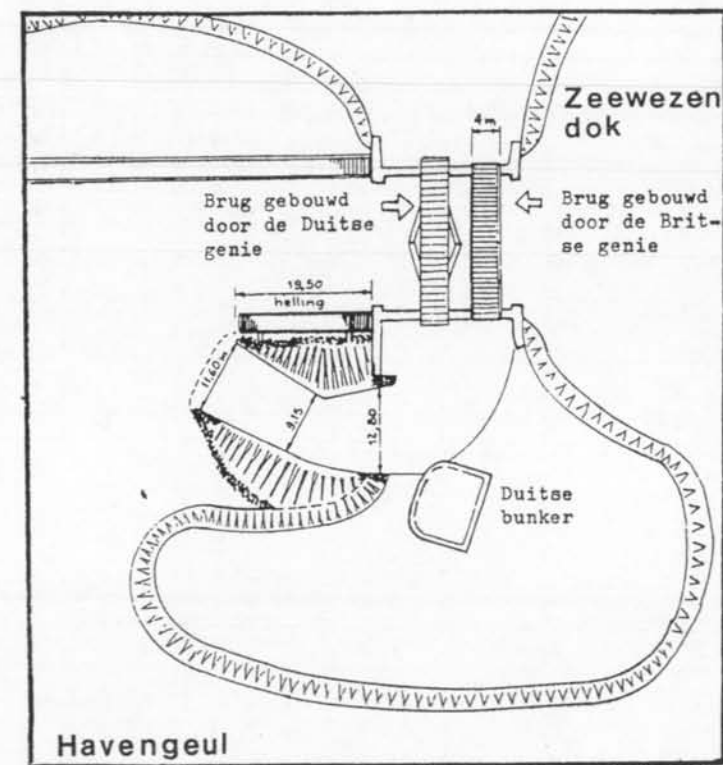


Fig. nr. 26. Oostende 1944, LST-helling nr. 1 (LST ramp no. 1). Inplanting, bovenaanzicht en langsdoorsnede van de door de Britten gebouwde landingsinstallatie tussen de beneden sluishoofden van de voormalige Visserijsluis. De helling bestaat ten heden dagen nog, (december 2005).



Inplanting



Havengeul

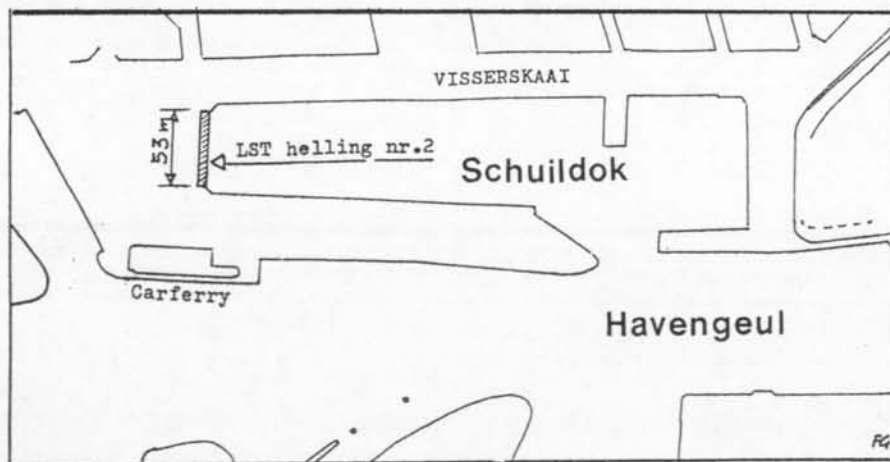


Fig. nr. 27. Oostende 1944. LST- helling nr. 2. Inplanting van de helling in het Schuieldok, nu Montgomerydok. De helling verdween bij de aanleg van de Mercatorsluis, (1772-1976).

HAVEN OOSTENDE 1944  
L.S.T. HELLING Nr.3

Fig.nr.28  
F.Gevaert  
1989



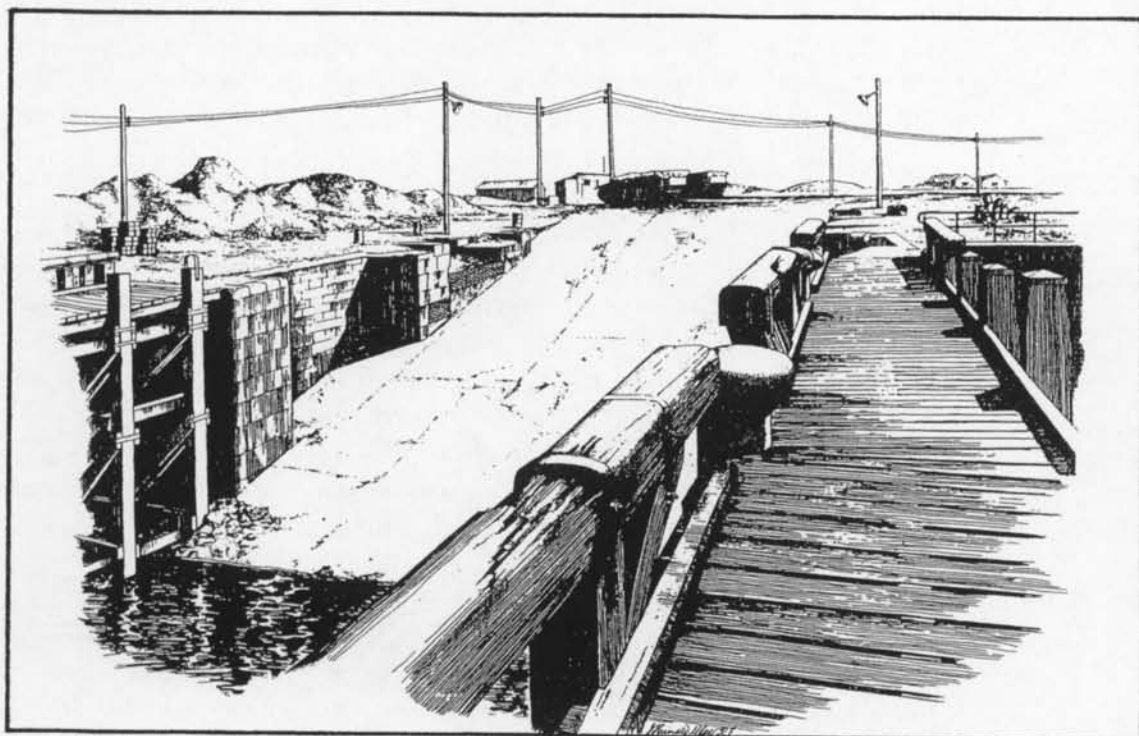


Fig. nr. 29. Oostende 1944. Pentekening van Cpl (korporaal) J. Hindle van de Britse Genie, van de LST-helling nr. 1 in de voormalige Visserijsluis, (zie fig. nr. 26). Op het Sluisplein bemerken we twee "Buffalo's", dit zijn gepantserde amfibische rupsvoertuigen die o.m. ingezet werden bij de ontschepping op Walcheren, (01.11.1944). Rechts in de achtergrond twee loodsen op de Hendrik Baelskaai en links de Halve maan en de scheepswerf van Seghers.

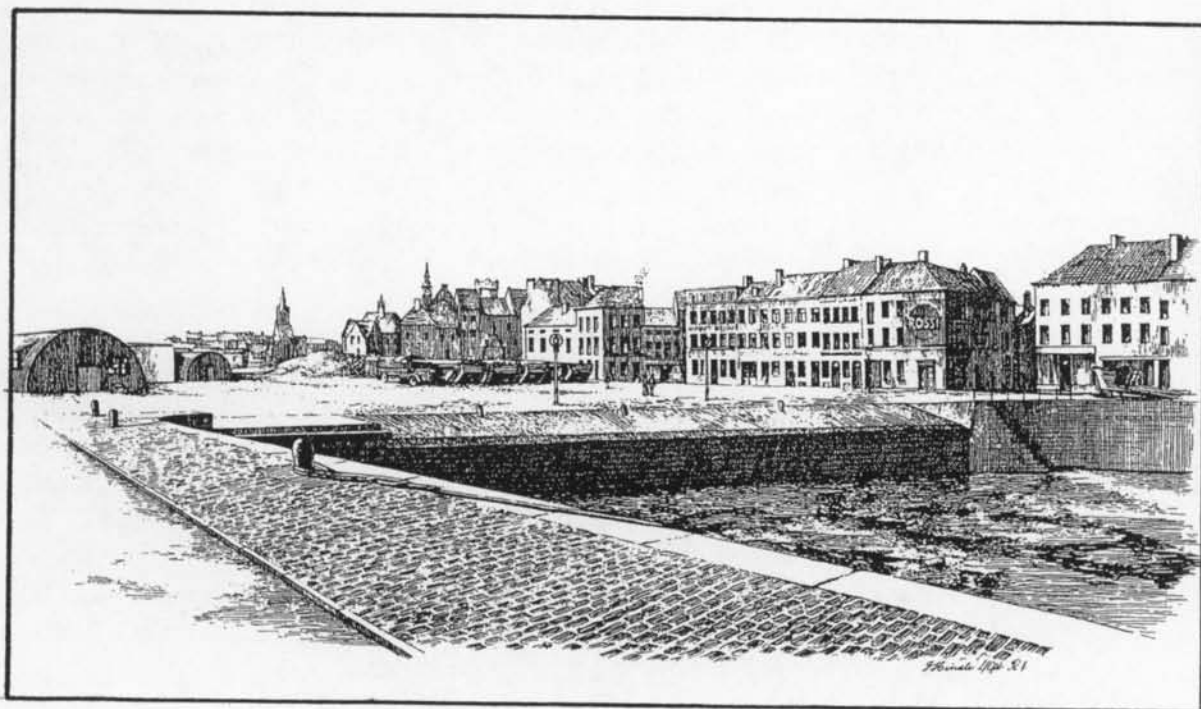


Fig. nr. 30. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de LST-helling nr. 2 in het Schuuldok. Men bemerkt de afgeschuinde kopmuur waarop de boegkleppen werden neergelaten ("landed" - eng.) van de landingsboten (Landing Craft Tank) die er aanmerden. Op de tekening bemerk je de bolders waaraan de vaartuigen afgemeerd werden. In de achtergrond vier "Buffalo's" van de Britten, evenals een vrachtwagen. Links bemerk je twee "Nissen huts" van de Britten en een Duitse bunker. De achtergrond wordt gevormd door het Hazegras, Vindictivelaan en de herbergen van de Visserkaai.

Het zou ons hier te ver leiden om alle types te vermelden en te beschrijven. We beperken ons tot de types die gebruik maakten van de Oostendse haven, o.m. in hoofdzaak de LCT's (Landing Craft Tank) en de LST's (Landing Ship Tank). Voor de beschrijving verwijzen wij naar fig. nr. 32 én 33.

Daarnaast waren een aantal types, zoals de landingsvuursteunschepen. Toen de geallieerden de aanval uitvoerden op o.m. het eiland Walcheren op 1 november 1944 om de toegang tot de haven van Antwerpen vrij te maken, verzamelde zich vanaf 27 oktober 1944 in de haven van Oostende, naast zich aldaar reeds bevindende vijftig LCT's, de "Support Squadron Eastern Flank". Het steunsmaldeel bestond uit 4 LCG's, 6 LCF's, 6 LCS's en 5 LCT (R)'s. Voor de beschrijving van deze vaartuigen verwijzen we naar fig. nr. 34 t/m 37.

De haven van Oostende had eind oktober 1944 nog nooit dergelijke concentratie van oorlogbodems gezien (De grote concentratie van Duitse "Phrame" in september 1940 kunnen we moeilijk "oorlogbodems" noemen).

**ASR reddingsboten:** (Air-Sea Rescue) zee-lucht reddingsboten van de Britse Luchtmacht, Royal Air Force. De RAF had een eigen reddingsdienst. Onmiddellijk na de bevrijding in september 1944 werden ASR-boten gestationeerd te Oostende voor de redding van neergestorte vliegtuigbemanningen. De boten meerden af in het Zeewezendok, o.m. in de toen nog onbeschadigde Schnellbootbunker. Vanuit Oostende werden twee types ASR-boten ingezet: de Thornycroft en de British Power Boat. Voor de beschrijving van beide verwijzen we naar fig. 40 en 41.

**Motortorpedoboten:** op 14 februari 1945 werden door een accidentele brand 12 motortorpedoboten van de Royal Navy en de Royal Canadian Navy vernield (met talrijke doden) terwijl ze gemeerd lagen aan de Istanbulkaai. Vier Britse MTB's van het type Fairmile D (MTB 776, 789, 791 en 798) en twee van het type British Power Boat (MTB 438 en 444) evenals 6 Canadese van het laatst vernoemd type (MTB 459, 460, 461, 462, 465 en 466) gingen in vlammen op. Voor de beschrijving van deze MTB's verwijzen we naar fig. nr. 3 en 39.

**Nissen hut:** geprefabriceerde legerbarak uit gegalvaniseerd gegolfd plaatstaal, genoemd naar de uitvinder, de Britse mijnbouwingenieur en luitenant-kolonel Peter N. Nissen (1871-1930).

Standaard Britse legerbarak bestaande uit gecentreerde gegalvaniseerde golfplaten in zacht staal. Aaneengebouwd tot een halve cirkelvormige buis, diameter 4,80 m (16 voet), verankerd aan een betonnen vloerplaat. Voor- en achterzijde afgesloten door een geprefabriceerde houten eindschot. Schot voorzien van een deur en twee vensters aan de voorzijde van de barak plus gebeurlijk een deur in het achterste eindschot. Sommige barakken waren ook voorzien van een of twee zijvensters aan beide zijden (soort standvenster) (zie fig. nr. 30 en 43).

Uit het basistype Nissen hut werden ook een aantal andere toepassingen ontwikkeld, nl. o.m. een type met grotere diameter die gebruikt werd als werkplaats voor het herstellen van voertuigen, al of niet gepantserd, vliegtuigen en andere wapens.

De Generaal Mahieukazerne, door de Britten gebruikt als "Transit Camp", werd door hen uitgebreid met een ganse menige Nissen hutten, o.m. in het Maria-Hendrikapark, tussen de velodroom en de Smet de Naeyerlaan (zie rep. "K" van kaart fig. nr. 13, "Haven Oostende, 1944-1945").

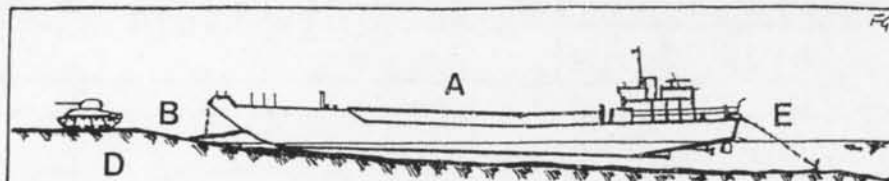
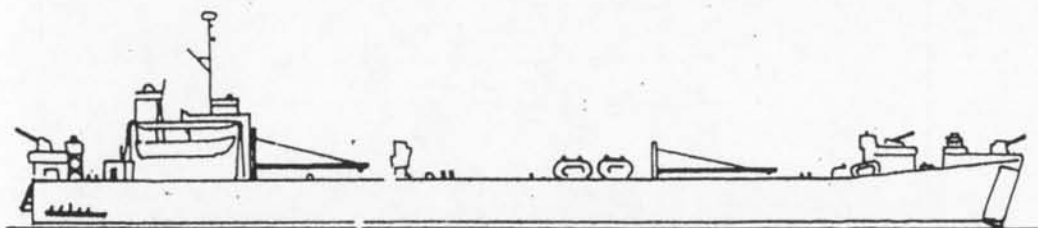


Fig. nr. 31 - LCT, Landing Craft Tank.

A: landingsvaartuig, tanks; B: valreep, boegdeur, neergelaten op strand (of helling); C: bodem; D: vaste wal; E: zeeanker, uitgeworpen om vaartuig in positie te houden en waarop gewonden wordt met ankerspil om vaartuig los te trekken van het strand bij afvaart.



LANDING SHIP TANK (L.S.T.).

Afmetingen : l.o.a. 100 m x br. 15,20 m x dpg. 4,20 m (diepgang vóór bij stranden 1,15 m).  
Twee motoren, GM diesels, 2 x 850 pk, twee schroeven, Snelheid 10 knoop.  
Lading : 18 x 30 t tanks, of 27 x 3 t vrachtwagens en 8 jeeps en 173 soldaten.  
Bemanning : 86.  
Bewapening : 1 x 12 pond kanon, 6 x 1 20mm kanonnen.  
Gebouwd in V.S.A., 1942-45, 114 in dienst bij Royal Navy.

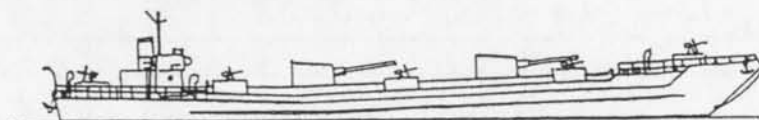
fig 32



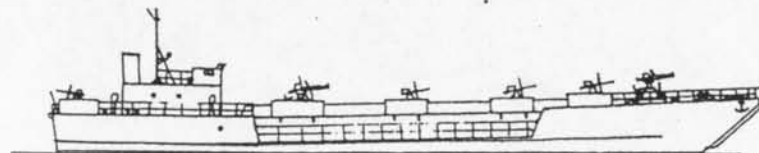
LANDING CRAFT TANK (L.C.T.), TYPE 3.

Afmetingen : l.o.a. 58,18 m x br. 9,46 m x dpg. voor 1,14 m - achter 2,14 m.  
Twee motoren, Stirling, 2 x 1000 pk, twee schroeven, snelheid 11,5 knoop.  
Lading : 5 x 40 t tanks of 11 x 30 t tanks, of 10 x 3 t vrachtwagens, of 300 t lading.  
Bemanning : 12.  
Bewapening : 2 x 1 2 pond kanonnen of 2 x 1 20 mm kanonnen.  
Gebouwd in G.B., van vier types : LCT(1), LCT(2), LCT(3) en LCT(4), van verschillende afmetingen (kleinste 46 m lang, grootste 58,19 m). In totaal werden er 1719 LCT's gebouwd in G.B. (1941-1944).

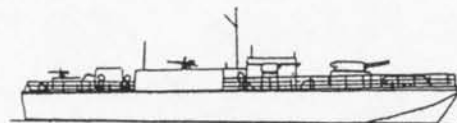
fig 33



Figuur nr. 34 - LCG(L)3, Landing Craft Gun, Large, Type 3.  
Omgebouwde LCT(3), bewapend met twee 4.7 inch en tot acht 20 mm kanonnen.  
Gebouwd om vuursteun te geven aan de troepen op de stranden.  
Bemanning : 47. Dertig vaartuigen in dienst genomen door R.N.



Figuur nr. 35 LCF(4), Landing Craft Anti-Aircraft, Type 4.  
Omgebouwde LCT(4), bewapend met luchtdoelkanonnen voor verdediging tegen luchtaanvallen van de troepen op de stranden en ontschepingsvloot.  
Bewapening : 4 x 1 2-pond en 8 x 1 20 mm A.A. kanonnen.  
Bemanning : 66. Achtentwintig vaartuigen in dienst genomen door de R.N.



Figuur nr. 36 LCS(L)2; Landing Craft Support, Large, Type 2.  
Omgebouwde LCT(S), gewapend met een vier inch rook mortier, 1 x 6-pond en x 20 mm kanonnen, 2 x 1 .50" mg's.  
Bemanning : 25. Tien vaartuigen in dienst genomen door de Royal Navy.



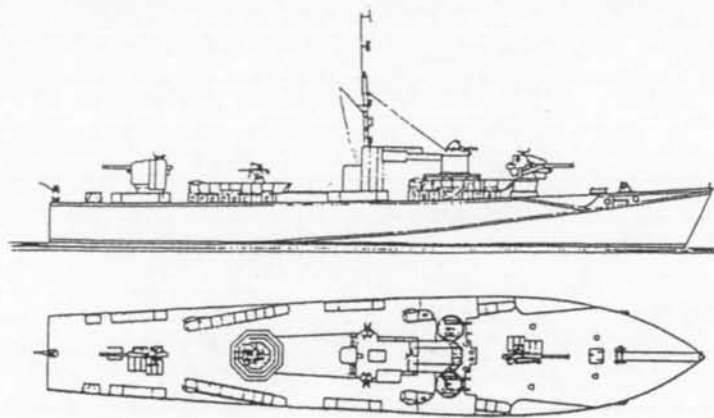
Figuur nr. 37 LCT(R), Landing Craft Tanks (Rockets).  
Landingsvaartuig tanks uitgerust met 1080 halve-duims raketten.

Britse landingsvuursteun-  
schepen

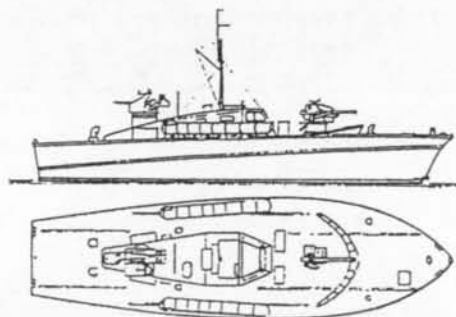
Fig. nr. 34-37

F GEVAERT

1989



**Figuur nr. 38:** Fairmile Type D Motortorpedoboot.  
 Ontworpen door de Britse Admiraliteit, constructie in hout.  
 Afmetingen : l.o.a. 30,08 m x br. 6,48 m x dpg. achter 1,56 m.  
 Waterverplaatsing 105 ton. Vier motoren Packard van 1250 pk.  
 Snelheid 31 knoop, autonomie 1200 zeemijl bij 10 knoop.  
 Bewapening : 2 x 1 6 pond kanon, 1 x 20 mm kanon, 2 X 2 m.g.'s .50"  
 in aangedreven koepels.  
 4 x 18" torpedo's, 2 dieptebommen.  
 Bemanning : 30. Gebouwd : 1942-44, aantal : 210 boten.



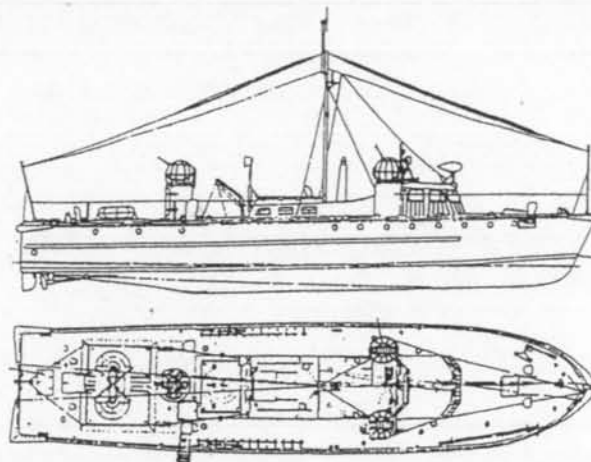
**Figuur nr. 39:** British Power Boat Motortorpedoboot.  
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe.  
 Afmetingen : l.o.a. 21,88 m x br. 6,28 m x dpg. achter 1,68 m.  
 Waterverplaatsing 51,6 ton. 3 motoren Packard van 1200 pk.  
 Snelheid 39 knoop, autonomie 600 mijl bij 15 knoop.  
 Bewapening : 1 x 6 pond kanon, 1 x 2 20 mm kanonnen in aangedreven  
 koepels.  
 2 x 18" torpedo's  
 Bemanning : 17. Gebouwd 1942-45, aantal 80.

Britse MTB's

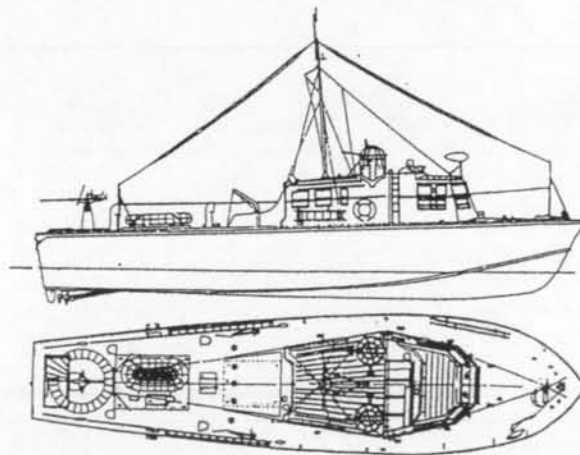
Fig. nr. 38 & 39

F GEVAERT

1989



**Figuur nr. 40:** Thornycroft 67 ft High Speed Launch.  
 Ontworpen door John I. Thornycroft & Co. Ltd., Hampton.  
 Afmetingen : l.o.a. 20,44 m x br. 4,58 m x dpg. 1,22m  
 2 motoren van 650 pk, snelheid 24,7 knoop. Autonomie : 600 mijl.  
 Bewapening : 3 koepels met 2 m.g. .303 duim.



**Figuur nr. 41:** British Power Boat Co. Type 3, "Hants and Dorset"  
 68 ft R.A.F. High Speed Launch.  
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe, 1943.  
 Afmetingen : l.o.a. 20,75m x br. 5,04 m x dpg. 1,22m  
 3 motoren van 500 pk, snelheid 28 knoop, autonomie 580 mijl  
 Bewapening : 1 x 20 mm, 2 koepels met 2 m.g.'s .303 inch.

Reddingsboten v.d. R.A.F.

Fig. nr. 40 & 41

F GEVAERT

1989

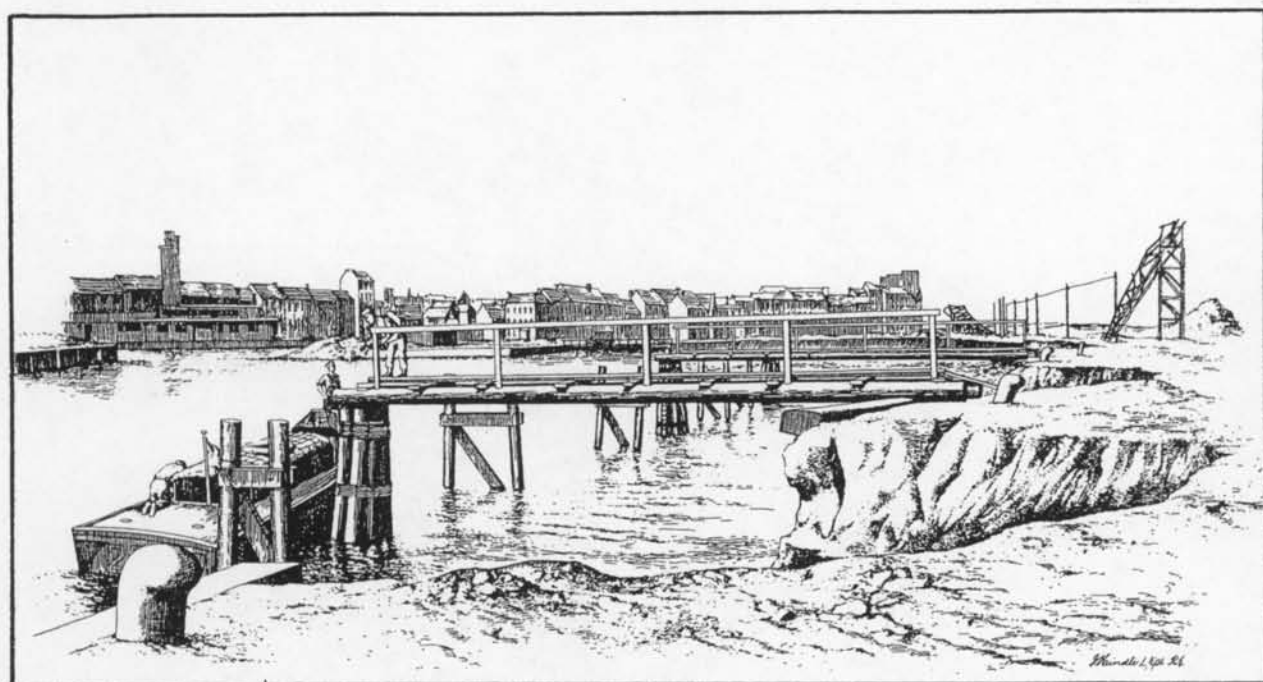


Fig. nr. 42. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de voorlopige aanlegsteigers in het zwaar gehavend Zeewezendok, waarvan de oostelijke dokmuren quasi volledig vernield waren door de terugtrekkende Duitsers, (zie fig. nr. 12, blz. 2005-207). Aan de steiger een dienstvaartuig, (seaplane tender) van de RAF. Deze kleine motorvaartuigen werden gebruikt door de Britten voor reddingsoperaties vlak onder de kust.

In de achtergrond bemerk je het Carferrystation en de Visserkaai., evenals de "Duitse" toegangseul tot het dok. Midden in de voorachtergrond bemerk je de noodbrug door de Britse Genie geworpen over de Zeewezendoksluis ten behoeve van LST-helling nr.3. Op de brug is een vrachtwagen afgebeeld.

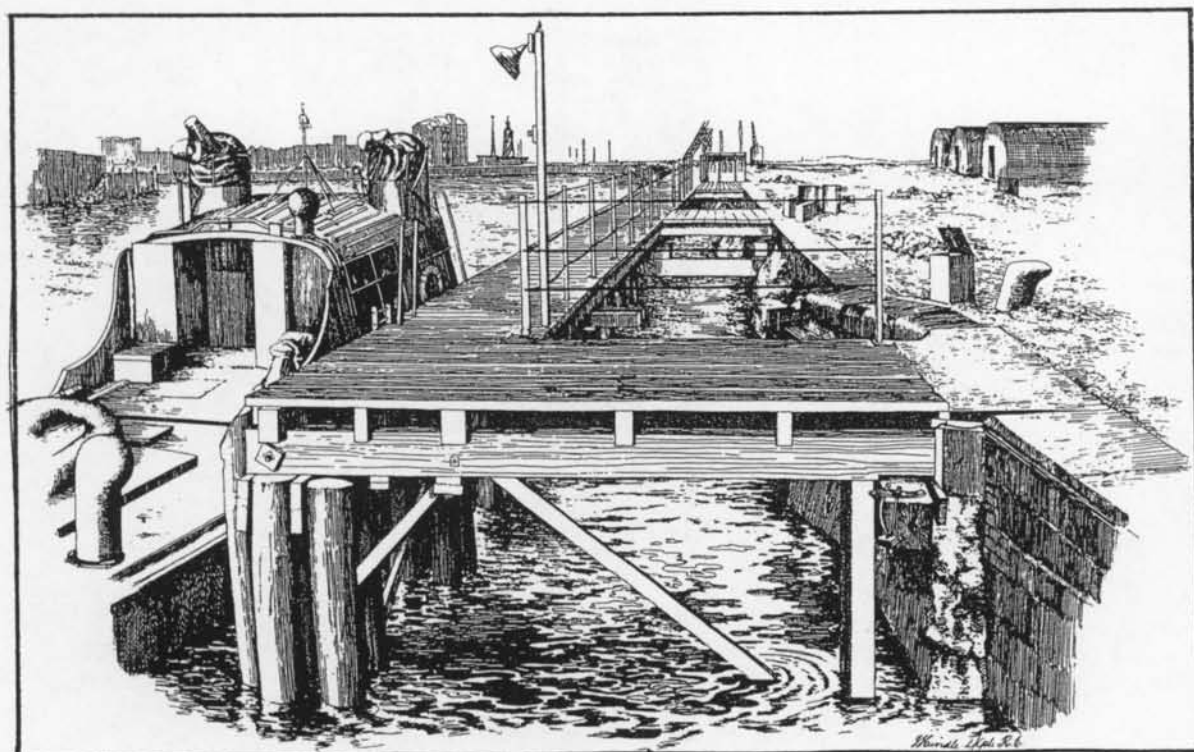


Fig. nr. 43. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de voorlopige aanlegsteigers in het Zeewezendok, die er aangebracht waren om de ASR-boten van de R AF te meren. Aan de steiger bemerk je een ASR-boot van de RAF van het type British Power Boat, Type 3, "Hants and Dorset", (zie fig. nr. 41). Rechts bemerk je enkele "Nissen huts".



Fig. nr. 44? Haven Oostende, september/oktober 1944. Canadese geniesoldaten (Royal Canadian Engineers), bij de aanleg van de Dumbo-pijplijn op de aanlegsteiger aan het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van het clubhuis van de roeivereniging RSNO (vulgo : "de Sport Nautique"). Het beginpunt van de pijplijn lag op de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) te Oostende. In de achtergrond de Prinses Elisabethlaan te Bredene (Sas-Slijkens). Helemaal links de schouw van het visafvalverwerkingsbedrijf "Pescator", gelegen op het einde van de Prinses Elisabethlaan, (wordt aldaar "Brugsesteenweg"). Midden achtergrond, aan de Prinses Elisabethlaan, het bijhuis van de coöperatieve S.E.O. (Bijhuis Nr. 8), op de hoek van de Spaarzaamheidstraat.

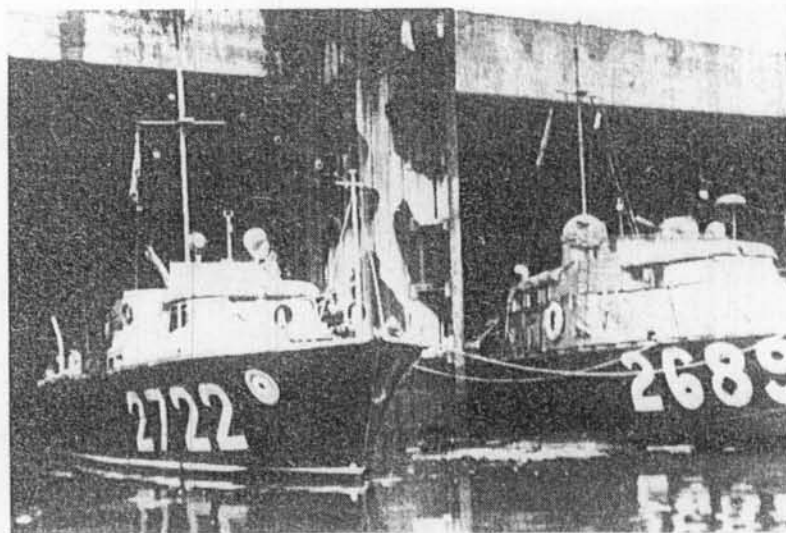


Fig. nr. 45. Haven Oostende 1944/1945. Britse zee-lucht reddingsboten van de RAF gemeerd in de Duitse snelbootbunker (S-bootebunker) in het Zeewezendok, (toen nog onbeschadigd). Rechts een British Power Boat "Hants and Dorset" (zie fig. nr. 41) en links een Thornycroft (zie fig. nr. 40). Deze types van boten waren respectievelijk ontworpen in 1943 en 1942. Deze boten waren "derde generatie" hogesnelheidsbarkassen van de RAF en specifiek ontworpen en gebouwd voor reddingsoperaties op zee.

Na de oorlog gebruikte de Belgische Luchtmacht vanaf maart 1948 (x) twee "Thornycrofts", die deel uitmaakten van de LZRD (lucht-zee reddingsdienst) en gestationeerd te Nieuwpoort. Ze bleven in dienst tot 1961 toen de reddingshef schroefvliegtuigen in dienst genomen werden de Belgische Luchtmacht, (oprichting van de Heliflight - nu 40<sup>e</sup> Smaldeel).  
(X): Wandelaer - sur l'Eau, mei 1948).

Dumbo: codenaam voor de pijplijn voor brandstof die aangelegd werd vanaf 18 september 1944 vanuit de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) te Oostende naar de frontlijn van de Britten en Canadezen (+ First Belgian Independent Brigade en de "Brigade Prinses Irene" – Nederlanders) in de Kempen, Nederlands Limburg en Noord-Brabant. Naarmate de geallieerden verder oostwaarts oprukten werd de pijplijn verlengd. Op het einde van de oorlog in Europa had de pijplijn Bochum in Westfalen(West-Duitsland) bereikt.

Het traject van de pijplijn vertrok aan de Diepwaterkaai, om vervolgens via de Saskom de oostelijke zijde van het kanaal Oostende-Brugge te bereiken. Vervolgens langs het kanaal via Brugge naar Gent, via de Scheldeboorden naar Dendermonde en het zuiden van Antwerpen. Vervolgens via Herentals naar Lommel en zo verder oostwaarts.

Op 20 september 1944 voer een eerste tanker de haven van Oostende binnen om aan te meren aan de Diepwaterkaai. Het schip werd gekoppeld aan de pijplijn en de bulkloading brandstof werd verpompt naar een binnenvaarttanker die gemeerd lag in de Saskom en vervolgens verscheept.

Te Beernem, aan het kanaal Brugge-Gent, was er een pompstation, waar de latere pijplijn die vanuit Dungeness in Zuid-Engeland op de zeebodem aangelegd werd naar Dieppe en vervolgens over land naar Vlaanderen, aangekoppeld werd op de bestaande pijplijn vanuit Oostende.

De "Dumbo"-pijplijn mag niet verward worden met de "PLUTO"-pijplijn (Pipe Line Under The Ocean) die liep vanuit de Isle of Wight (Engeland) over de zeebodem naar Cherbourg in Normandië. Deze pijplijn werd, oh toeval!, op 18 september 1944 in gebruik genomen. De brandstof werd aldaar overgetapt in jerrycans en vervolgens met vrachtwagens vervoerd naar de verbruikers (aan het front en elders) met o.m. de fameuze zogenaamde "Red Ball Express" (bedacht door generaal Ross, chef vervoer van het Amerikaanse leger, om met zesduizend legertrucks continu heen en terug rijdend in lusvorm, de U.S. Army en Air Force te bevoorraden met al de noodzakelijke goederen om oorlog te voeren).

(wordt vervolgd)

# J A A R V E R S L A G 2005

## 1. Raad van Bestuur

De Raad van Bestuur was op 31 december 2005 als volgt samengesteld :

<b>Dhr Jean Pierre FALISE</b>	Voorzitter en archivaris
<b>Dhr Omer VILAIN</b>	Erevoorzitter
<b>Dhr. August VAN ISEGHEM</b>	Erevoorzitter
<b>Dhr Walter MAJOR</b>	Ondervoorzitter
<b>Mevr Nadia STUBBE</b>	Secretaris en website en documentaliste
<b>Mevr. Simone MAES</b>	Penningmeester en archivaris
<b>Dhr Freddy HUBRECHTSEN</b>	Museummedewerker
<b>Dhr August GOETHAELS</b>	Museummedewerker
<b>Dhr Gilbert VERMEERSCH</b>	Materiaalmeester
<b>Dhr Valère PRINZIE</b>	Publicrelations activiteiten
<b>Dhr Ferdinand GEVAERT</b>	Bestuurslid
<b>Dhr Emile SMISSAERT</b>	Bestuurslid
<b>Dhr Koen VERWAERDE</b>	Bestuurslid

### *a. Vergaderingen, werkgroepen en commissies*

De raad van Bestuur hield 11 gewone vergaderingen

#### Cultuurraad Oostende:

vertegenwoordiger : Dhr Emile SMISSAERT (vervanger : Dhr Walter Major)

activiteiten : 10 algemene vergaderingen (in september vertegenwoordigd door dhr. Major)

Cultuurforum: 1x, op 30/11

Nacht van de Musea en Galerijen: 1x, op 12/2  
(5 punten voor propaganda t.v.v. de Cultuurraad)

Open Monumentendag: 6x  
- vergaderingen: 10/2, 17/3, 2/6, 8/9 ;  
- Open Monumentendag: zondag 11/9 : deelname door ons museum; meer dan 700 bezoekers!  
- Medew. brochure: idee en concept "orgel Sint-Petrus- en Pauluskerk"  
- Evaluatie: 29/9.

Prijs Cultuurraad - Prijs 2004 niet toegekend; beperkte receptie door het Stadsbestuur voor de genomineerden.  
- Prijs 2005: Emile Smissaert laureaat! op 20/12. Voorgesteld door dhr. Y. Dingsen en "De Plate".

(Gemengde) Stedelijke "Commissie voor Cultuur": 2x:  
- vergadering op 2/6 en 12/12



Rekeningen 2004 Cultuurraad : nazicht door 2 commissarissen,  
- o.w. E. Smislaert op 13/6

Werkgroep "Monumenten en Landschappen" 9x  
(6/1, 8/2, 17/2, 14/3, 21/4, 17/5, 31/5, 23/8, 29/11)

Werkgroep "Straatnaamgeving": 1x op 22/2

Werkgroep "Advies werkingsverslagen 2004 en Actieplan 2005": 1x op 14/4

Zomertentoonstelling "Oostende in 1905" : 2x

- Verg. : 26/1;
- Persconferentie: 19/5 ;
- Op eigenlijke tentoonstelling (sectie "Mobiliteit") op 21/5 ;
- Boek: "Oostende in de Belle Epoque: 1905, ..;" Artikel door E. Smislaert:
- Belle Epoquedag" 22/5

#### Werkgroep "Bibliografie van de Geschiedenis van Oostende".

Leden : Dhr. Prof. Dr. L. FRANÇOIS, Voorzitter

Mevrn C. VERMAUT, G. FARASYN-SCHEPENS, Dhrn F. HUBRECHTSEN,  
J. PARMENTIER, F. GEVAERT, I. VAN HYFTE, P. FRANÇOIS. Kwam niet samen.

#### Werkgroep "Museum" :

Leden : Mevr. MAES; Dhrn FALISE, HUBRECHTSEN, OUVRY en VERMEERSCH

#### **Werkgroep "Website"**

Leden : Mevr. STUBBE; Dhrn FALISE en HUBRECHTSEN

De website werd voor de gebruikers toegankelijk

#### ***b. 51<sup>ste</sup> Algemene Statutaire vergadering***

Deze vergadering ging door op zaterdag 9 april 2005 om 10u. Drie leden waren afwezig zonder kennisgeving. Verder was iedereen aanwezig of vertegenwoordigd bij volmacht.

De lidmaatschapsbijdragen voor 2005 werden vastgesteld op 11 EUR (aangesloten lid), 15 EUR (steunend lid), vanaf 25 EUR(beschermend lid)..

## **2. Secretariaat**

- a. ***Het secretariaat*** verwerkte 507 stukken in de briefwisseling. Alleen de externe briefwisseling (met uitzondering van reclame, pamfletten, folders en brochures) werd behouden voor nummering. Briefwisseling intern de raad van Bestuur wordt enkel behouden als het nuttig lijkt voor de historiek van de kring.

## *b. Leden*

De kring telde op 31 december 490 leden.

## **3. Activiteiten**

### *a. Voordrachten*

Er waren in totaal 9 avond- en 2 namiddagvoordrachten:

Donderdag 24 februari om 20u  
Leopold I en Oostende door dhr Roger Beeckaert

Donderdag 31 maart om 20u  
De Oostendse pers in het verleden door dhr Omer Vilain

Donderdag 23 april om 17u  
Kroefeltocht, een culinaire schemerwandeling in het licht van Oostende o.l.v. dhr Dirk Beirens

Donderdag 28 april om 20u  
Bredene, vroeger en nu door dhr Jos Stubbe

Donderdag 26 mei om 20u  
Quiz: onderwerp Oostende

Donderdag 29 september om 20u  
H2Oostende: water achter de kustlijn door dhr Dirk Beirens

Zaterdag 8 oktober om 14u30  
Geleid bezoek aan Oostduinkerke: de Zouaveroute

Donderdag 27 oktober om 20u  
Sint-Petrus en Pauluskerk 100 jaar door dhr Vincent Duflou (in samenwerking met de Cultuurdienst)

Donderdag 24 november om 20u  
James Ensor: De daken van Oostende door dhrn Norbert Hostyn en Ivan Van Hyfte

Donderdag 15 december om 14u30 en om 20u  
Filmavond: viering 50 jaar De Plate en andere films door dhr Jean Pierre Devolder

Voor de 11 voordrachten geeft dat een totaal van 544 aanwezigen met een gemiddelde van 50 toehoorders per voordracht.

### *b. Studiebezoeken*

Er waren in 2005 geen studiebezoeken voorzien.

### *c. Podiumoptreden*

De kleinkunstmiddag en middagmaal ging door op zaterdag 3 december 2005 in Hotel Royal Astrid. Er waren 82 aanwezigen.

#### *d. Studiereis*

De jaarlijkse studiereis ging door op zondag 5 juni 2005, voor de eerste keer onder leiding van Valère Prinzie, We gingen richting Walcheren en bezochten het stadhuis van Middelburg en het Zeeuws Maritiem MuZeeum te Vlissingen. Er waren 49 deelnemers.

#### *e. Andere activiteiten*

De jaarlijkse Driekoningenviering van de besturen der heemkringen en de VVF werd op vrijdag 7 januari verzorgd door onze eigen Kring. Er waren 55 aanwezigen. Ons bestuurslid Koen Verwaerde trok de boon en koos mevrouw Gilberte Farasyn-Schepens als koningin.

Jaarlijkse veiling op 27 januari onder leiding van Dhr Omer VILAIN. Er werden 178 stukken aangeboden met een totale opbrengst van € 906. Dit bracht voor de kring € 226 op.

Op 28 maart vertegenwoordigde Dhr Vilain, de Kring tijdens de bloemenhulde aan het Zeeliedenmonument

Op 9 april waren mevr Simone Maes, dhrn Jean Pierre Falise, Koen Verwaerde en Omer Vilain aanwezig op de Ensorherdenking en bloemenhulde in O.L.V TerDuinenkerkje te Mariakerke

We werden hartelijk ontvangen op de receptie gegeven door het Stadhuis voor ons 50-jarig bestaan op vrijdag 15 april 2005. De burgemeester overhandigde aan de voorzitter de Gouden Medaille van de Stad Oostende. Behalve Ferdinand Gevaert waren alle bestuursleden aanwezig. Er waren ook veel prominenten tegenwoordig.

Op zondag 17 april 2005 werd Omer Vilain, als uittredend voorzitter, in restaurant "Burlington" in de bloemen gezet. Er waren 32 aanwezigen

Dhr en mevr Falise en dhr Freddy Hubrechtsen waren aanwezig op de Pershappening op dinsdag 17 mei 2005.

Dhr Walter Major legde, in naam van de kring, bloemen neer op donderdag 2 juni tijdens de Paster Pypeherdenking. Er waren 6 bestuursleden aanwezig.

Mevr Stubbe en dhrn Falise en Hubrechtsen waren aanwezig op de studiedag over de nieuwe bewakingswet in de musea, op maandag 19 september.

Dhr en mevr Falise vertegenwoordigden de kring bij de viering van 140 jaar Engelse Kerk. De receptie was in de Celtic Pub.

Dhr en mevr Falise waren aanwezig op de opening van de tentoonstelling van de geschiedenis van het bier, in de molen te Stene op donderdag 10 november 2005

Dhrn Verwaerde, Major, Hubrechtsen en Smissaert waren aanwezig op de opening van de tentoonstelling "Koningin Astrid" georganiseerd door de V.V.F. op vrijdag 18 november 2005

#### **4. Museum**

De Nacht van de Musea en Galerijen ging door op 12 februari . We telden 802 bezoekers. We namen tevens deel aan Oostende voor Anker (28-31 mei), Open Monumentendag op 11, 12 en 13 september (1464 bezoekers) en aan de Kunstnocturne op 25 augustus (371 bezoekers).

Tentoonstellingen: van 15/1 tot 10/4 - Storm op de zeedijk door Jean Jacques Soenen

Van 15/5 tot 15/11 - Oostendse hotels door Omer Vilain

Van 25/11 tot 15/1 - Ernest George : Het album door Norbert Hostyn

Van januari tot december telden we 7725 bezoekers.

Het museum was 212 dagen open. Er waren groepen (scholen en verenigingen) die buiten de normale openingsuren een bezoek brachten aan het museum.

#### **5. Archief**

Het archief blijft gesloten. Individuele vragen kunnen steeds gesteld worden aan dhr. Falise of dhr. Hubrechtsen die ze zullen behandelen rekening houdend met de aan de gang zijnde inventarisatie.

#### **6. Documentatiecentrum**

Dhr VAN HYFTE en mevr. FARASYN zijn bezig met de aanvulling.

Mevr STUBBE is het documentatiecentrum aan het informatiseren en het zal tijdens de openingsuren raadpleegbaar zijn.

#### **7. Mediatheek**

Dhr Jean Pierre Devolder toonde een film van onze viering die hij zelf gemaakt heeft. De film van Henri Storck zal in bewaring gegeven worden bij het Belgisch filmarchief.

#### **8. Tijdschriftenkast**

De tijdschriftencollectie is nog steeds niet consulteerbaar.

De tijdschriften zullen door dhr Georges VAN DUYVENBODEN geëxcerpeerd worden en gecatalogeerd worden

#### **9. Bibliotheek**

Dhr Georges VAN DUYVENBODEN is de bibliotheek aan het informatiseren en catalogeren.

#### **10. Verzameling van de Kring**

##### ***a. Bruikleen***

De Cultuurdienst ontleende zilverwerk, porselein, een pop, een uniform, menukaarten; foto's, maquettes, een affiche, een schilderij en kranten voor de tentoonstelling "Oostende in 1905".

Mevrouw Inge Zeebroek van het VIOE ontleende enkele archeologische stukken voor de tentoonstelling "Oostende stadsvernieuwing en archeologie".

De Cultuurdienst ontleende voor de tentoonstelling "Waar plant ik mijn ezel?" 3 werken van Gustaaf Sorel: Slachthuis I, II, III.

## ***b. Aanwinsten***

### Schenken

De kring kreeg een schilderij "Zeelieden in de oorlog";  
een inhuldigingssteen van moederhuis Wante ;  
een schilderij van de heer V. Vanheste ;  
een notariële akte ;  
brochures van de Wagonlits ;  
een cd met een liedje van Roste Kater ;  
straatnaamborden ;  
oude programma's van het Kursaal ;  
documenten van de RMT ;  
1 matrozenmuts Oostende-Dover, 1 kenteken en een vissersbootje in een stuurwiel.  
plaquettes met betrekking tot de Hippodroom ;  
dia's over een vliegshow in Oostende ;  
naamplaatje maquette Roi Léopold II ;  
vaandeltje Halfvastenstoet 1956 ;  
de heer Geert Ollieuz schonk het kostuum van wijkburgemeester van het Westerkwartier en andere 'items'  
van het stadsarchief affiches en originele presknipsels en twee boeken ;  
en allerlei foto's over Oostende.

### Aankopen:

We kochten 3 nieuwe bureaustoelen voor het secretariaat ;  
Een speciaal inktpatroon voor het afdrukken van foto's ;  
Er werd een fotokopieerapparaat gekocht voor het museum ;  
We kochten een LCD-projector om te gebruiken tijdens de voordrachten ; en een DVD-speler.

## **10. Publicaties**

### ***a. Tijdschrift***

Van het tijdschrift verschenen 9 nummers op de vooropgestelde data: januari, februari, maart, april, mei, september, oktober, november en december. In totaal werden 280 bladzijden gepubliceerd waaronder 32 zwart-wit-fotobladzijden en 9 bladzijden met kaarten, foto's, tekeningen, rekeningen en documenten. Dhr. FALISE zorgde voor de samenstelling en de opmaak van het tijdschrift. De registers (48 blz) werden samengesteld door dhr. SMISSAERT.

### ***b. Ruilabonnementen***

Werden omgewisseld met volgende Heemkringen of Verenigingen (vanaf februari geen ruilabonnement meer met kringen buiten West-Vlaanderen)

Bachten de Kupe, Veurne. De Spaenhiers, Torhout. De Zonnebeekse Heemvrienden, Zonnebeke. Geschiedkundige Kring Ernighahem, Eernegem. Gidsenkring Lange Nelle, Oostende. Heemkring David Jonckheere, Aatrijke. Heemkring Dorp en Toren, Deerlijk. Heemkring Dr. Vandamme, Blankenberge. Heemkring Graningate, Middelkerke. Heemkring Karel Van de Poele, Lichtervelde. Heemkring M. Van Coppenolle, Brugge. Heemkring Oud Ruiselede. Ruiselede. Heemkring Pastoor Ronse, Zedelgem. Heemkring Sint-Guthago Knokke. Heemkring Wibilinga, Wevelgem, Heemkring Ghestella, Gistel. Heemkundige Kring Houtland Torhout. Iepers Kwartier Ieper. Neptunus, Oostende. Vrienden van het Noorzeeaquarium Oostende. Rollarius, Roeselare. Ter Cuere Bredene. Tijdingen, Oostende.

*c. Abonnementen*

De kring is geabonneerd op het tijdschrift "Tradities" uit Nederland

*d. Andere publicaties*

Geen

**11. Giften**

De Kring ontving geldelijke giften van: mevr. DEBROCK en mevr. BERDEN en van de heren LALEMAN, PANESI, BLOMMAERT en GOETHAELS;

Nadia STUBBE  
Secretaris

Jean Pierre FALISE  
Voorzitter

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*  
*Uw kleurenfoto's manueel*  
*afgewerkt volgens de*  
*moderuste technologie*  
*met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

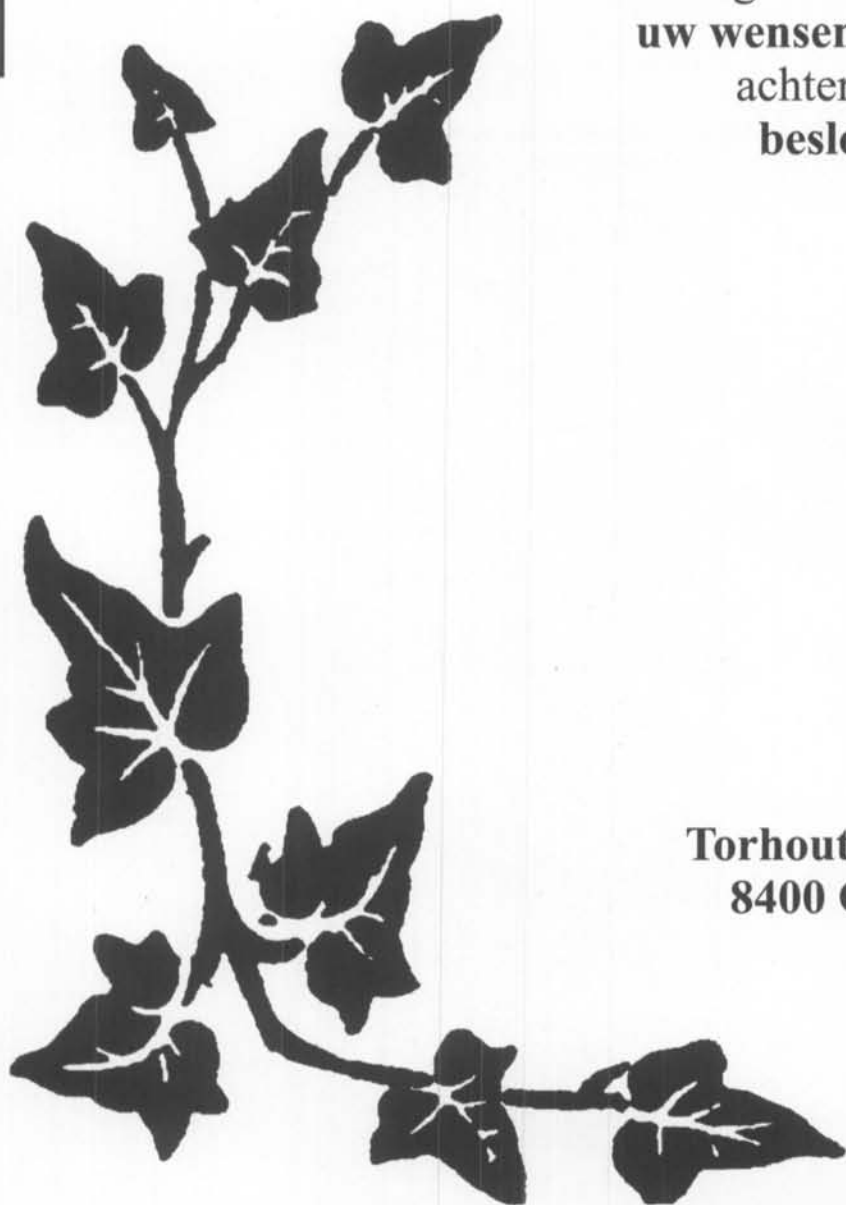
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53



# MAANDBLAD

**MAART 2006**

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

### Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement: € 15

Beschermd abonnement: € 20

Weldoend abonnement: € 30

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 3**

**MAAND maart 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 80: **R. WEISE:** Een herbergkruis anno 1785.

blz. 81: Thematentoonstellingen in ons museum.

blz. 82: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 6).

blz. 89: **M. CAPON:** Veloclub De Zeemeeuw Oostende (deel 12).

blz. 93: **O. VILAIN:** Was Louis Hell de schuilnaam van Léon Spilliaert?

blz. 94: **R. JANSOONE:** Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (17).

blz. 102: **I. VAN HYFTE:** Een nieuw Oostends kijkboek.

blz. 104: **S. VANDAELE:** De hotelbrigades in Oostende.

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN  
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**

## KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever**: . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur**: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen** : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

### **Het Bestuur**

#### *Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

#### *Voorzitter:*

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

E-mail: [falise.jp@scarlet.be](mailto:falise.jp@scarlet.be)

#### *Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

#### *Secretaris:*

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

E-mail: [de.plate@pandora.be](mailto:de.plate@pandora.be)

#### *Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

#### *Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

### **Schreven in dit nummer:**

Rudy WEISE: Voorhavenlaan 1/14, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

Omer VILAIN: Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

Ivan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Serge VAN DAELE: Coupurestraat 7, 8450 Bredene.

## **MAART ACTIVITEIT**

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 30 maart om 20.00 uur**

in de conferentiezaal van de V.V.F., Dr. Colensstraat 6, 8400 Oostende.

Onderwerp: **DE HERSTELLINGSWERKEN AAN DE SINT-PETRUS- EN PAULUSKERK OOSTENDE**

Spreker: dhr. **Luc GLORIEUX**, ingenieur-architect.

Dhr. Luc GLORIEUX werd ingenieur-architect aan de K.U. Leuven in 1967.

Reeds in 1973 maakte hij als medewerker van ir. Paul Felix de start van de restauratie van de Sint-Petrus- en Pauluskerk mee. Als zaakvoerder-vennoot van het architectenbureau Felix-Glorieux, die de herstellingen verder uitvoerde, mag hij wel aanzien worden als één van de kenners van onze Grote Kerk. Maar niet alleen van dit neogotisch monument, maar ook van heel wat gebouwen in onze stad die gerestaureerd, of gebouwd, werden door het architectenbureau Felix-Glorieux.

Om er maar enkele te noemen: het Onze-Lieve-Vrouwe College, de Kapucijnenkerk, het R.V.T. Sint-Jozef (Ponton), de Sint-Jozefkliniek, de Sint-Pieterstoren (Peperbusse), serviceflats in de Cirkelstraat, de Koninklijke Stallingen, de Bibliotheek Chris Lambert.

Als lid van "Archipel" reisde ir. Luc GLORIEUX, in het teken van de architectuur, gans de wereld rond. Maar deze avond blijft hij dicht bij huis om ons kennis te laten maken met de, soms moeilijke, af te leggen weg bij restauratie van historische gebouwen zoals hier de Sint-Petrus- en Pauluskerk.

De voordrachtgever zal alles ook duidelijk maken met illustraties en plannen.

Na deze avond zult U het Sint-Petrus- Paulusplein nooit meer oversteken zonder naar die witte spitsen te kijken.

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor alle belangstellenden.

## EEN HERBERGRUZIE ANNO 1785

door Rudolf WEISE

Herberggruzies zijn blijkbaar van alle tijden. Zoals blijkt uit volgend verslag, opgesteld door Jozef Nicolaas Decallais, notaris te Oostende. Plaats en tijd van het gebeuren: herberg 'Den rooden leeuw' gelegen in de 'Lissemorishoeck' in de parochie van Bredene (later Oostende), 03 februari 1785. Protagonisten waren Jacobus Valckaert, slachtoffer, en Olivier Van Overbeke, agressor, beiden ingezetenen van Bredene.

We zouden deze gebeurtenis zonder meer kunnen catalogiseren en negeren als een ordinaire dronkemansruzie ware het niet dat Olivier Van Overbeke, geboren te Blankenberge op 10 december 1755 om 04.00u als zoon van Marcus Jacobus en Anna Bony en gehuwd te Bredene op 09 oktober 1781 met Francisca Rasseauw, later deel uitmaakte van 'den generaelen raed van de commune van Breedene', op 28 februari 1797 in deze raad verkozen werd tot agent-municipaal, zeg maar ambtenaar van de burgerstand, en vervolgens op 09 juli 1800 werd aangesteld als eerste meier (burgemeester) van Bredene. De ouders van zijn eega Francisca, vader Arnold en moeder Maria Metsu, waren bovendien voorouders langs moederszijde van mijn vrouw.

Heden zou dergelijk voorval, bijzonder in verkiezingstijd, een sappig verhaaltje opleveren voor de roddelpers. Gelukkig voor de hoofdrolspeler in dit herbergdrama bestond deze toen nog niet. Geschiedenis heeft echter zijn rechten en spreekwoordelijk gezegd: uitgesteld is niet verloren.

### Het verslag

*Compareerden voor ons Josephus Nicolaus Decallais notaris.*

*In persoonen Elias Verhaeghe hospis woonende in den herberghe genaemt 'Den rooden leeuw' geleghen op Lissemoris hoeck in den duyn, jurisdictie 's lants van den vrije, en voorts Joanna Thresia De Vreese sijnne huijsvrouw ende Joseph Cools hunnen domesticq ende peerde kneght ende Francisca Moereman hunne dienstmaerte welcke comparanten hebben verclaert ende gecertificeert voor waer ende waerachtigh ten versoecke van Jacobus Valckaert lantsman ende coopman woonende ter prochie van bredene oock jurisdictie 's lants van den vrijen op de hofstede competeerende aen het clooster van de potterie binnen de stadt brugghe op hunne mannen ende vrouwelijcke waerheijt dat Olivier Van Overbeecke voor desen ghewoont hebbende binnen de stadt blanckenberghe ende alsnu hedent de vier à vijf jaeren ter gemelde prochie van bredene in de herberghe genaemt 'Den soeten inval' staende beneden den dick van de haevent van oostende recht over desselfe overstick aldaer sonder eenighe de minste reden ofte voorgaende dispuijten den requirant op den derden deser maendt 's avonts bij den neuse vastgegrepen ende gevronghen heeft dat het vel daerof was ende bloede dan heeft hij den requirant sijnnen eijgenhout willen in het aensight slaeghen waernaer denselven requirant sonder sigh te verweiren al stillekens geretireert heeft ende hem gaen setten is op eenen stoel in den hoeck van den heerd in den huise ende herberghe der twee eerste gecompareerden zonder een enckel woordt alleenelijck te spreken wies nietjeghenstaende den gemelden Olivier Van Overbeecke sigh noch niet te vreeden gehouden maer den requirant uijt den geseiden hoeck van den heerd getrocken ende met sijnnen gevrongen vuijst dusdanighen stoot in het aensighte toegebroght heeft dat het bloedt uijt de requirants neuse gecommen is sigh disponeerende om hem grootelijckse te gaen slaen hetwelcke hem is beledt geworden door het tusschen schieten onder hun beijde van de tweede comparante waardoor hij, Van Overbeecke, vol gramschap rasernie ende colerie sigh naer buijten geretireert heeft ende als hij bijnae aen de deure des huijs was uijtgeborsten heeft met deze woorden: indien ick uw tusschen vier ooghen hadde ick souden uw eene neukinge geven ende continueerende sijnen uijtganck seyde*

*hij buiten gecommen sijnde in meyninge dat niemandt hem en hoorde nochte sagh: dat ick uw onder vier ooghen hadde ick sloeghe uw dootd soo den derden comparant declareert hem claerelijck te hebben hooren prononcheeren gevende de comparanten voorders van alle hetgonne voorschreven voor pertinente reden van wetenschap die van hunne presentie al hetgonne voorschreven geschiet is alwaer sij alles galsoo gehoort ende gesien hebben ende waerom sij den inhoud deese maghtigh ende bereijdt sijn als bestaende in de opreghte waerheijt breeder ende ampelsder met eede te bevestighen voor alle hoven ende welt hen dies noodt ende daertoe aensoght sijnde.*

*Aldus gedaen ende gepasseert in den voorschreeven lisse-moris hoeck op den iii febr(uar)ij 1785 in presentie van Franciscus Knepmans ende Jacobus Meeschaert getuijgen hiertoe aensoght ende gebeden approbeerende de vier reijen twee interlinieele ende een marginale augmentatie in desen gedaen. (Getekend) Franciscus Knepmans. Jacobus Meesschaert. Elias Verhaeghe. dit is het merq + van Anna Devreese. Dit is het merq + van Joseph Cools. Dit is het merq + van Francisca Moerman. J.N.Decallais not(ari)s.*

### **Bronnen**

1. Akte van 03 februari 1785 door notaris **J.N. Decallais** - Oostende.
2. Eigen familiestamboom-archief.
3. Parochieregisters Blankenberge blz.785/A 3 – Rijksarchief Brugge.
4. Zoeklicht op Bredene blz.164 van **Raoul Eeckhout** - 1968.

### **Met dank aan**

de Heren **Jan Coopman** en **Walter Metsu**.

+++++

### **THEMATENTOONSTELLINGEN IN ONS MUSEUM**

Op dit ogenblik loopt in het museum de tentoonstelling “Sint-Petrus- en Pauluskerk in confrontatie”. Een tentoonstelling met foto’s van Valère PRINZIE.

Na de fototentoonstelling “Oostendse gebouwen anders gezien”, enkele jaren terug, bekijkt Valère nu de Sint-Petrus- en Pauluskerk.

Hij fotografeerde de blanke torens, van na de restauratie tot nu, in confrontatie met allerlei tijdelijke gebeurtenissen op het plein. De spitsen zien er gans anders uit dóór het touwwerk van een schip, of achter een kermisattractie, of nog bij de lichten van de Paulusfeesten.

Terzelfder tijd worden nog enkele grootformaatfoto’s getoond van de bouw en de inhuldiging van de kerk uit de eigen Plate-collectie.

Nog te bekijken tot 13 mei op de eerste verdieping van ons museum.

Vanaf midden juni loopt dan de tentoonstelling: “Oostende schreef/schrijft luchtvaartgeschiedenis”.

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 6)

door **Ferdinand GEVAERT**

### **Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 3 - 1945- 1980).**

1945 - Het einde van W.O. 2 in Europa liet een zwaar gehavende stad en haven achter. Voorlopige en noodherstellingen door de Britten hadden de haven deels terug bruikbaar gemaakt voor de scheepvaart. (zie fig. nr. 13, deel 3, blz. 2005-208). De haveninrichtingen waren grotendeels vernield of zwaar beschadigd, de toeristische infrastructuur tot puin herleid, de middenstad met de talrijke openbare gebouwen tot een woestijn herschapen.

Het stadhuis, de bibliotheek, het centraal post- en telegraafkantoor, de vleesmarkt, het Zeewetenschappelijk Instituut, het Kaaistation, het Carferrystation en andere waren totaal vernietigd of zwaar beschadigd.

De toeristische infrastructuur was zwaar getroffen: het Kursaal werd door de Duitse bezetter gesloopt om plaats te maken voor een kustartilleriebatterij, de moderne badinstallaties onder de zeedijk (van de zogenaamde "Ostende Plage"), de Wellingtonrenbaan, de velodroom, het "Panorama van de IJzer" aan het Derde Handelsdok (de "derde bassin"), het koninklijk Chalet, het groots Royal Palace Hotel en 27 andere hotels waren vernield terwijl het Thermae-gebouw gehavend was.

Naast de vernieling bleef ook ruim 1.700 m "Atlantikwall" achter, bestaande uit o.m.: honderden meters antitankmuur, 1.400 m loopgraven, 291 bunkers en vele kilometers andere versperringen en honderden strandverdedigingselementen (o.m. zgn. "Rommelasperges"), evenals een grote snelbootbunker en een verbunkerde marinebasis. (zie fig. nr. 11, deel 3). Daar waar in 1940 bij het begin van de oorlog 9.237 gebouwen bestonden in Oostende waren er op het einde van de oorlog daarvan 2.039 vernield of zwaar beschadigd, nl.:

- 551 vernielde woningen,
- 111 andere private gebouwen stuk,
- 21 openbare gebouwen vernield,
- 1.103 woningen zwaar beschadigd,
- 211 andere private gebouwen zwaar beschadigd,
- 42 openbare gebouwen zwaar beschadigd,
- 2.385 woningen "licht geteisterd".

(zie fig. nr. 10, deel 3, blz. 2005-204).

De maritieme installaties hadden zware schade geleden door bombardementen door de Duitsers in '40, door geallieerde luchtaanvallen vanaf juni '40 en dynamiteren door de terugtrekkende Duitsers in september '44, o.m.:

- 2 sluizen, 4.700 m kaaimuur en 6 bruggen vernield en talrijke afgezonken schepen in sluiskommen watervlakken en haventoeegang, (zie fig. nr. 12, deel 3, blz. 2005-207).
- kantoren van het Zeewezen en passagiersinstallaties op de Pakketbotenkaai vernield,
- het zeecocommissariaat op de Vindictivelaan zwaar beschadigd en voorlopig hersteld,
- de vuurtoren vernield,
- Zeewezenluis en -dok onbruikbaar, werkhuisen van het Zeewezen verwoest,
- beide havenstaketsels deels vernield of zwaar beschadigd,
- de vis-, sprot- en garnaalmijn vernield, bijna alle inrichtingen van de visverwerkende nijverheid (o.m. op de Hendrik Baelskaai en op de Bredenesteenweg) en oesterteelt verwoest,
- de Slipways en scheepsbouw installaties in het Visserijdok, vernield,
- het droogdok van Beliard Crighton aan het zwaaidok, vernield,
- de houtopslaghangaars aan het Houtdok vernield.

Met het einde van de oorlog in mei 1945 kon het definitief herstel beginnen.



- Begin juni 1945 Haven gedeeltelijk vrijgegeven door het militair havenbestuur voor burgerlijk verkeer.
- 23 oktober 1945 Pakketbotendienst terug in bedrijf gesteld, met het t.s. "London-Istanbul". Aanleghaven: Folkestone in het graafschap Kent. Tot 6 mei 1946 slechts drie overtochten per week. Vanaf dan dagelijkse dienst.
- April 1946 Oostende-Kaai (spoorwegstation) vrijgegeven voor burgerlijk verkeer, tot dan vertrokken alle treinen uit Oostende-Stad (Emest Feysplein).
- 21 december 1946 Sluis van het visserijdok terug in dienst gesteld. Visafslag aan het visserijdok greep voor het eerst terug plaats op 15 januari 1947, in voorlopige houten constructies aan de Nieuwe Werfkaai (aan het zuidelijk uiteinde van het visserijdok).
- 1947 Alle Brits militair scheepvaartverkeer in en naar de haven van Oostende wordt beëindigd.
- 25 juni 1946 De herstelde benedenstroomse brug van de Demeysluis wordt opengesteld voor tram- en wegverkeer, (zie fig. nr. 48).
- 1946-1948 Nadat men reeds vóór W.O.2 gestart was met het opvullen van het Derde Handelsdok wordt het dok totaal gedempt. In 1947 verlaat de laatste scheepswerf deze site. In oktober 1949 wordt de Sint-Jansbrug (tussen het Tweede en Derde dok) weggenomen en vervangen door een stuk kaaimuur. De scheepswerven worden gevestigd aan de Nieuwe Werfkaai waar er vijf hellingen aangelegd zijn. Op de gronden van het gedempte dok wordt in 1956 het uitpunt van de autosnelweg Brussel-Oostende aangelegd en in 1956-1958 wordt aldaar het nieuw Oostends stadhuis opgetrokken.
- 1946-1956 Herstel oorlogsschade aan kaaimuren, o.m. oosteroever, visserijdok, Zeewezendok, Eerste Handelsdok, Houtdok, Diepwaterkaai, bruggen en sluisen.
- 1947-1949 Nieuwe vuurtoren wordt gebouwd, de huidige "Lange Nelle"; in dienst gesteld op 1 november 1949.
- Augustus 1951 Nieuwe bovenstroomse brug aan de Demeysluis opengesteld voor het verkeer.
- 1951 Bouw van betonnen kaaimuren aanlegposten 1 en 2 van de pakketbotenkaai (waren tot dan in hout).
- 1949-1951 Bouw nieuwe vismijn.
- 1951-1953 Bouw van een eerste in- en ontschepingsbrug (carferrybrug) voor voertuigen. Vooraf werd een kaai van 150 m lengte gebouwd voor het aanmeren van de carferry (autoveerboot). De in- en ontschepingsinstallatie werd in juni 1953 in dienst genomen. Een eerste carferry, de "Prinses Josephine-Charlotte" werd in 1949 in dienst genomen door het Zeewezen, en de eerste twee jaren werd het schip geladen en gelost door middel van een van de portaalkranen op de pakketbotenkaai. De installatie werd gebouwd op de voormalige Stoombotenkaai waar reeds het vooroorlogs carferrystation stond. Door de ingebruikname van de carferrybrug konden de voertuigen (personenwagens en kleine autobussen) rechtstreeks van- en aanboord gereden worden.
- 1953-1954 Bouw van kaaimuur in het Eerste Handelsdok ter plaatse van de toegangseul van het toenmalig en toen gedempt Brandarisdok. Tot dan was de kaaimuur aldaar niet doorgetrokken. Opvullen, bouwen kaaimuur en verharderen van het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok, teneinde het stationsplein te vergroten, (zie fig. nr. 49, foto van het stationsplein en zuidelijke kaai van het Eerste Handelsdok).
- 1955 Bouw van het Loodswezengebouw (het huidige) op het uiteinde van de Stoombotenkaai, toen genoemd Istanbulkaai (nu Winston Churchillkaai).

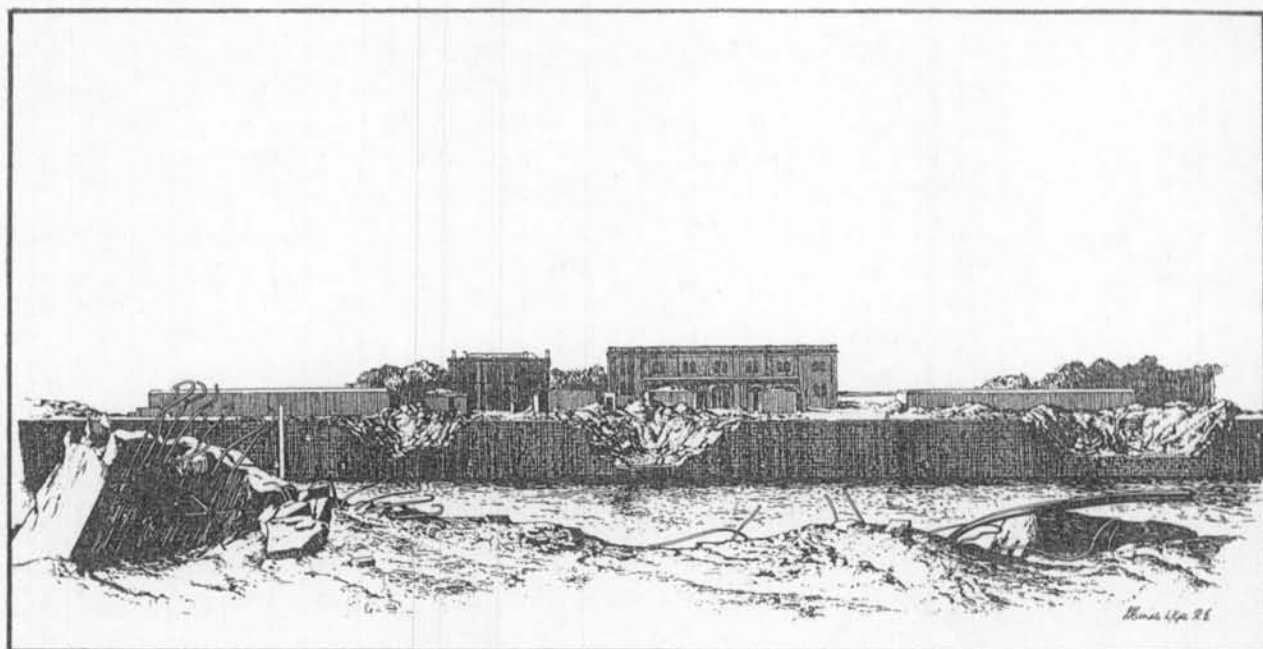


Fig. nr. 46. Oostende 1944. Pentekening door J. Hindle van een gedeelte van de Cockerillkaai (diepwaterkaai) voor dat er herstellingen werden uitgevoerd door de Britse Genie. We bemerken het kantoorgebouw van de toldiensten en het douanepot (entrepot) op de oostelijke kaai van het Vlotdok. Rechts op de diepwaterkaai een Duitse bunker die slechts afgebroken werd in 1998 bij de sloop van het Mijnegecentrum (Cedra) van de Zeemacht, nu "Marine".

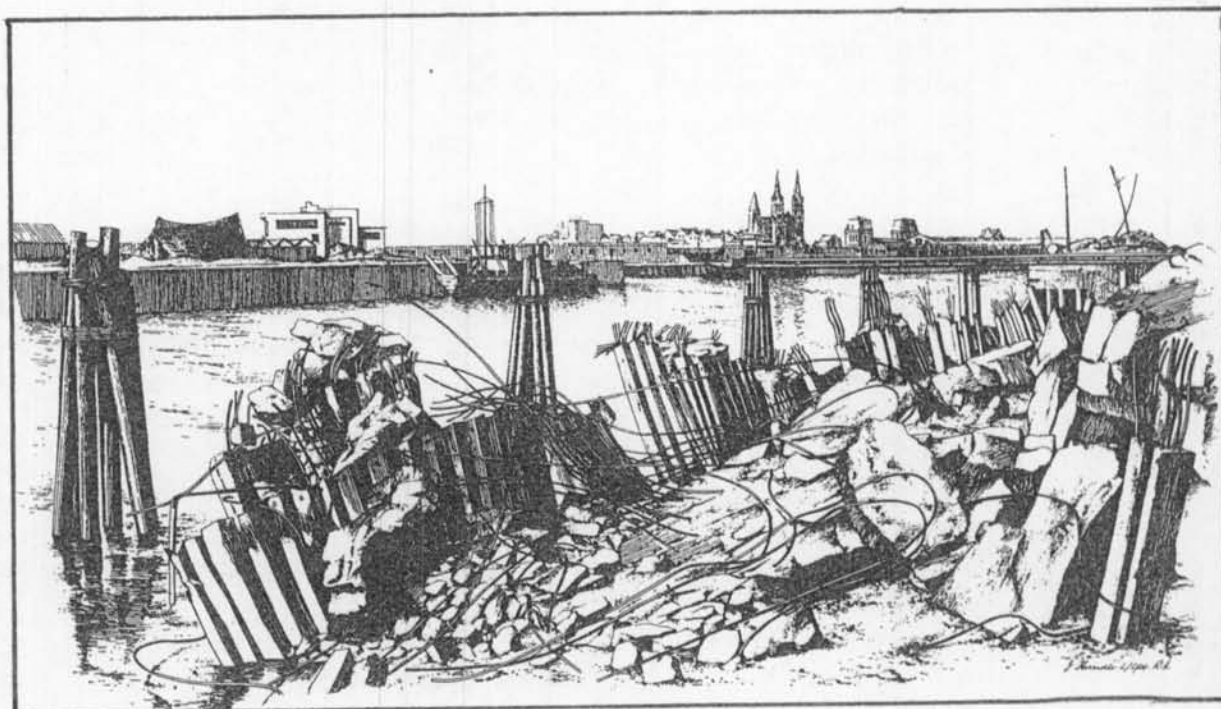


Fig. nr. 47. Oostende 1945. Pentekening van J. Hindle van de vernielde kaaimuur op de oosteroever. Aan de overkant van de voorhaven bemerken we de Zeevaartschool en een aangemeerde "boom defence ship" van de Royal Navy. Vermoedelijk de H.M.S. Barcock, die later uitgeleend werd aan de Zeemacht.

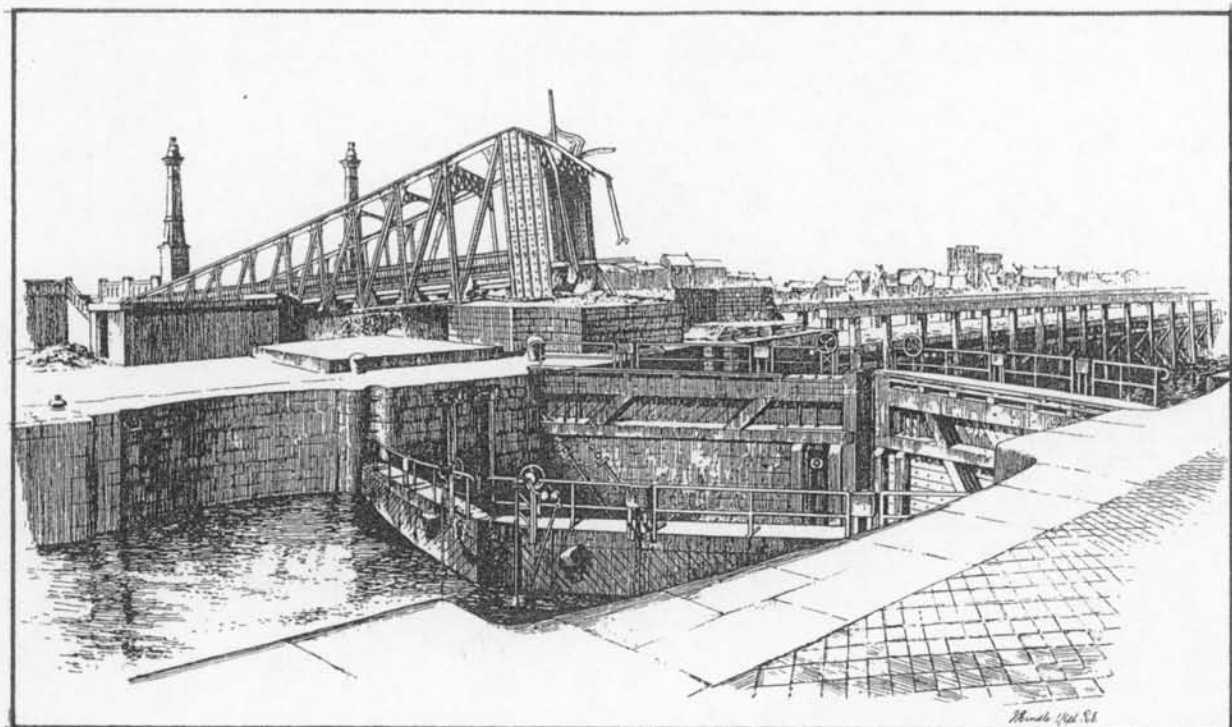
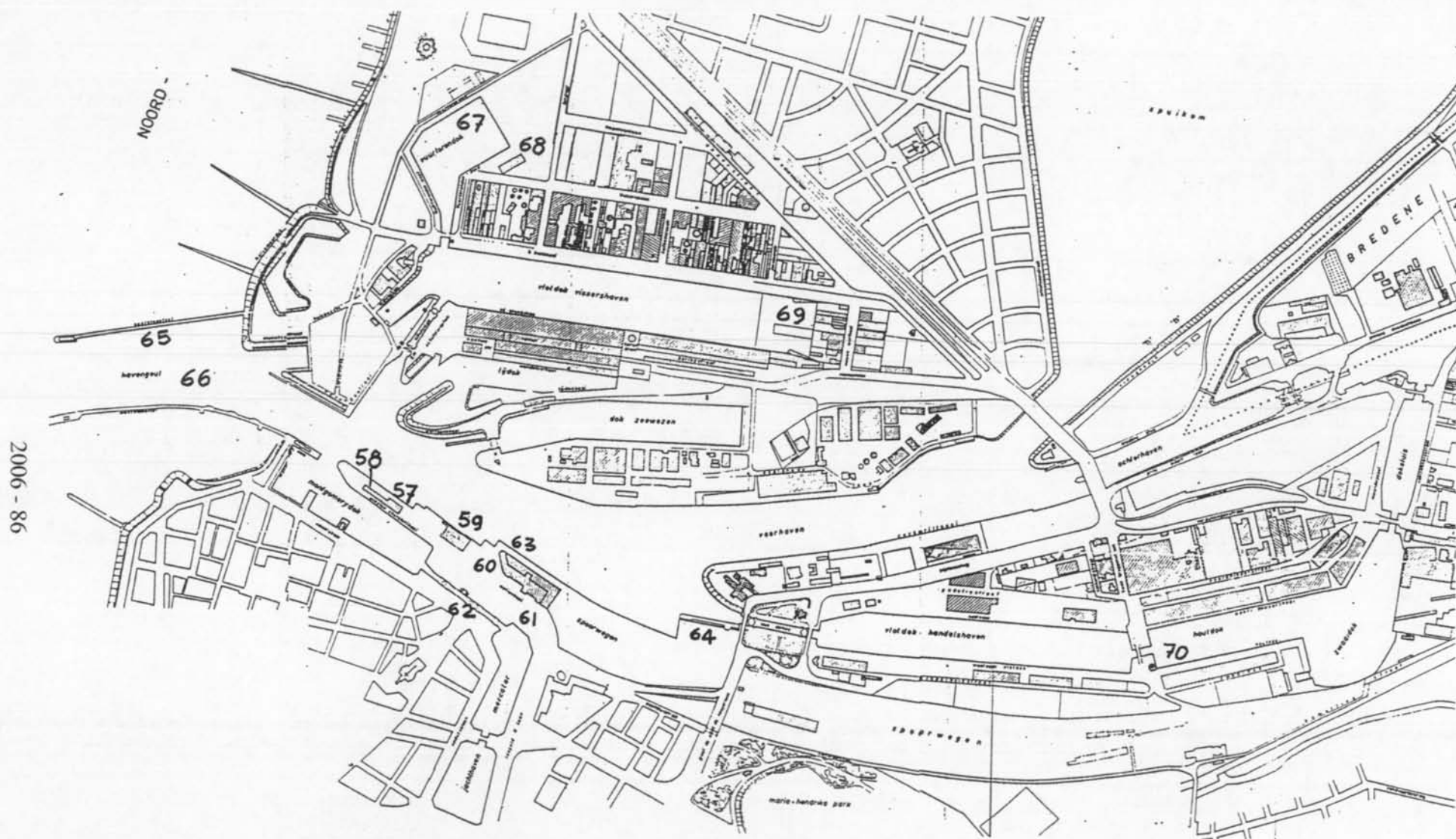


Fig. nr. 48. Oostende 1945. Pentekening van de hand van J. Hindle vertoont de min of meer niet erg beschadigde helft van de benedenstroomse brug en de herstelde sluisdeuren van de Demeysluis. De sluis was sinds 30 oktober 1944 terug in dienst.



Fig. nr. 49. Oostende, omstreeks 1960. Zicht op het vergroot stationsplein, het spoorwegstation Oostende-Kaai en het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok. Men bemerkt duidelijk de nieuwe gedeelten kaaimuur en verharding, die gebouwd werden om de vroegere toegang tot het voormalig Brandarisdok en het stationsplein te vergroten. Bemerkt op de voorgrond het nieuw tramstation (1856) aan de Brandariskaai.



2006 - 86

Fig; nr. 50. Haven Oostende 1980.

57. Carferrybrug nr. 1. 58. Loodswezengebouw. 59. Carferrybrug nr. 2. 60. Gedempte Visserskreek. 61. Uitgebreed stationsplein. 62. Mercatorsluis. 63. Carferrybrug nr. 3. 64. Ro-ro platform (post 5). 65. Nieuw betonnen oosterstaketsel met reeds na de oorlog gebouwd tij-seinpost. 66. Havengeul met groter breedte. 67. Vuurtorendok. 68. Jetfoilterminal P&O. 69. Scheepswerven aan de Nieuwe Werfkaai. 70. Ro-ro helling in het Houtdok.

- 1955 Bouw van een reddingsbootloods op de oosteroever ten behoeve van de Watsonreddingsboot van de reddingsdienst van het Zeewezen.
- 1956-1958 Bouw van het Zeewezengebouw (het huidige) op de pakketbotenkaai en kaai van de Visserskreek.
- 1959 Uitbreiding van het carferrygebouw en bouw schutsmuur.
- 1958-1959 Bouw van drijvend droogdok ten behoeve van het Zeewezen door de Oostendse scheepswerf Beliard-Murdoch. Het droogdok wordt na de bouw gemeerd in het Zeewezen dok. Het kon alle toen bestaande schepen en boten van het Zeewezen en de Zeemacht (nu Marine) opnemen.
- 1947-1959 Herstel, nieuwbouw en uitbreiden van de werkhuizen van het Zeewezen op de oosteroever aan het Zeewezen dok.  
Bouw van de werkhuizen, magazijnen, verblijven en kantoren voor de Logistieke Dienst van de Zeemacht op de oosteroever aan de Esplanadestraat.  
Bouw van het Mijnveegcentrum (Cedra) van de Zeemacht op de Diepwaterkaai (Cockerillkaai).
- 1967 Versterken van de carferrybrug nr. 1 voor het in- en ontschepen van voertuigen (ook vrachtwagens) met een gewicht van maximum 32 ton. Tot dan was 12 ton het maximum.
- 1968-1972 Na de uitbreiding in 1966 van het centraal magazijn van het Zeewezen (later RMT) op de werkhuizensite van de Scheepsbouwdienst (later Directie Materieel) wordt een nieuw kantoorgebouw met voertuigarages gebouwd op de oosteroever. Tevens wordt het werkhuis "Mechaniek" uitgebreid met twee vleugels en worden eigentijdse kleedkamers gebouwd en ingericht voor het personeel.
- 1969-1972 Bouw van het betonnen oosterstaketsel. Sloop van het houten staketsel met behoud van de tijseinpost die na W.O. 2 herbouwd werd op het tracé van een toen reeds geplande breder haventoeegang en -geul.  
Verbreden van de haventoeegang en -geul.
- 1970 Bouw van een in- en ontschepingshelling in de westelijke kopmuur van het Houtdok, ten behoeve van ro-roschepen, (gebruikt door de Sheerness Line gedurende vier maand in 1972 met het schip "Ostend Express", agent: Dens Ocean).
- 1969-1971 Bouw van de tweede carferrybrug voor het Zeewezen aan de Istanbulkaai, met een maximum toegelaten voertuigengewicht van 60 ton.
- 1 juli 1970 Stoppen van activiteit van de Cockerill Line, de "Tilbury boten".
- 1970-1973 Bouw nieuwe diepwaterkaai (Cockerillkaai), het zuidelijk deel om schepen toe te laten met een grotere diepgang, diepte van het water aan de kaai -30 voet onder laagwaterpeil. In 1973 werden twee nieuwe 36 ton portaalkranen opgesteld op de nieuwe kaai.
- 1 november 1971 Oprichten Regie voor Maritiem Transport.
- 1971-1974 Dempden van de sluisen van de oude handelsdokken en de Visserskreek. Vergroten van het stationsplein door opvullen van het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok, aanpassen van de kaaimuren.  
Bouw van de Mercatorsluis en aanpassen van de kaaimuren van het Montgomerydok.  
Hierdoor wordt de sinds lang gewenste, en bedrijfseconomisch gerechtvaardigde, rechtstreekse verbinding tussen de pakketbotenkaai en het carferrystation, inclusief de twee carferrybruggen, en de carferry parking, gerealiseerd.
- 1972-1974 Bouw van de derde carferrybrug voor de Regie voor Maritiem Transport, (regie ingesteld in 1971 door afsplitsen van de Pakketbotendienst en

- Scheepsbouwdienst) aan de pakketbotenkaai (post 1) en de gedempte toegang van de Visserskreek. Maximum toegelaten gewicht: 120 ton.
- 1972 Oprichting van vrachtagentschap Ostend Freight Lines door de RMT in samenwerking met de Anglo-Belgian Trainferries (Zeebrugge).
- 15 december 1972 Ingebruikname van nieuwe, grotere slipway in het visserijdok, ter vervanging van de herstelde slipway, die, na herstel oorlogsschade, sinds augustus 1947 terug in dienst was.
- 1972-1975 Bouw van het Vuurtorendok, in uitvoering van het plan uit 1967 voor de uitbreiding van de installaties ten behoeve van de visserij.  
Na de bouw bestond deze behoefte niet meer (voorbij gestreefd) en werd aan het dok, (Vuurtorendok-Noord), Vuurtorenweg, werkhuizen en stapelplaatsen van de N.V. Baggerwerken Decloedt gebouwd. De werkplaatsen en het magazijn van deze vennootschap waren vroeger gelegen aan de Camerlinkxstraat (Zwaaidok) en Bredensesteenweg.
- 1974-1976 Bouw van een systeem van overdekte passagierskokers op niveau boven de kaaien en rijweg, voorzien van rolpaden, rolbagagebanden en hydraulische gangways, door de RMT, ten behoeve van de passagiers, tussen de carferrybruggen 2 en 3 en de passagiersterminal in het stationsgebouw Oostende-Kaai. De passagiers konden alsdan volledig gescheiden van voertuigtrafiek en beschermd tegen de weerselementen, de terminal of het schip bereiken.
- 1975-1979 Bouw van het Rijksstation voor Zeevisserij, aan de Ankerstraat.
- 1977 Carferrybrug nr. 1 vervangen door nieuwe brug, van totaal nieuw concept, ontworpen en ontwikkeld door Marine Developments Co. uit Glasgow (Schotland). Het maximum toegelaten voertuigengewicht: 240 ton.
- 1979 Het drijvend droogdok van de RMT (ex-Zeewezen) werd op de werf van de Scheepswerven van Langerbrugge verbreed (van 19 tot 25 m) en de capaciteit vergroot (voor het droogzetten van de nieuwe schepen van de RMT). Het werd nu gemeerd in de havengeul, post 8, daar de sluis van het Zeewezendok niet breed genoeg was en de diepte in het dok niet groot genoeg om de nieuwe schepen te schutten en te meren.
- 1978-1979 Bouw van een ro-roplatform, afmetingen 120 m lang en 60 m breed, aan post 5 (zuidelijk uiteinde) van de pakketbotenkaai, tussen de kaaimuur en het geleidingsstaketsel van de Demeysluis, voor het opstellen van op inscheping wachtende opleggers. Wordt later gebruikt als landhoofd voor carferrybrug nr. 4.
- 1979 Schiaffino Lines legt schip in op het trajekt Oostende-Dover, vanaf 1984 tussen Oostende en Ramsgate. Vertrok vanuit het houtdok te Oostende en legde aan aan de ro-ro helling aldaar. Week later uit naar de diepwaterkaai.
- 29 februari 1980 Nadat de scheepvaartmaatschappij P&O tijdens 1978 gedurende enkele maanden een verbinding met vleugelboten (jetfoils) tussen Zeebrugge en Londen had uitgebaat, werd op 29 feb 1980 een jetfoil ingelegd tussen Oostende en Londen (Tower Bridge).  
De vleugelboten vertrokken vanuit het Vuurtorendok alwaar een in- en ontschepingsvlot werd gemeerd. Aan de wal werd aan de Fortstraat een passagiersterminal gebouwd en een parkeerterrein aangelegd (het werd later gebruikt als oefenterrein door autorijscholen).  
Een werkplaats met magazijn werd gevestigd op de hoek van de Hendrik Baelskaal en het Vuurtorendok Zuid.  
De uitbating werd stilgelegd eind augustus 1980.

(Wordt vervolgd)

HENRI T'JONCK : VAN ZEEMEEUWRENNER TOT BURGEMEESTER

Toen de Zeemeeuwrenners Romain en Sylveer MAES in 1935 de verplaatsing naar de Parijse zesdaagse (zie deel 11) maakten, werd voor de nodige tussenkomsten aldaar, beroep gedaan op Henri T'JONCK van Snaaskerke. Henri was bakkersgast bij zijn vader en kameraad van Sylveer en Romain. Ook hij was coureur. Allen waren ze aangesloten bij Velo Club De Zeemeeuw Oostende. Henri T'JONCK was in het jaar 1933, op 21-jarige leeftijd, kampioen van deze club geworden. In voornoemd jaar 1933 had Romain MAES het cyclo-cross kampioenschap van De Zeemeeuw gewonnen.

In die periode beheersten noch Romain noch Sylveer de Franse taal. Niet getreurd evenwel. Hun vriend Henri T'JONCK had het middelbaar onderwijs bij de Frères in Brugge en in het college van Roeselare volledig doorgenomen. Waardoor hij een zeer goede kennis van het Franse vocabulaire bezat (1). In datzelfde tijdsbestek was hijzelf wielrenner; later zou hij tot de categorie van de Onafhankelijken toetreden. Henri deed dit niet om den brode maar uit wielersplezier.

Een anekdote uit zijn wielercarrière:

“... Zoals in die tijd gebruikelijk was richtte men in het dorp een wielervedstrijd in om op die manier de plaatselijke coureur een kans te geven deze te winnen en zich aan de plaatselijke bevolking te tonen. Zo ook droeg Snaaskerke haar steentje bij en richtte een wielervedstrijd in voor Onafhankelijken. Deze wedstrijd eindigde op een sprint tussen enerzijds Sylveer MAES en anderzijds Henri T'JONCK. Sylveer haalde het met een halve lengte voorsprong op de plaatselijke renner Henri T'JONCK. Henri werd toch uitgeroepen als winnaar, maar eerlijk zoals hij was, wilde hij dit niet en Sylveer kreeg toch de bloemen en de trofee ...” (2)

Nadien volgde hij zijn vader op en werd zelfstandig bakker. Zijn afzetgebied strekte zich uit tot in de Oostendse winkels, en dit omwille van zijn speciaal bruin brood en vooral zijn koekebrood. Het geheim van dit koekebrood stak in een bepaalde hoeveelheid koevet dat hij optimaal toevoegde, waardoor het brood lang nis bleef. Hijzelf stond in voor het vervoer naar Oostende. Men zag hem graag komen, hier en daar kwinkslagen uitdelend aan zijn vele Oostendse kennissen. Al bij al, bakker T'JONCK was een geziene figuur in de Oostendse handels- en sportmiddens.

De alom gekende en ruchtbare figuur Henri T'JONCK wordt door de Snaaskerkse heemkundige Daniël QUINTENS als volgt belicht:

‘Henri zag het levenslicht te Oostende op 03/03/1911. Zijn grootouders waren boeren. Niettemin ging de vader van Henri zijn weg verder in de boerenstiel. Gestart als bakkersgast nam Henri later de zaak van zijn vader over.

Henri T'JONCK was in en rond Snaaskerke (tot zelfs in Oostende) een graag geziene figuur. Hij werd burgemeester van Snaaskerke van 1942 tot 1944. Gedurende de duistere en moeilijke oorlogsjaren 1940 - 44 heeft hij veel mensen van het noodzakelijk voedsel gratis voorzien. Na de bevrijding werd hij een paar jaar vervangen door August DIERICKX-

VISSCHERS, die dienst deed als waarnemend burgemeester. Door de beoordelaars werd deze zeer Vlaamsgezinde en sociaalvoelende mens versleten als oorlogsburgemeester, niettegenstaande hij zonder enige vorm van klachten na de oorlog opnieuw zijn functie opnam. In totaal was hij 27 jaar burgemeester, en dit van 1947 tot 1970. Het jaar nadien was er de fusie met Gistel.

Dat hij graag praatte weet iedereen die Henri gekend heeft. Bij een goede frisse Rodenbach of een likeurtje kon hij uren vertellen zonder dat hij voor zijn toehoorders verveelde. Hij viel ook nooit in herhaling, zodat het altijd nieuwe verhalen waren die bij hem opdoken. Al of niet waar, iedereen luisterde met open oren en ogen' (2).

Henri was gewoon dat iedereen naar hem riep om goede dag te zeggen. Tenslotte voelde hij zich de burgemeester van Snaaskerke tot aan zijn dood. Alhoewel de tijden en de geestesgesteldheden vanaf de jaren 1980 aan het wijzigen waren. Er waren ondertussen vele inwijkelingen en nieuwe jonge bewoners bijgekomen. Kort voor zijn overlijden vertelde hij aan de heemkundige Daniël QUINTENS het volgende: "In Snaaskerke kent iedereen niet iedereen meer. ze vragen zich waarschijnlijk af, wie is die ouwe 'pee' met zijn krulfietsenstuur op zijn velot?" Dit typeerde de mentaliteitsverandering in Snaaskerke en dat stoorde hem geweldig. Hij werd niet meer herkend, het tijdperk van de ruchtbare T'JONCK was voorbij.

Henri T'JONCK overleed te Snaaskerke op 25/04/1994. Hij was gehuwd met Rachel VANCRAEYNEST. Uit hun huwelijk zijn 3 kinderen voortgesproten : Alain, Doris en Danielle. (2).

#### SOIGNEUR WILLIAM STRUBBE

In de wielersesdaagsen (3) had, naast de renners, ook het personeel een belangrijk aandeel. Iedere ploeg had zijn persoonlijke verzorger, in die tijd ook trainer genoemd. Eerst en vooral zorgde hij voor het materiaal, dus de fietsen en bijbehoren. Daarnaast stond hij in voor voeding en drank. Tussen de maaltijden in moest hij zijn renners voorzien van drinkbusjes en hapjes, meestal fruit of pap. De grote maaltijden werden verzorgd door de organisatoren. Behalve de renners mochten ook de wedstrijdcommissarissen, de soigneurs, de journalisten en de leden van de organisatie mee aan tafel schuiven.

De soigneur moest er ook voor zorgen dat zijn renner wakker gemaakt werd na een rustpauze. Hij moest klaarstaan wanneer één van zijn renners afstapte of zijn ploegmaat afloste. Een goede trainer-verzorger hield ook nauwkeurig de stand bij en verwittigde zijn renners hierover voor zover het hen ontgaan was. Tevens was het masseren van de renners een belangrijke taak.

William STRUBBE was verzorger van beroep en werd de vaste soigneur van Sylveer MAES. Hij was een graaggeziene volksfiguur op de Oostendse velodroom in de periode vóór W.O. II. Iedere Oostendse pistebezoeker, begaan met de wielersport, kende William. Kwam dit doordat hij de soigneur van Sylveer MAES was, wie zal het zeggen! Ook maakte hij deel uit van de grote Velo Club De Zeemeeuwfamilie.

Op 23/03/1911 werd William te Zerkegem geboren en is daar altijd blijven wonen. Hij woonde in bij zijn moeder Nathalie VANDENBUSSCHE die te Zerkegem op de hoek van de Gistelsesteenweg en de Vedastusstraat Café des Sports uitbaatte (thans Café Lijmpot). Dit van 1922 tot 1956.



Na zijn huwelijk met Nathalie STRUBBE bleven beiden, zoals vroeger nogal gebeurde, inwonen bij moeder STRUBBE. Om aan de kost te komen was William benevens vaste soigneur van Sylveer MAES ook fietsenhersteller geworden.

De band met Sylveer was eenvoudig : Sylveer: MAES was gehuwd met Alice STRUBBE, zijnde de zuster van William, en werd aldus de schoonbroer van zijn verzorger.

William STRUBBE overleed op 19/12/1995 in het A.Z. St Jan Brugge op 84-jarige leeftijd.

#### VERWIJZINGEN

- (1) persoonlijke mededeling Pol MAES De Haan 2003.
- (2) schriftelijke mededeling 11/10/2004 Daniël QUINTENS Snaaskerke
- (3) zie deel 11

Verdere bronnen: eigen archief



Velodroom Oostende 1937  
Sylveer MAES en verzorger William STRUBBE

(collectie Michel MAES)



1934: ten huize van Romain MAES, Gistelsesteenweg 500, Zerkegem.

van links naar rechts: - onbekend

- Romain MAES, herstellende van zijn zware val in de ronde van Frankrijk  
1934

- Henry T'JONCK

- William STRUBBE

(collectie Luc SCHAEK)

#### INDEX 2004

Traditiegetrouw publiceert "De Plate" voor de geïnteresseerde lezers een inhoudstafel & indices op het voorbij jaar.

U kunt ze bestellen door € 3,75 te storten op rekening 380-0096662-24 van De Plate met de vermelding "Index 2005". De index verschijnt in de loop van de maand april.

## WAS LOUIS HELL DE SCHUILNAAM VAN LÉON SPILLIAERT?

door **Omer VILAIN**

In het decembernummer van 2005 van "De Plate" verscheen er op p. 275 de vraag "Wie was Louis Hell of Hels?".

Wij kregen daarop geen enkel antwoord binnen.

Nu hebben we zelf wat verder gezocht en vonden in het luxueuze tijdschrift "Ostende Illustré", dat in de jaren 1905-1913 gepubliceerd werd, heel wat kleine illustraties die aan onze stadsgenoot en kunstenaar zijn werk deden denken.

Aldus werd onze aandacht getroffen door de mogelijke namen die onder de illustraties te ontdekken zijn.

Zo kwamen wij eerst een naam tegen van "F. DRICOT ET CIE", wat eigenlijk niet veel zegde. Dit was in 1907 en wat erna.

In latere nummers van "Ostende Illustré" stond er "Dessins de Louis Hell" gedrukt bij. Dus wel Hell en niet Hels zoals wij ook voor mogelijk achtten.

Maar wij hebben bij die kleine en soms ook grotere tekeningetjes goed naar de letters "L" en "S" gekeken die in de naam Léon Spilliaert voorkwamen bij grotere werken.

Hiervoor raadpleegden we het befaamde naslagwerk "Léon Spilliaert: prenten en illustraties" door onze stadsgenoot Xavier TRICOT in 1994 gepubliceerd. De monogrammen die we in de hoofdstukken "Gravures en lithografieën", "Albums met lithografieën" en "Illustraties in tijdschriften" de naam van L. Spilliaert zeer duidelijk en soms ook enkel in de monogrammen.

Het trof ons dat de letter "L" van Louis en Léon zeer veel gelijkenis vertoonden. Ook viel het ons op dat de letter "S" veel gelijkenis vertoont met de tweede "L" van Hell, die uit zijn eerste periode dateert.

Toevallig is het ook dat de Franstalige letterkundige Franz Hellens, zijn beste vriend uit die tijd, ook "Hell" in zijn naam had, zodat Spilliaert wellicht opzettelijk Louis Hell ondertekende!

Maar wellicht is dat toch iets te ver gezocht.

door Roger JANSOONE

## 25. TERUG VAN WEGGEWEEST

In de loop van 1919 keerden vrijwel alle zeilsloepen terug uit Frankrijk en Nederland. Enkel de stoomtreilers, die waren uitgeweken naar Engeland (vooral Milford Haven en Fleetwood), hadden nog niet veel zin om vlug terug te varen naar Oostende. De reden hiervoor was nogal begrijpelijk: in Engeland lagen de visprijzen een flink stuk hoger dan in het verpauperde België, waar anderzijds de exploitatiekosten wel aan de hoge kant lagen wegens algemeen gebrek aan materiaal en produkten. Bijgevolg bleven de meeste treilers nog tot eind 1919 verder vissen vanuit Britse havens. Voor heel wat bemanningsleden kwam dit trouwens ook nog om een andere reden goed uit: er was immers in Oostende een nijpend probleem van huisvesting ingevolge oorlogsschade en de toevloed van vluchtelingen uit de oorlogszone.

Dit had tot gevolg dat pas in 1920 de Oostendse vissersvloot opnieuw min of meer voltallig is, zij het wel na aftrek van al de schepen die tijdens de oorlog verdwenen zijn op zee. Van deze laatste geven wij hieronder een summier overzicht:

Nr + naam	rederij	datum	oorzaak	bemanning
<b>STOOMTREILERS</b>				
O.88 Bernard	Pêcheries à Vapeur	14.03.1914	gezonken	gered
O.126 Neptune	H. Aspeslagh	26.12.1916	U-boot	gered
O.127 Numitor	idem	april 1918	U-boot	gered
O.83 Marcelle	Pêcheries à Vapeur	30.01.1917	U-boot	gered
O.171 Delta A	Delta	21.04.1918	U-boot	gered
O.172 Delta B	idem	02.06.1915	U-boot	gered
O.141 Narval	H. Aspeslagh	26.11.1916	verdwenen	?
O.131 John	Pêcheries à Vapeur	03.01.1918	aanvaring	6 man +
<b>ZEILSLOEPEN</b>				
O.218 Alphonse-Marcelline		16.11.1916	verdwenen	2 man +
O.79 Gods Genade		sept. 1918	U-boot	?
O.80 Marguerite		31.01.1916	U-boot	gered
O.174 Anna-Prosper		1918	gezonken	?
O.215 Maria-Marcelle		1917	gezonken	?
O.163 Julienne		17.10.1919	gezonken	gered
? Jeune Progrès		17.01.1915	gestrand	?
O.204 Anna		06.07.1919	mijn	4 man +
O.48 Elvire-Mathilde		01.07.1919	mijn	4 man +
O.225 Lydie		?	gezonken	?
O.181 Maurice		01.12.1919	gestrand	gered

Anderzijds werden ook enkele stoomtreilers aangekocht:

Nr + naam	vorige naam	datum	rederij
O.72 Ernestine	Truida 4 (Cadzand)	juni 1919	L. Loncke
O.206 Edouard Nierynck	(gebouwd in South Shields )	1919	J.H. Nierynck
O.125 East Coast	HL.9 East Coast (Hartlepool)	nov. 1919	Pêcheries Flandres
O.207 P.F. Deswarte	( gebouwd in South Shields )	1919	J.H. Nierynck
O.143 Nérée	Athalia (Milford Haven)	maart 1914	H. Aspeslagh
O.151 Nadine	NS.143 (North Shields)	jan. 1914	Pêcheries du Nord
O.154 Marguerite	(gebouwd in Aberdeen)	1915	Pêcheries du Nord

Wat betreft de stoomtreilers, werden er tijdens de oorlog ook enkele verkocht, met name O.115 J. Baels-Maurkcx van de "Pêcheries d'Islande" (05.11.1915 – Hull), O.142 Nixe van rederij Aspeslagh (11.10.1915 – Aberdeen), O.161 Odette van de "Pêcheries du Nord" (11.03.1915 – Grimsby), O.172 Président Barbanson van rederij Delta (15.04.1914 – Boulogne) en O.202 Ouse van Compagnie Nationale des Chalutiers à Vapeur (20.07.1915 – Plymouth).

Voorts werden volgende zeilsloepen door de Duitsers opgeëist voor de Kriegsmarine, waarna zij vermoedelijk zijn verdwenen op zee : O.119 Albert Vroome, O.145 Florida en O.50 L'Avenir.

Achter deze nogal droge opsomming schuilen uiteraard nogal wat drama's waarbij een aantal vissers zijn omgekomen op zee, maar anderzijds ook een optimistische noot, nl. het feit dat de stoomtreilers in Engeland flinke besommingen maakten (dank zij de sterk gestegen visprijzen), zodat sommige reders konden overgaan tot nieuwbouw of tot aankoop van een Britse stoomtreiler. Hierachter schuilt ook het vaak vrij avontuurlijk reilen en zeilen van onze Oostendse vissersvaartuigen in oorlogstijd, waarbij het oude zeeroversbloed blijkbaar weer naar boven kwam. Vermeldenswaard in dit opzicht zijn volgende "wapenfeiten"

De toen reeds legendarische kapitein Arsène "Tsjaine" BLONDE was hierin ongetwijfeld de meest beruchte uitblinker. Aan boord van de O.190 Jacqueline ziet hij op 26 mei 1915 tijdens het vissen een U-boot die plots een Brits koopvaardijchip begint te beschieten. Onmiddellijk geeft hij bevel het vistuig te kappen. In zigzag vaart hij op volle kracht ramkoers met de bedoeling de U-boot aldus te kelderen. De Duitsers zien het gevaar en kunnen nog net tijdig onderduiken. Het Brits koopvaardijchip, zijn bemanning en zijn vracht zijn hierdoor op het nippertje gered. Voor dit stoutmoedig huzarenstukje wordt Blondé gefeliciteerd door de Belgische Minister van het Zeewezen, terwijl hem door de Britse regering een onderscheiding wordt toegekend evenals een zilveren beker met inscriptie. Tot zelfs in het door de Duitsers bezet Oostende is men hiervan op de hoogte via een binnengesmokkelde Franse krant van 30 mei 1915.

Maar nu heeft hij pas echt de smaak te pakken ! Aan boord van de O.140 Raymond vist hij op 17 juli 1917 samen met de bewapende Britse stoomtreiler CP.12 (Cardiff) in het St. George Channel wanneer plots een U-boot opduikt die de CP.12 in de grond boort. Blondé blijft in de buurt en slaagt erin een Brits passagierschip te waarschuwen en anderzijds de tussenkomst van een Britse torpedojager te versnellen.

Voor zijn moedig gedrag krijgt hij vanwege de Britse regering een brief met dank en gelukwensen. Van Britse zijde was dit evenwel niet zo evident omdat hij tien jaar voordien in Schotland bij verstek was veroordeeld tot een boete van 400 £ en 6 maanden gevangenisstraf wegens gewelddadige ontvluchting tijdens het opbrengen van zijn schip door de Britse kustwacht. Daar hij daarna best een tijdje wegbleef uit de Britse wateren, vaarde hij vanaf juli 1908 naar de visgronden in de Witte Zee voor de "Pêcheries à Vapeur" (destijds een volkomen nieuwe visserij). Als echte avonturier waagde hij het vervolgens ook om in 1913 te gaan varen in de Kongolese

wateren, aan boord van de O.130 "Jacqueline" (met 14 bemanningsleden). Bij het uitbreken van de oorlog vaarde hij ijlings terug naar Oostende, waar hij aanmeerde op 9 oktober 1914, nog net op tijd om gezinsleden en vluchtelingen (in totaal ongeveer 50 personen) in te schepen en over te brengen naar Engeland.

Voorts redde hij ook nog de 23 schipbreukelingen van het getorpedeerde Britse vrachtschip SS. Baystate, wat hem vanwege de Britse Admiraliteit opnieuw een zilveren beker opleverde. Later, na de oorlog, zou de onvermoeibare "Tsjaine" (bij de Oostendse vrouwen bekend als een "snelle vent") de grote voorman worden van de "Oostendsche Reederij" (de zgn. "Roode Vloot"), samen met Leonce Verbrugghe. Deze rederij, opgericht op 1 oktober 1921, bleef ruim dertig jaar bestaan en heeft in zijn aanvangsjaren belangrijke sociale verbeteringen ten behoeve van de vissers in de hand gewerkt. Kapitein Blondé werd ook nog gemeenteraadslid te Oostende en was medestichter van het zeemanstehuis Godtschalk. Hij overleed te Oostende op 13 december 1971, op de gezegende leeftijd van 92 jaar.

Maar ook andere schippers laten zich niet onbetuigd. Aan boord van de O.43 "Marthe", een bewapende treiler, gaat schipper Pieter AZAERT op 22 december 1917 herhaaldelijk over tot beschieting van een U-boot die verschillende schepen aanvalt. Tot tweemaal verplicht hij de U-boot weer te duiken. Op diezelfde dag, aan boord van O.38 Prinses Marie-José, een bewapende treiler, onderneemt schipper Louis KLAUSING een regelrechte aanval op een U-boot die schoten lost op de O.154 Marguerite. Na een zeegevecht van zowat drie kwartier, slaagt hij erin de U-boot te kelderen. Voor dit merkwaardig wapenfeit krijgt hij vanwege King George V het D.S.C. (Distinguished Service Cross), een hoge Britse onderscheiding die slechts zelden wordt toegekend. Een andere onverschrokken Oostendse schipper, August VAN WETTER, aan boord van de O.55 Comte Horace Vandenburg, jaagt op 17 februari 1918 een U-boot weer onder water.

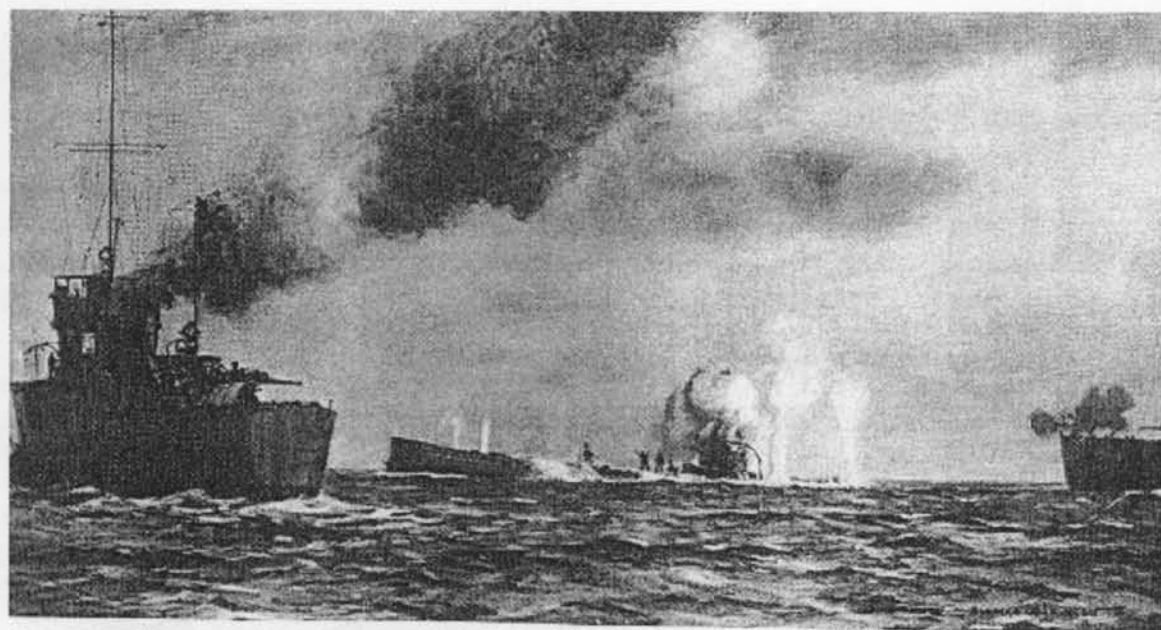
Dit is slechts een greep uit de talrijke heldendaden van onze Oostendse schippers tijdens de oorlog. Als burgers schreven zij een stuk militaire maritieme geschiedenis van een Belgische Zeemacht "avant la lettre". De beste verdediging is de aanval! Dit oud en beproefd recept van de Oostendse kapers moet inspirerend gewerkt hebben op de Britse Admiraliteit, die als uitiem verweer tegen de plaag van de U-boten, een zeer agressieve aanvalsstrategie begon uit te werken (o.a. met het inzetten van de Q-ships).

Minder spectaculair maar insgelijks vermeldenswaard zijn de vele reddingsoperaties waarbij Oostendse schippers een groot aantal schipbreukelingen het leven hebben gered. Een recordhouder hierin is schipper Louis PONJAERT (1864-1939), aan boord van de O.151 Nadine, die eerst op 25 december 1915 (alleszins een hemels Kerstgeschenk!) niet minder dan 42 drenkelingen weet op te vissen van het getorpedeerd Brits vrachtschip SS. Vansterum. Vanwege de Britse regering ontvangt hij hiervoor een gouden horloge met inscriptie. Daarna, op 30 maart 1917, weet hij de volledige bemanning (73 man) te redden van de SS. Crispin uit Liverpool. Vanwege de Britse rederij krijgt hij hiervoor een zilveren beker met inscriptie, en de bemanning ontvangt een geldelijke beloning. De vele andere reddingsoperaties hier opsommen, zou ons te ver leiden, maar laat ons stellen dat dank zij de koelbloedige en onverschrokken inzet van Oostendse schippers en bemanningen, vaak in moeilijke en gevaarlijke omstandigheden, een indrukwekkend aantal Britse schipbreukelingen werden opgepikt en veilig aan wal gebracht. De herinnering hieraan is bij de Britten nooit volledig verloren gegaan.

Dit beknopt overzicht van de lotgevallen van de uitgeweken Oostendse vissersvloot tijdens de oorlogsjaren, geeft toch wel een concreet beeld van de gemoedsgesteldheid van de terugkerenden. Zij waren "terug van weggeweest" ... maar het waren niet meer dezelfde vissers. Tijdens de oorlog hadden zij zich niet alleen ontpopt tot stoutmoedige zee-soldaten, maar in Engeland waren zij ook



Kapitein Arsène Blondé,  
een Oostendse zeeheld



Een Duitse U-boot wordt tot zinken gebracht (schilderij van Norman Wilkinson)

in contact gekomen met de militante Britse vakbeweging voor vissers en zeelieden. En dit was voor onze vissers een ware revelatie ... die ook in eigen land vruchten zou afwerpen, tot spijt en woede van de traditionele en reactionaire grote rederijen. Dit zou trouwens ook uitmonden in de oprichting van de "Roode Vloot", één van de meest succesvolle rederijen die wij ooit gekend hebben.

Wat minder bekend is – en toen in Engeland uiteraard stil werd gehouden – is het feit dat aldus reeds tijdens de oorlog grote spanningen ontstonden tussen de uitgeweken Oostendse rederijen en hun bemanningen. De echte uitbarsting kwam kort na het repatriëren van de vloot naar Oostende. De reders vonden het zeer evident om opnieuw aan te knopen met de paternalistische en behoudsgezinde mentaliteit van weleer, terwijl de vissers het anderzijds heel normaal vonden dat er voortaan een nieuwe sociale wind doorheen de bedrijfssector zou waaien. Een botsing was dus onvermijdelijk. Reeds op 15 juni 1920, dus vrij kort na de terugkeer van alle vissersvaartuigen, ontstond een algemene staking in de visserij, onder leiding van de Zeemansbond, en tot in oktober werd de stoomvisserij vrijwel volledig stil gelegd. Uiteindelijk moesten de reders toegevingen doen, vooral op het vlak van de bezoldiging.

Voor die toegevingen was er trouwens voldoende financiële armslag. Want, in tegenstelling tot de toeristische sector, die na de teloorgang en verloedering van de toeristische infrastructuur slechts moeizaam weer op dreef kwam (mede ook door de sterk aangevreten koopkracht), bleek de zeevisserijsector al snel weer de wind in de zeilen te hebben. De totale bruto-besomming in de vismijn van Oostende (in 1913 : 6.659.686 fr) was in 1920 al weer opgelopen tot 23.666.855 fr, weliswaar in intussen sterk gedevalueerde frankes, maar al bij al toch lang niet slecht ! En de Oostendse vissersvloot omvatte nu 31 stoomtreilers, 32 zeilsloepen van + 25 BT, 72 zeilsloepen van – 25 BT, en een groot aantal garnaalbootjes.

Voor investeringen in de stoomvisserij was er overigens veel belangstelling. Tussen 1919 en 1923 werden er in Oostende niet minder dan zes nieuwe rederijen opgericht voor het uitreden van stoomtreilers, met daarnaast ook nog (in 1920) de oprichting van de "Pêcheries à Vapeur du Congo", uitbater van de grote stoomtreiler O.130 "Boula Matari" in de Westafrikaanse wateren.

Deze nieuwe rederijen brachten met zich uiteraard een belangrijke uitbreiding van de vloot. De "Oostendse Reederij" (1921) bv. had in 1926 niet minder dan 19 stoomtreilers in de vaart. In 1927, op haar hoogste peil gekomen, omvatte de stoomvisserij zelfs 58 eenheden !

Bijgevolg mag gesteld worden dat de zeevisserij tijdens en na de Eerste Wereldoorlog eigenlijk tweemaal redding heeft gebracht voor Oostende : tijdens de oorlog door een zeer belangrijke bijdrage tot de voedselvoorziening, en na de oorlog door een unieke bijdrage tot de economische en sociale heropleving van Oostende. Want de zeevisserij heeft nogal wat neven- en toeleveringsbedrijven, zodat algemeen wordt aangenomen dat iedere varende visser werk verschaft aan drie personen aan wal. En de kassa rinkelde vrolijk : in 1923 was de totale bruto-besomming in de Oostendse vismijn al opgelopen tot de zeer mooie som van 27.772.442 frank (waarvan 63 % voor rekening van de stoomtreilers).

Ook nog in een ander opzicht had de uitwijking naar de Franse Kanaalhavens en naar de Engelse westkust tijdens de oorlog, diepgaande en blijvende gevolgen voor onze visserijsector na de oorlog. Vanuit hun nieuwe thuishavens leerden onze vissers immers de visgronden verkennen in het Engels Kanaal, het Kanaal van Bristol, het St-George Kanaal, zuid- en west-Ierland, Spanje en Portugal. Als gevolg hiervan bleven zij ook na 1918 op deze visserijgronden de visserij beoefenen, en dit met opmerkelijke resultaten. Dit zou zelfs het uitverkoren werkterrein worden van de in de jaren twintig snel opkomende motorvisserij.



Dit laatste houdt ook verband met een ander belangrijk gevolg van het verblijf in den vreemde. Door de sterk gestegen visprijzen in onbezet gebied konden de kleine eigenaars van zeilsloepen, maar ook hun schippers en stuurmannen, een flink spaarpotje aanleggen. Dit liep zo lekker dat nogal wat niet-eigenaars reeds tijdens de oorlog de gelukkige bezitter werden van een eigen sloep.

Doch dit was nog maar een begin. Na de oorlog was dit een eerste stap naar hogerop, meer bepaald naar de motorvisserij, en voor sommigen zelfs naar de hoogzevisserij.

Aldus kan de betekenis van al deze factoren en elementen zeker niet overschat worden voor de verdere evolutie van onze zeevisserijsector, ... maar al evenmin voor de economische wederopleving van Oostende na die rampzalige en ellendige oorlogsjaren. Immers, samen met de Belgische steenkoolmijnen was de zeevisserij de enige sector van de Belgische economie die na de oorlog al vrijwel onmiddellijk weer op volle toeren begon te draaien. En vermits de toenmalige visserijsector grotendeels geconcentreerd zat in Oostende, kon deze stad hiervan de vruchten plukken, ... een voor die tijd benijdenswaardige positie !

Weliswaar heeft Oostende die positie niet lang kunnen behouden, vooral ingevolge de crisis van de jaren dertig, maar in de cruciale periode onmiddellijk na de oorlog is de zeevisserij ongetwijfeld de hefboom geweest voor de heropleving van de stad. Een flinke dosis geluk heeft hierin ook een rol gespeeld, zoals bv. in 1926 , toen de devaluatie van de Belgische frank een gevoelige stijging van de exploitatiekosten met zich bracht, die niet zo vlug gecompenseerd werden door een stijging van de visprijzen. Gelukkig voor onze reders en vissers werd Groot-Brittannië in diezelfde periode getroffen door een langdurige staking in de steenkoolmijnen, waardoor de meeste Britse stoomtreilers moesten blijven liggen aan de kade. Het hierdoor ontstaan "gat" in de Britse markt werd al snel opgevuld door rechtstreekse aanlandingen van onze treilers in Britse havens, mede ook onder impuls van de devaluatie van de frank t.o.v. het Britse pond. Eens zij hun plaats op die markt hadden veroverd, bleven zij nog tot in 1929 aldaar een belangrijk marktaandeel behouden, zodat die toestand herhaaldelijk reacties uitlokte bij de Oostendse vishandelaars, die hierin een gevaar zagen voor de bevoorrading van de eigen markt. Maar de harde Britse ponden die aldus Oostende binnenstroomden, zijn het plaatselijk bedrijfsleven ongetwijfeld flink ten goede gekomen.

## 26. HIER STAAN HUN NAMEN

Ook al worden bovenstaande nabeschouwingen over de terugkerende vissers ongetwijfeld volkomen terecht ingelast in deze studie, toch handelt ons onderwerp uiteraard en eigenlijk hoofdzakelijk over de vissers die tijdens de oorlog de visserij verder hebben bedreven vanuit Oostende, d.i. vanuit en in bezet gebied, en over hun bijdrage tot de voedselvoorziening van de plaatselijke bevolking. Wij hebben aangetoond dat die bijdrage van zeer groot belang is geweest, niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief, meer bepaald in het kader van de volksgezondheid zowel tijdens als na de oorlog.

Het minste dat wij kunnen doen om hulde te brengen aan deze vissers, en om voor hen een blijvende nagedachtenis te verzekeren, is hun naam hieronder af te drukken. Deze naamlijst is voor jongeren misschien een saaie en nietszeggende aaneenschakeling van namen, maar er zijn voorzeker nog heel wat oudere Oostendenaars die in deze lijst de naam zullen ontdekken van een bloedverwant of aanverwant uit die oorlogsgeneratie. Het gaat hier om de lijst der Oostendse vissersvaartuigen en vissers, zoals samengesteld op 12 juni 1917 door de vismijndirectie. Deze lijst maakt geen aanspraak op volledigheid, in die zin dat hierin niet zijn opgenomen de vissers en vissersvaartuigen die om een of andere reden voordien uit de vaart werden genomen. Uiteraard vermeldt de lijst al evenmin hen die achteraf nog eraan werden toegevoegd (doch die wij niet hebben kunnen achterhalen). Maar het gaat hier uiteindelijk om vermoedelijk zeer weinig "missing

links”, zodat geredelijk mag worden aangenomen dat deze lijst het overgrote deel van de vissers omvat. Vanzelfsprekend doet dit ook geen afbreuk aan de verdiensten van de vele Oostendenaars die op een of andere manier insgelijks hun steentje hebben bijgedragen tot het verzekeren van de overlevingskansen van de bevolking. Impliciet brengt de onderstaande lijst dan ook hulde aan alle Oostendenaars die, hoe en waar dan ook, zich bestendig en onbaatzuchtig hebben ingezet voor de bevoorrading van hun medeburgers in een wurgende noodtoestand. Zij allen samen hebben concreet het bewijs geleverd dat, als puntje bij paaltje komt, samenhorigheid geen ijdel woord is binnen de Oostendse volksgemeenschap.

- O.1        Beernaert Arthur / Peere Henri
- O.3        Majoor Gustaaf / Majoor Victor
- O.4        Pauwels Albert / Remaut August
- O.5        Saliu Ernest / Saliu Jan
- O.6        Hubrouck Karel / Bonte Pieter
- O.7        Lauwereins Jan / Dieusart Emiel
- O.8        De Groote Frans / Van Nieuwenhuize Felix
- O.10       Durand Joseph / Tabary Albert
- O.11       Carbon Gustaaf / Aspeslagh Karel
- O.12       Van Wetteren Pieter / Salens Henri
- O.13       Vanloo Oscar / Pincket Isidoor
- O.14       Kroothoep Joseph / Peere Jan
- O.15       Helmoortel Oscar / Helmoortel Louis
- O.16       Maseman Jerome / Hessens Alexander
- O.18       Ghysel François / Steenkiste Louis
- O.19       Deboyser Edouard / Devaux August
- O.20       Hosten Pieter / Hosten Jan
- O.21       Zwaenepoel Pius / Zwaenepoel Frans
- O.22       Jonckheere Karel / Jonckheere René
- O.23       Hintje Karel / Donse Oscar
- O.24       Rollander Karel / Luyens Frans
- O.25       Pieters Edouard / Evermaete Alfons
- O.26       Vercruysse Henri en zoon
- O.27       Arnoudt Florimond en zoon
- O.29       Pauwels Alfons / Germonpré Henri
- O.30       Pottier Pieter / Hoornaert Edouard
- O.32       Van Besien Pieter / Eereboudt Amédé
- O.33       Danre Karel / Coopman ?
- O.36       Maekelberghe August / Declercq Karel
- O.38       Storm Jan / Deleye Leon
- O.39       Van Coillie Jules / Steenkiste Pieter
- O.40       Ocket Michel / Roose Julien
- O.42       Tidewyt Gustaaf / Thys Karel
- O.44       Dehouck Jules / Bruneel Pieter
- O.49       Coene Louis / Thys Karel
- O.50       Zwaenepoel Pius / Zwaenepoel Henri
- O.51       Van Slembrouck Gustaaf / Lecuyse Richard
- O.52       Hessens Alexander / Dieusart Emiel
- O.53       Dasseville Edouard / Vanden Berghe Medard
- O.54       Devriendt Jan / Depicke Camille
- O.55       Van Turnhout Richard / Hallemeersch Frans
- O.56       Loncke Leon / Hubrechtsen Laurent

O.57	Gooris Pieter / Luyens Frans
O.58	Jonckheere Karel / Anthierens Karel
O.60	Zwaenepoel Karel / Gooris Edouard
O.64	Deswelgh Leon / Verleye Theophile
O.65	Vanden Berghe Isidoor / Vanhove Louis

Met deze naamlijst – als het ware een ereperk voor onze vissers aan het thuisfront – eindigt dit historisch overzicht van de lotsverbondenheid van Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog. Werden hieruit, op nationaal vlak, de nodige lessen getrokken voor de nabije toekomst? Dat zou ongetwijfeld een zeer interessant thema zijn voor een hierbij aansluitende studie aangaande civiele defensie inzake bevoorrading in de hiernavolgende periode (en dan vooral met het oog op de Tweede Wereldoorlog). Wat uiteraard eveneens, maar dan veeleer parallel, hierbij zou kunnen aansluiten, is ongetwijfeld een volledige en diepgaande historische studie over de Belgische zeevisserij vanuit Britse, Franse en Nederlandse havens tijdens de Eerste Wereldoorlog. Voor historici en heemkundigen die belangstelling hebben voor de meer recente geschiedenis van Oostende, is er dus duidelijk nog werk op de plank! Ik wens hun alvast veel succes toe ... en vooral ook veel genoegen en persoonlijke voldoening bij het doorgronden van het reilen en zeilen van de “Stad aan zee” in vroegere dagen.

( wordt vervolgd: epiloog)

---

#### NOTA

In het februari-nummer van “De Plate” blz. 2006-53 e.v. verscheen een artikel “Militaire gebouwen te Oostende in het verleden” door Freddy Hubrechtsen.

Dit artikel bevat verschillende verwijzingen (van 1 t/m 21).

Deze noten werden, door een fout van de hoofdredacteur” niet afgedrukt. Waarvoor onze verontschuldigingen.

Nochtans zullen ze afgedrukt worden in het april-nummer van ons tijdschrift, samen met een volgend in artikel in de reeks en van de hand van dezelfde auteur.

**RAADPLEEG REGELMATIG ONZE WEBSITE! ([www.deplate.be](http://www.deplate.be))**

Wat vindt U daar?

- De inhoud van ons tijdschrift.
- De inhoud van de tijdschriften waarmee wij een ruilabonnement hebben.
- Het jaarprogramma (met eventueel de laatste aanpassingen).
- De tijdelijke tentoonstellingen.
- De geschiedenis van De Plate en van ons Museum.

# Een nieuw Oostends kijkboek

door **Ivan VAN HYFTE**

Onder de kerstboom lag, afgelopen jaar, het nieuwe kijkboek "Oostende graag gezien", verschenen bij de Brugse uitgeverij De Klaproos. Het is de negentiende in een reeks en toont, naast enkele kleurrijke lithotekeningen, een affiche, een stadsplan uit 1897, wat publiciteitskaarten, allemaal (soms uitzonderlijke) oude prentkaarten van groot-Oostende. Ze zijn grotendeels afkomstig uit het Stadsarchief van Blankenberge, collectie Georges DEVENT.

Collectioneers zullen het met mij eens zijn dat een 25-tal van die ansichtkaarten effenaf schitterend iconografisch materiaal zijn die ik (wellicht samen met hen) zelden of nooit gepubliceerd heb gezien.

Jammer dat het voorzien van commentaar door auteur Siegfried DEBAEKE, soms wat gekunsteld overkomt. "Het m'as-tu-vu-gehalte van de toeristen" (nr 189); "Toch heeft er nooit een paard een hoef binnengezet" (i.v.m. stallingen nr 192) of bij een affiche van de Wellington "et pour les flamands la même chose" (nr 28)....

Hoofdbrok van die kleine recensie ligt echter in de historische duiding die niet altijd even correct blijkt te zijn:

- nr 28: "Leopold II en de hertog van Wellington gaven het startschot van de eerste paardenrennen..."  
Op 29 juli 1883 wordt onder massale belangstelling de renbaan feestelijk geopend. Leopold II was er niet; zijn eerste bezoek was op de derde meeting (26 augustus 1883).
- nr 43: Edouard Moreauxlaan i.p.v. Moureauxlaan.
- nr 51: Hotel Royal Phare i.p.v. Cercle du Phare (zie ook 164).
- nr 61: "Het hotel is gesloten buiten het zomerseizoen"  
Zie publiciteit in de "Guide d'Ostende et du Littoral" (1904): "Hôtel ouvert pendant toute l'année".
- nr 62: "het tweede handelsdok".  
Het kanaal waarvan sprake verbond het eerste handelsdok met het kanaal Oostende-Brugge.
- nr 80: Grand Hôtel des Bains en niet Royal Hôtel (zie ook nr 71)
- nr 90: "ter hoogte van de Northlaan".  
Wat doe je met achtereenvolgens Luikstraat, Henegouwenstraat, Limburgstraat en Luxemburgstraat?
- nr 97: "Het Instituut Sint Vincentius Ferrerius"  
Hier verwacht de auteur de "Dochters der Liefde", toegekomen op 8 april 1895 te Oostende en op 15 juni verhuisd naar Langestraat 83, met de Dominicanessen (en niet de Predikheressen) die zich in 1887 kwamen vestigen in de Nieuwpoortsesteenweg, in een nog jong weeshuis, toegewijd aan Vincentius Ferrerius.
- nr 102: "slagerij Cartryse".  
Zowel de kaart zelf als het winkelraam vermeldt een bakkerij.
- nr 103: "De vuurtoren van Raversijde".  
A. DESEYNE, in Raversijde 1914-1918, batterij Aachen, heeft het over geleidelichten voor de scheepvaart.

- nr 104: "dit Noors chalet".  
Hopelijk wordt bedoeld het middelste (het optrekje voor Leopold II) en niet het rechtse op de foto dat een tuinpaviljoen was.
- nr 106: "De zusters van de H. Jozef hadden een nonnenschool o.a. op de Parochie Sint-Pieters en Paulus (Koeienstraat)..."  
De Koeienstraat lag aan de westelijke zijde van het vliegveld van Stene en werd in 1959 gewijzigd in Maurits Sabbestraat. Op de parochie Petrus en Paulus hadden de zusters verschillende scholen : het "Huis van het kind Jesus" in de Witte Nonnenstraat (1838); het "Huis van het Heilig Hart" in de Kaaistraat (1863) en in de Sint Sebastiaanstraat een "Franse school" en de niet-betalende "Katholieke kring" (1877).
- nr 125: "in de achtergrond de werkhuizen van het Zeewezen".  
Vooreerst héél onduidelijk, maar ook onjuist. Moet de foto niet in spiegelbeeld bekeken worden ?
- nr 142: "de Kapucijnenstraat, één van de oudste straten van Oostende".  
Alle oude straten, binnen het geometrische stadspatroon op de DEVENTER-kaart, zijn toch even oud.
- nr 171: "Hotel de Flandre in de Vlaanderenstraat".  
Tot 1858 heette het: Kattestraat.
- nr 173: "maison Beenekens".  
De muzikwinkel heette "maison Beenckens".
- nr 178: "een of andere katholieke manifestatie".  
"SALVE" betekent "groet" of "heil" en wijst op de decoratie van het 4 september-feest van 1905 waarbij Leopold II ondermeer ontvangen wordt op het stadhuis aan het Wapenplein.
- nr 195: "Anwerpsestraat".  
Al van het begin af (1897) heette die "Antwerpenstraat".
- nr 199: "Directeur Keuwels".  
De juiste naam van de pianist van het Kursaal en stichter van het zangkoor "Het loze vissertje" was Jef KEURVELS (1866-1915).

Ook uitgevers kunnen zich wel eens vergissen. Zo heeft A.H.J. zijn prent verkeerdelijk benoemd: nr 184 is niet de Berlijnstraat maar de Koningstraat, richting Koninklijk Chalet-kruispunt met de Van Iseghemlaan.

Dit belet niet voluit te genieten van meer dan 200 zichtkaarten die mijn stad bijwijken onherkenbaar maken.

Hoog met stip, noteer ik, voor de vuist, de straten (nr 67, 69, 94, 95, 169, 182), het dorp Raversijde (nr 73, 101, 102), de kinderrijke Vuurtorenwijk (nr 108, 110); twee hoogst uitzonderlijke Conterdam- en Stene-kaarten (nr 115, 118), de groezelige Groentenmarkt (nr 146, 147, 150). Of de geanimeerde foto's van Baigneurs (119), oesterputten (46), nettenbreisters (127) of de drukte op een "zaiwiedinge" (143)...

Ik heb het allemaal "graag gezien".

Oostende graag gezien door Siegfried DEBAEKE – Brugge: De Klaproos, dep. 2005-V, 225 p.: 224 ill. (Graag gezien) – ISBN 90-5508-080-2. - € 22,95.

# DE HOTELBRIGADES IN OOSTENDE

door Serge Van Daele

Laatst was ik op gastronomisch weekend in een romantisch hotelletje in de Ardennen. Toen ik na het avondmaal de eigenaar van de zaak aantrof in de bar vond ik het maar wat raar dat hij aan het bedienen was in zijn kokskledij.

Het kwam al gauw tot een gesprek waarbij ik vrij vlug concludeerde dat er problemen waren met het personeel. Een kamermeisje had zich ziek gemeld, een kelner was niet komen opdagen en op de keukenhulp moest men ook al niet meer rekenen.

Het stereotype zinnetje: 'ja mijnheer, men vindt geen personeel meer zoals vroeger' klonk mij bekend in de oren. Het deed mij terugdenken aan de foto's die in de Oostendse archivalia te vinden zijn over restaurant- en keukenbrigades toen het nog blijktbaar de 'goede oude tijd' was.

Hoog tijd dus voor een terugblik!

Onder een hotelbrigade verstaat men de volledige ploeg van personeelsleden die instaan voor de dienstverlening naar de gast toe. Gaande van de hoteldirecteur tot de loopjongen!

Tijdens de hoogdagen van de Oostendse 'belle-époque' tot aan het einde van het interbellum hadden vele grote hotels 60 tot 80 personeelsleden in dienst.

Soms nog aangevuld met seizoenarbeiders en gelegenheidspersoneel.

In de meeste hotels kon men 9 verschillende diensten onderscheiden.

Volgend dienstschema is afkomstig van het Royal Palace Hotel in Oostende, op zijn hoogtepunt in 1910. (Vergeef mij de Franse betitelingen, maar sommige termen zijn niet vertaalbaar in het Nederlands, bovendien maken ze integraal deel uit van de beroepsimpressie.)

## De dienst van de directeur

Bestond uit de directeur (*le directeur d'hôtel*) die belast was met de algemene leiding van het hotel. Hij werd bijgestaan door de 'chef van het personeel' en enkele secretaresses.

## De dienst van de receptie

Bestond uit de 'Chef-receptionist', één of meerdere *receptiebediendes*, de 'dactylo', en de 'portier'.



## De dienst van de boekhouding

Bestond uit een 'Chef boekhouder' en de 'kassier'.

## De dienst van de huisbewaarder

Dit was één van de voornaamste diensten van het hotel.

De huisbewaarder '*le concierge*' was heer en meester over zijn afdeling en stond hoog in aanzien bij het personeel. Onder zijn bevoegdheid stonden de *conducteur* (le chauffeur) die de gasten afhaalde aan het station en ze ook terugbracht.

Het Grand Hôtel des Bains te Oostende. De vervoerwagen voor de gasten (het woord 'taxi' bestond nog niet). Bemerkt links de chauffeur, achteraan de wagen de voiturier, op de trap de portier en onderaan de trap de bagagist.

Deze mensen hadden een immense aantrekkingskracht bij het publiek met de opkomende wagens. Samen met de *'voiturier'* verzekerde hij aan de ingang van het hotel de dienst van de wagens.

De *'portier'* ontving de gasten, bracht hen naar de receptie en zorgde voor het reisgoed.

De hall van het hotel was zijn domein. Soms werd hij ook *'huissier'* genoemd.

Bij belangrijke bezoekers nam de conciërge de taak van de portier over.

De *'bagagist'* bracht de bagage van de gasten in en uit het hotel.

De *'telefonist'* verzorgde de aanvraag van gesprekken voor de gasten.

De *'loopjongens'* vormden een niet te onderschatten onderdeel van het hotel. Zelfs vandaag nog spreken ze tot de verbeelding van menig bezoeker, schrijver en filmregisseur. Wie kent de stripfiguur Robbedoes niet met zijn knalrode pakje die altijd alles weet over en van elke gast. Dit was ook zo met de loopjongens in de Oostendse hotels.



Er waren 2 soorten: de *'chasseur'* met een rood uniform, deed boodschappen buiten het hotel en de *'groom'* met een groen pakje; die deed allerlei taken binnen het hotel. Ze stonden niet alleen ten dienste van de gasten maar ook van de directie, de huisbewaarder en de zaalmeester.

Uiteraard kwamen die jongelui overal en kenden ze meestal alle geheimpjes van het hotel en heel dikwijls de laatste nieuwtjes.

Oostendes gekende schrijver Karel Jonckheere was in zijn jeugd *'chasseur'* in het Royal Palace hotel alsook de erevoorzitter van De Plate Omer Vilain in het Majestic hotel.

De *'liftjongen'* was meestal een loopjongen die een beurtrol deed met de *'grooms'* en de *'chasseurs'*. Het bedienen van een lift werd in die tijd als gevaarlijk beschouwd en een lastige klus want er was een metalen rooster vóór de liftdeur die telkens opengetrokken moest worden.

De liftjongen van het New Grand Hotel (Mariakerke). Bemerkt de zitplaatsen in de lift. De persoon rechts draagt een typische restaurantkledij. Het zou de zaalmeester kunnen zijn.

De *'nachtwaker'* deed op regelmatige tijdstippen zijn ronde in het hotel en ontving de nachtelijke bezoekers.

Het informatiekantoor had meestal een *'vrouwelijke bediende'* die ter beschikking stond om inlichtingen te verstrekken aan de gasten

### De dienst van het restaurantpersoneel

De *'restaurantdirecteur'* had het beheer over de verschillende zalen waar er eten bediend werd.

De *'eerste zaalmeester'* (*le 1er Maître d'hôtel*) had de algemene leiding in het restaurant.

Hij ontving de gasten, verzorgde de tafelreservering en hield toezicht en controle op het bedieningspersoneel.

De *'tweede zaalmeester'* was de assistent van de eerste zaalmeester en diens plaatsvervanger.

De *'rangskelner'* was belast met de bediening van een *'rij'* tafels. Dit varieerde volgens de grootte van het restaurant en de status van het hotel. Meestal tussen de 4 en 6 tafels.

De *'halve rangskelner'* (*le demi-chef de rang*) beschikte nog niet over de vakkennis van een *'chef de rang'*. Hij mocht meestal 2 tot 3 tafels bedienen en was de ondergeschikte van de rangskelner.

De '*commis de rang*' was een beginneling als hulp voor de rangskelner. Hij moest meestal de gerechten aanbrengen uit de keuken tot bij de tafel maar mocht nog niet uitserveren.

Er mocht geen contact zijn met de gasten!

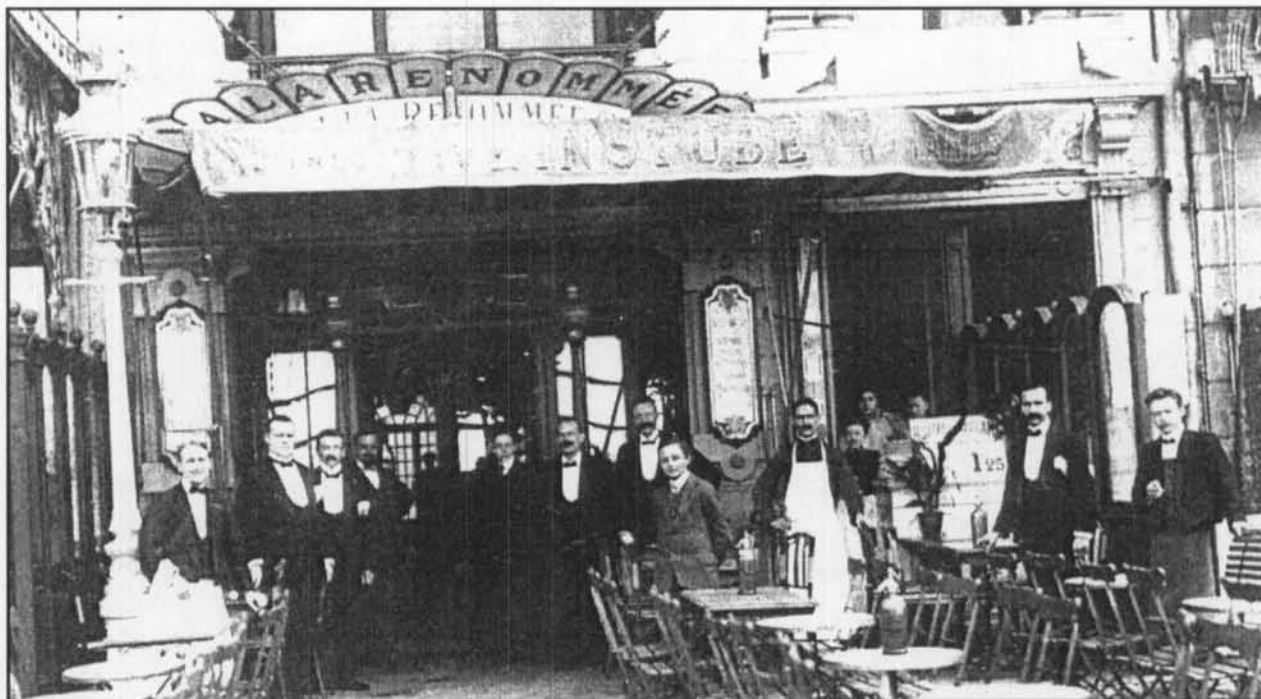
De '*commis débarrasseur*' (de leerling afruimer) was voor het eerst in het hotelbedrijf werkzaam. Hij mocht enkel de vuile borden en bestekken naar de afwas brengen.

Menig grote zaalmeesters zijn zo hun carrière, die meestal over 30 jaar tijd ging, begonnen.

De '*trancheur*' was een rangskelner die het wild, het gevogelte en het vlees kundig versneed aan tafel bij de gasten. Hij moest goed de anatomie van alle diersoorten kennen.

De '*sommelier*' was gelast met de dienst van de wijnen, likeuren en sigaren.

De '*restaurantsecretaris*' was gelast met het opmaken der rekeningen van de niet-hotelgasten. De '*passanten*' genoemd.



De restaurantbrigade van de 'Renommée'-1908. We tellen 13 personeelsleden. Bemerkt de verschillende uniformen van de kelners.

### **De dienst van het keukenpersoneel**

De '*keukenchef*' had de algemene leiding van de keukenbrigade. Hij deed de aankopen, maakte de menu's en hield de keukenboekhouding bij.

De '*sous-chef*' was de vervanger van de keukenchef. Het was de droom van elke '*sous-chef*' om ooit '*chef*' te worden. De bekroning van een ganse carrière die heel dikwijls ook beneden de ladder aanving. De *sous-chef* was tevens '*aboyeur*' tijdens de dienst. De '*aboyeur*' was de persoon die de bestellingen vanuit het restaurant luidkeels voorlas aan alle andere keukenpersoneel, zodat ze konden starten met de bereidingen.

De '*saucier*' zorgde voor alle warme sausen (behalve de zoete). Tevens voor de stoverijen van vlees en gevogelte. De '*saucier*' moest in feite de volledige kaart met de bereidingen kennen en was voorbestemd om later '*sous-chef*' te worden.

De '*potager*' stond in voor de bereiding van de soepen.

De '*entremetier*' stond in voor de warme garnituren, de warme voorgerechten, de deeg- en meelspijzen en de eierbereidingen. In sommige hotels was er zelfs nog een aparte '*légumier*'; enkel voor de groentebereidingen.

De '*friturier*' stond in voor alle frituurgerechten, de '*poissonnier*' voor alle visgerechten.



De 'rôtisseur' verzorgde alle gegrilde en gebraden gerechten.

De 'garde-manger' verzorgde alle koude voorgerechten en koude sausen. Hij was ook verantwoordelijk voor de koelkasten en de bewaring van het gemalen ijs.

De 'tournant' was een plaatsvervanger van alle beroepen. Een zeer verantwoordelijke taak op het zelfde niveau van een 'saucier'. Hij nam de taak over van zieken en verloven.

De 'pâtissier' stond in voor alle zoete bereidingen, gebakkeuze en broodsoorten.

De 'commis' was een leerling die stond bij een kok als hulp om later zijn taak over te nemen bv: 'commis poissonnier': later werd hij 'poissonnier'. Heel vaak waren 'commis' jonge mannen tussen de 25 en 30 jaar.

Vandaag de dag durft een jongeling van 22 zich 'chef' te noemen!!

De 'apprenti' of 'garçon de cuisine' was een beginneling in het vak en mocht niet in de nabijheid van de keukenchef komen. Hij begon met de kachels aan te steken, kolen aanbrengen, specerijen aanvullen, enz...Enkele maanden later mocht hij groenten kuisen, aardappelen schillen en vis kuisen.



De keukenbrigade van het hotel 'Osborne' in 1929 met in het midden op de voorste rij de vermaarde keukenchef Mr. Marius; een leerling van Escoffier (zie mijn artikel De Plate-Oktober 2003).  
Bemerk de koksmutsen (les toques). Op deze foto is het niet te zien maar de oorspronkelijke bedoeling van een 'tocque' was om de verschillende verantwoordelijken te herkennen. Hoe hoger de 'tocque', hoe voornamer in dienst. De chef, uiteraard met de hoogste koksmuts, werd dan ook vaak 'le gros bonnet' genoemd. Niet de koks maken deze foto zo uniek maar wel de dames op de achtergrond!

Bemerk dat de koks een halsdoek dragen. Welnu, het was voor een vrouw een hele eer om ook een halsdoek te mogen dragen. Dit waren dames die een trapje hoger stonden op de hiërarchische keukenladder en daar maar al te fier op waren. Meestal waren dit goede keukenhulpen die al eens een voorbereidende saus of gerecht mochten klaarmaken. Zie de dame uiterst links en de 2 dames rechts met halsdoek. De derde dame van links draagt zelfs een keukenkledij. Zij is dus nog een trapje hoger dan de rest van haar vrouwelijke collega's. De tweede persoon van links was hoogstwaarschijnlijk afwasdame; bemerk de handdoek in de rechterhand.

### **De dienst van het étagepersoneel**

De "huishoudster" (*la gouvernante d'étage*). Dit was de hoogste trap op de ladder die vrouwelijk personeel in die tijd kon bereiken. Uiteraard waren die dames fier op hun titel en lieten ze dit dan

ook duidelijk blijken. Zij was verantwoordelijk voor alle materiaal in de kamers en had het toezicht op de linnenkamer.

De *'kamermeisjes'* deden de lichtere opschik van de kamers zoals bedden maken, stof afnemen en stonden bij aankomst en vertrek ten dienste van de gasten.

De *'kamerknecht'* (*le valet*) deed het zwaardere werk zoals het boenen van de parketvloeren, schoenen poetsen, meubelen verplaatsen. Een hotel die geen *'bagagist'* in dienst had, deed beroep op de *'valet'*.

De *'kamerkelner'* bediende de gasten op hun kamer.

De *'officier d'étage'* was gelast met het onderhoud van het 'office' op elke verdieping. Vanuit dit office vertrokken elke morgen de ontbijten, werd er koffie gemaakt en werden de schoenen gepoetst.

#### **De dienst van het dienstruimpersoneel**

La *'gouvernante d'office'* had de leiding van alle onderhoudspersoneel in het hotel.

De *'officier du restaurant'* was verantwoordelijk voor alle onderhoud van glazen en zilverwerk in de eetzaal.

De *'brunisseur'* werkte uitsluitend met de zilverkuismachine.

De *'cafetier'* was belast met de bereiding van de warme tafeldranken.

Wie later in het restaurant terecht wilde komen, deed hier een goede leerschool op.

#### **De dienst van de aanverwanten**

De *'econoom'* was verantwoordelijk voor de stapelplaats van de voedingswaren en de bevoorrading.

De *'keldermeester'* zorgde voor de wijncollectie van het hotel.

De *'linnenjuffrouwen'* waren belast met de controle van de wasserij en het herstellen van gordijnen en lakens.

De *'barman'*: het beroep van 'barman' deed pas zijn intrede na WO I. In de jaren '30 hadden slechts enkele hotels in Oostende een 'barman' in dienst en een afzonderlijke ruimte waar 'cocktails' geschonken werden vóór of na de maaltijd.

Eigenlijk waren dit de rustsalons die men ombouwde tot bar.

#### **De dienst van het onderhoud**

Enkele grote Oostendse hotels hadden een eigen schilder, timmerman, loodgieter, en elektriciens in dienst.



De hotelbrigade van het hotel Wellington in de jaren '60. Toch nog altijd een 30-koppige ploeg. Het waren de laatste gouden jaren vooraleer de crisis toesloeg in de Horecasector en het personeelsbestand drastisch naar beneden ging. Bemerkt de kledij van de kelners rechts, de schouderépauletten kwamen voor in verschillende kleuren, waardoor de functies konden onderscheiden worden.

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*

*Uw kleurenfoto's manueel  
afgewerkt volgens de  
moderuste technologie  
met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

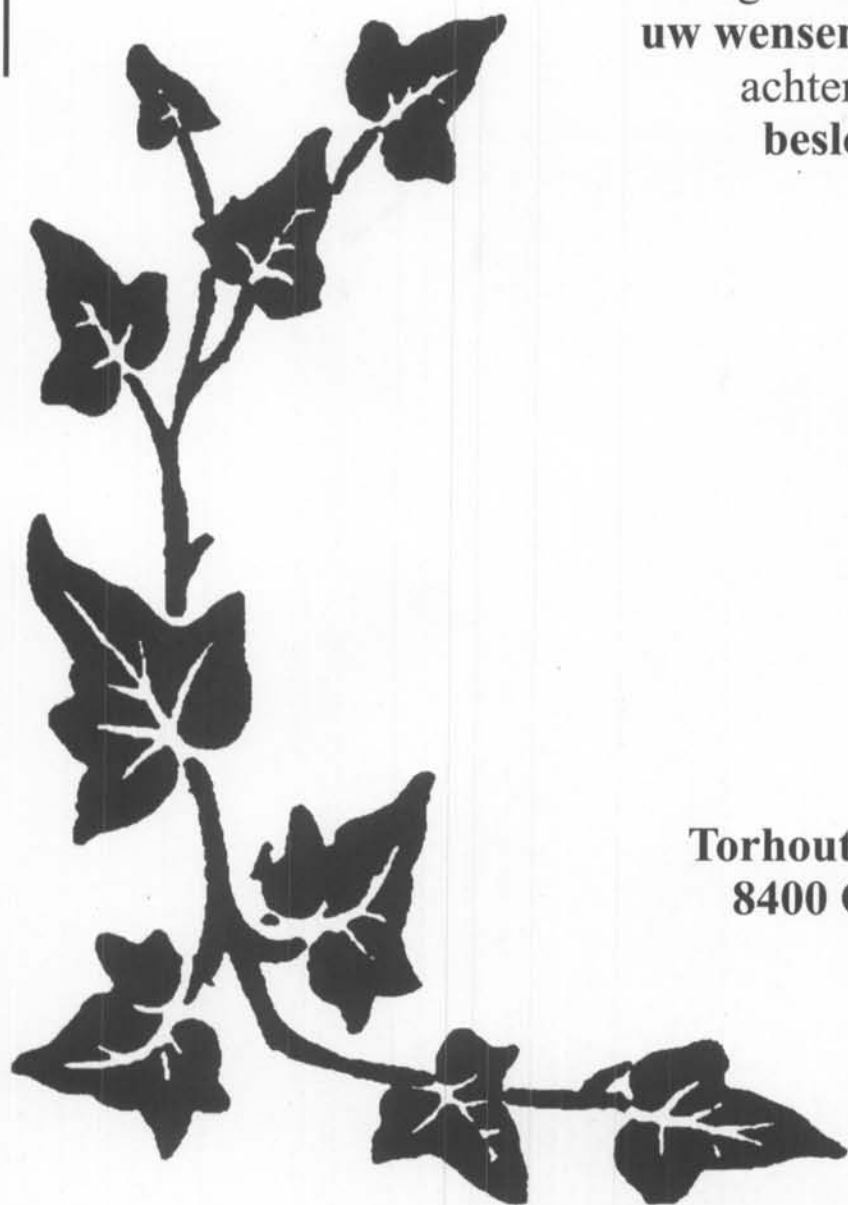
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53

# MAANDBLAD

**APRIL 2006**

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

**Abonneer U**

**of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement**

Jaarlijks abonnement:      **€ 15**

Beschermd abonnement:    **€ 20**

Weldoend abonnement:      **€ 30**

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 4**

**MAAND april 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 113: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 7).

blz. 122: **I. VAN HYFTE**: De Engelse kerk staat grotendeels op grond van het oude slachthuis..

blz. 124: **D. FARASYN (+)**: Koninklijk bezoek aan het Amerikaans eskader voor Oostende.

blz. 126: **R. JANSOONE**: Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (18 en slot).

blz. 132: **F. HUBRECHTSEN**: Militaire gebouwen te Oostende in het verleden.

blz. 143: **S. VANDAELE**: De hotelbrigades in Oostende.

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN  
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**

## KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever** : Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur**: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen** : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

### **Het Bestuur**

#### *Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

#### *Voorzitter:*

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

#### *Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

#### *Secretaris:*

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

E-mail: plate.oostende@telenet.be

#### *Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

#### *Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

### **Schreven in dit nummer:**

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Daniël FARASYN (+): Mevr. D. FARASYN, Ernest Feysplein 15/85, 8400 Oostende.

Ivan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

Freddy HUBRECHTSSEN: Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Serge VAN DAELE: Coupurestraat 7, 8450 Bredene.



## **APRIL ACTIVITEIT**

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 27 april om 20.00 uur**

in de conferentiezaal van de V.V.F, Dr. Colensstraat 6, 8400 Oostende

Onderwerp: DE HAVEN VAN OOSTENDE, VOORHEEN EN HEDEN

Spreker: dhr. **Ferdinand GEVAERT**, bestuurslid van onze kring

Aan de hand van geprojecteerde kaarten, illustraties en foto's wordt het ontstaan en de ontwikkeling van de haven van Oostende geschetst.

In de 15<sup>de</sup> eeuw was er een bescheiden begin toen er een verbinding gegraven werd tussen de Oostendse watergang en de zee, waarbij Oostende een "zeehaven" werd e, de vissers hun vaartuig aan een beschutte kaai konden meren.

Verder heeft dhr. Gevaert het nog over het beleg van Oostende, begin 17<sup>e</sup> eeuw, waar de aanzet geschapen werd voor de huidige haven.

Via Oostende Vrijhaven, de vreemde bezettingen, de beide wereldoorlogen, toen Oostende de oorlogshaven werd, heeft hij het tenslotte over de ingrijpende omvormingen die voor de huidige haven een ware metamorfose betekenen.

Een brok geschiedenis die zeer nauw verbonden is met het leven van de Oostendenaars.

De heer Ferdinand GEVAERT kennen wij sedert vele jaren als een uitstekende conferencier die zijn lezingen op de gepaste wijze weet te kruiden met beeldmateriaal. Tussen de vele belangstellingssferen die hij heeft is die van de kennis van de haven van Oostende legendarisch.

Eens te meer een avond die u niet moogt missen. Zoals steeds is de toegang kosteloos en vrij ook voor niet leden.

\* \* \*

## **MEI ACTIVITEIT**

**zaterdag 6 mei 2006 om 18.00 uur**

### **SCHEMERAVOND KROEFELTOCHT**

onder leiding van dhr. **Dirk BEIRENS**

We gaan terug op Kroefeltocht, d.w.z. we maken een leerrijke, smaakvolle, gezonde, verrassende wandeling in onze stad aan zee.

Dit jaar gaan we met onze gids de meer westelijke kant van Oostende vanuit historisch, folkloristisch en anekdotisch standpunt leren kennen.

De tocht duurt ongeveer 4 uur maar we houden vier keer halt voor respectievelijk aperitief, voorgerecht, tussendoortje en afsluiter.

Tips voor de deelnemers: neem toch maar een trui mee want het kan kil worden als de zon weg is! En dames, liever geen naaldhakken zodat U niet in allerlei sporen vastraakt!

Wie mee wil moet onmiddellijk bellen naar Jean Pierre FALSIE 059/70.88.15 vooraleer te storten (de storting moet na bevestiging dat men kan deelnemen, gedaan worden op rekening nr. 380-0096662-24 van De Plate – Oostende).

Na 27 april worden geen inschrijvingen meer aanvaard. Er kunnen 25 personen mee.

De prijs voor het hele gebeuren bedraagt 30 Euro. De tocht start om 18.00 uur aan het Leopold II monument op de zeedijk (3 gapers). Officieel einde om 22.00 uur ergens in de buurt van Petit Paris.

De weersvoorspellingen voor deze avond zien er op dit ogenblik goed uit.

### **Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis**

Het Belgisch Tijdschrift voor Nieuwste Geschiedenis full-text op het net!

Voortaan kunnen de eerste dertig jaargangen van het BTNG (1969-2000) integraal via het web gratis geconsulteerd worden. Tik [www.flwi.ugent.be/btng-rbhc](http://www.flwi.ugent.be/btng-rbhc) o, eenvoudiger: 'btng' via Google.

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 7)

door Ferdinand GEVAERT

**Addenda en glossarium (deel 1) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende" (deel 3 -1945-1980).**

- Schiffsbunker** Het misverstand, verwarring en foutief begrip betreffende de aard, bestemming en functie van de scheepsbunker uit W.O.2 in het Zeewezendok. blijft, ondanks de rechtzetting, de illustraties en de beschrijving van de snelbootbunker (zie o.m. fig. nrs. 11, 12, 20, 21, 21 bis, 23, 24, 51 t/m 55), een halsstarrig (zij het in beperkte kring) leven lijden. Het was geen "sous-marin" -, "U-boot"- of "duikbootbasis" doch een bunker voor motortorpedoboten (in het Duits: Schnellboote).  
Op 21 mei 1945 (dus na het beëindigen van de oorlog in Europa) werd het 2 meter dik dak van de bunker gedynamiteerd door de Canadese Genie, waarbij het dak in elkaar zakte, doch niet uit elkaar gereten werd. In 1946/1947 werd door het aannemersbedrijf SOCOL de doorsteek van het Zeewezendok (zie rep. nr. 57 van fig. nr. 11 en rep. C van fig. nr. 21) gedempt, het ingezakt dak van de scheepsbunker gesloopt, evenals de steunkolommen en de achter- en zijwanden. Het onderwatergedeelte en de vingerpielen bleven echter bestaan. Deze laatste zouden pas in 1955 verwijderd worden. (Zie luchtfoto, fig. nr. 56).
- 1944-1945** Tijdens de periode van 9 maanden tussen 27 september 1944 en 30 juni 1945, toen de haven uitsluitend werd gebruikt als bevoorradingshaven voor de geallieerden, werden 2.664 zeeschepen gelost, waarbij 1.030.000 ton legervoorraad verhandeld werd, 670.000 manschappen en 50.000 voertuigen ont- en ingescheept. Ter vergelijking, gedurende 1954, toen de haven nog intensief gebruikt werd, werd 1.030.000 ton goederen gelost.
- In- en ont-schepingsbrug** Gemeenzaam genoemd: "carferrybrug", in het Engels: "linkspan". Maakt de verbinding wal/schip, zodat de in te schepen of de te ontschepen voertuigen op eigen kracht kunnen in- en ontschepen. In 1953 werd te Oostende de eerste carferrybrug door het Bestuur van het Zeewezen in gebruik genomen. De installatie was ontworpen door diensten van het Zeewezen in samenwerking met Openbare Werken, Dienst der Kust. Als constructie en werkingsprincipes werd het concept gevolgd van de laadbruggen van de veerdienst Vlissingen-Breskens op de Westerschelde (Provinciale Stoomvaart Maatschappij Zeeland). Het concept bestond uit een scharnierende brug, opgelegd op een scharnier op de kaai, die op- en neer bewogen werd door een hijsmechanisme opgesteld in een brugportaal. Bij het aanmeren van het schip werd de brug neergelaten op het achterschip (of later ook het voorschip), waarbij de brug afgesteund werd op het schip. Om te beletten dat de brug de bewegingen van het schip niet zou volgen werd na het opleggen van de brug op het schip, het hijsmechanisme uitgeschakeld, zodanig dat het "vrij-wielde" terwijl de brug de bewegingen van het schip volgde.  
Om te beletten dat de brug van het schip zou vallen, werd het schip stevig in een fuik gehouden. De fuik werd uitgerust met verende eindbuffers (fenders) en verende zijwanden. Zodat het schip slechts zeer beperkte dwarse en achterwaartse bewegingen kon maken, daar het achterschip precies in de fuik paste. Het schip werd belet zich uit de fuik los te maken door twee staaldraadkabels, één stuurboord, één bakboord. Deze waren opgelegd, enerzijds op bolders opgesteld op de zijden van het achterschip, anderzijds waren de kabel-vasteinden opgelegd op twee

zelfwerkende lieren, die de kabels automatisch strak gespannen hielden. Lieren opgesteld op de landhoofden van het brugportaal.

Om de rolbeweging van het schip te compenseren, bestond de brug uit twee vakwerk-hoofdliggers met scharnierende vastmaking aan het wegdek en windverband. (zie figuur nr. 60)

De brug moest voldoende lang zijn zodat bij maxi- en minimum waterstanden, leeg en geladen schip, de helling van het wegdek bij opgelegde brug, binnen aanvaardbare grenzen bleef. Als maximum helling, onder en boven de horizontale lijn, werd 10,50 % aangenomen, wat met de tij- en kaaihoogte te Oostende een bruglengte van 50 meter noodzakelijk maakte.

De detailstudie en constructie van de landingsbrug en de mechanismen werden toevertrouwd aan de werkhuizen G. Bourleau te Braine-le-Comte ('s Gravenbrakel). De waterbouwkundige werken werden uitgevoerd door het N.V. Ponts, Tunnels et Terrassement te Genval. De gesofistikeerde automatische meerlieren werden ontworpen en vervaardigd door de gespecialiseerde firma Brusselle uit Nieuwpoort. Vanaf de indienststelling kon men in Oostende waarlijk spreken over "rij op - rij af" daar de wagens door de eigenaar zelf in- en ontscheept werden. Voorlopig echter moesten de andere inzittenden te voet via een lange loopplank (gangway) in- en ontschepen. Men dulde toen nog geen passagiers-voetgangers, op het voertuigendek.

De constructie van de brug, overeenkomstig de eisen gesteld in het lastenkohier, liet slechts een maximum voertuigengewicht van 13 ton toe, met een maximum lengte van 12 meter. In 1967 werd de brug door de diensten van het Zeewezen versterkt zodat voertuigen met een totaal gewicht van 32 ton en een lengte van 18 meter konden in- en ontscheept worden. Tweeëndertig ton was toen het maximum toegelaten gewicht voor voertuigen in normaal verkeer in Groot-Brittannië. (Hier te lande: 40 ton).

In 1977 werd carferrybrug nr. 1 vervangen door een nieuwe brug van een totaal ander concept, (zie verder).

#### Drijvend droogdok

Een inrichting om een schip geheel, of gedeeltelijk droog te zetten, zogenaamd "dokken", zodat de romp en kiel, en de buitenboordappendages, roeren, schroeven en aslijn, boegschroeven en andere onderwatergedeelten, kunnen worden gereinigd, schoongemaakt, geverfd, vervangen, geïnspecteerd, hersteld of vervangen worden. Droogdokken onderscheidt men in vaste (gegraven) en drijvende droogdokken. In 1958/1959 werd voor rekening van het Bestuur van het Zeewezen door de Oostendse scheepswerf Beliard-Murdoch een drijvend droogdok gebouwd en gemeerd in het Zeewezendok te Oostende. Het drijvend droogdok werd ontworpen door de Duitse gespecialiseerde maatschappij Dockbaugesellschaft m.b.H. uit Hamburg.

Een drijvend droogdok bestaat uit een aantal aan elkaar verbonden afzinkbare pontons, waar op de zijden zijkasten geplaatst en vastgemaakt worden. In de zijkasten komen de pompen en bedieningen voor de appendages. De pompen dienen om water te pompen of uit te pompen uit de pontons, zodat deze afzinken of naar boven komen.

Door het inlaten van water in de pontons, al of niet gepompt, laat men het dok zo diep afzinken totdat het te dokken vaartuig het dok zonder hinder kan binnenvaren of binnentrokken worden door lieren opgesteld op de zijkasten van het dok.

Door het water uit de pontons te pompen (de a/b opgestelde ballastpompen) komt het dok naar boven gedreven en komen de kiel en de kimmen van het schip in contact met de kiel- en kimblokken die opgesteld zijn op de dok-vloer. Bij het verder leegpompen van de pontons komt het dok verder omhoog en duwt het schip uit het water. Hierdoor verliest het schip drijf-vermogen en komt het gewicht van het schip op de kielblokken te steunen. Daar het schip hierbij stabiliteit heeft verloren, wordt het belet van slagzij te

maken en uiteindelijk in het dok te kapseizen door de kimblokken die het schip aan stuur- en aan bakboord steunen. (Vroeger werden ook wel schoren geplaatst tussen het schip en de dokwand).

Om het schip terug te water te laten, het "opvlotten", wordt de omgekeerde procedure toegepast.

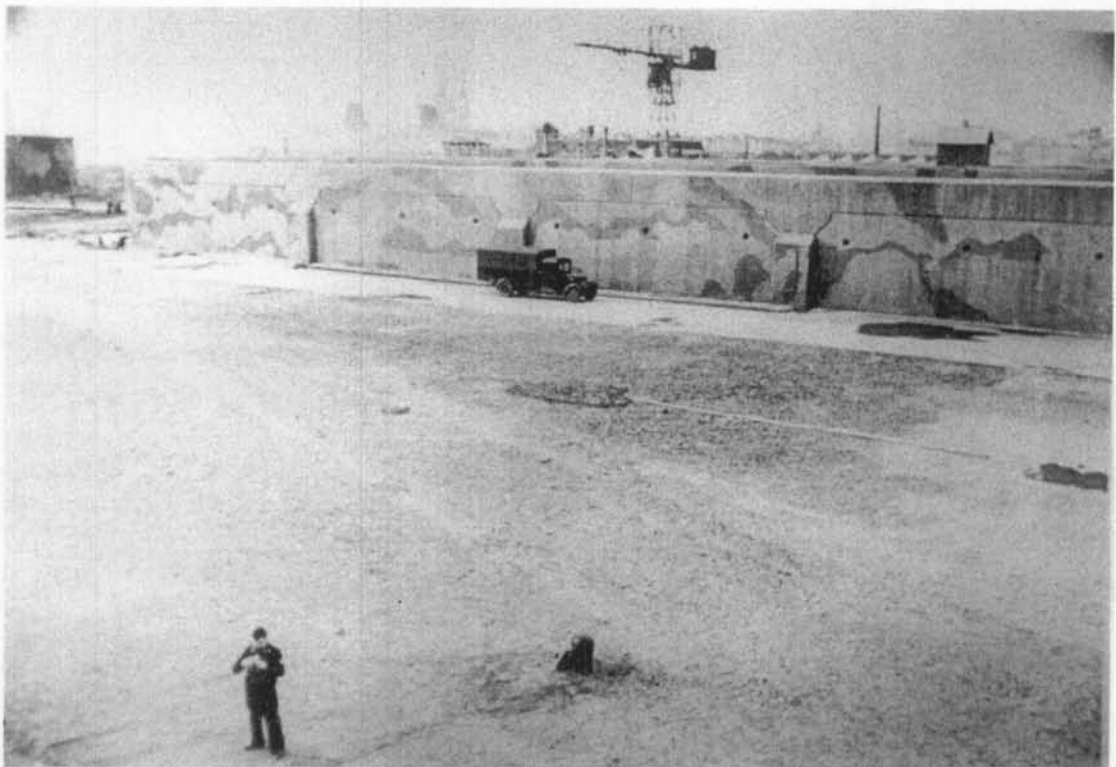
De kielblokken worden, aanpasbaar in de hoogte aan de vormen van het schip, opgesteld in de as van de dokvloer. De instelbare kimblokken worden verschuifbaar opgesteld op kimbloksleden, aan beide zijden van het dok. (Zie figuur nr.61).

Het drijvend droogdok wordt vertikaal glijdend verankerd aan dukdalven.

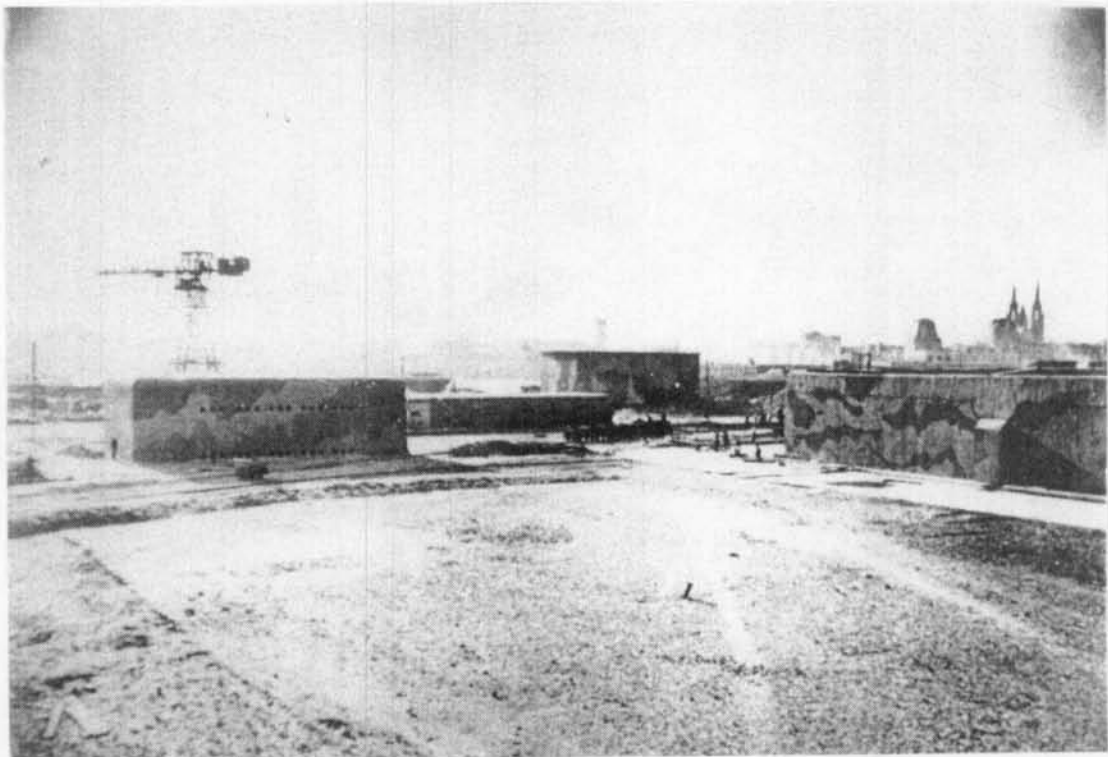
**Dukdalf** Een samenstelling van twee of meerdere houten palen of stalen buizen, of in een vierkant geheide damplanken, die diep in de bodem van een vaarwater of dok, geslagen worden om als bescherming tegen aanvaring door vaartuigen van waterbouwkundige kunstwerken (bruggen, sluisen, e.a.) of tot afbakenen van vaargeulen (om te beletten dat de schepen aan de grond lopen), of als aanlegpost voor vaartuigen, of voor het opstellen van al of niet verhoogde bolders (meer-palen), te dienen.

**Bolder, ook bollaard** Gietstalen (vroeger houten) meerpunt om te beleggen met de landvasten of meertrossen. Meerpunt voorzien van aangegoten kop zodat de meertrossen niet van de bolder afglijden. Wordt diep in de kaai-muur vastgemaakt of gelast, of gebout, aan of op een dukdalf.

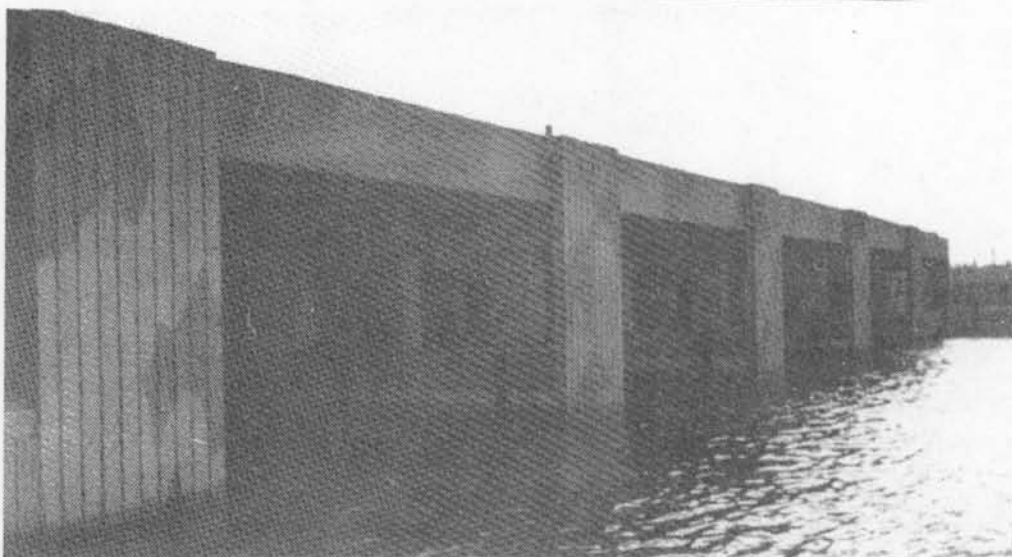
(wordt vervolgd)



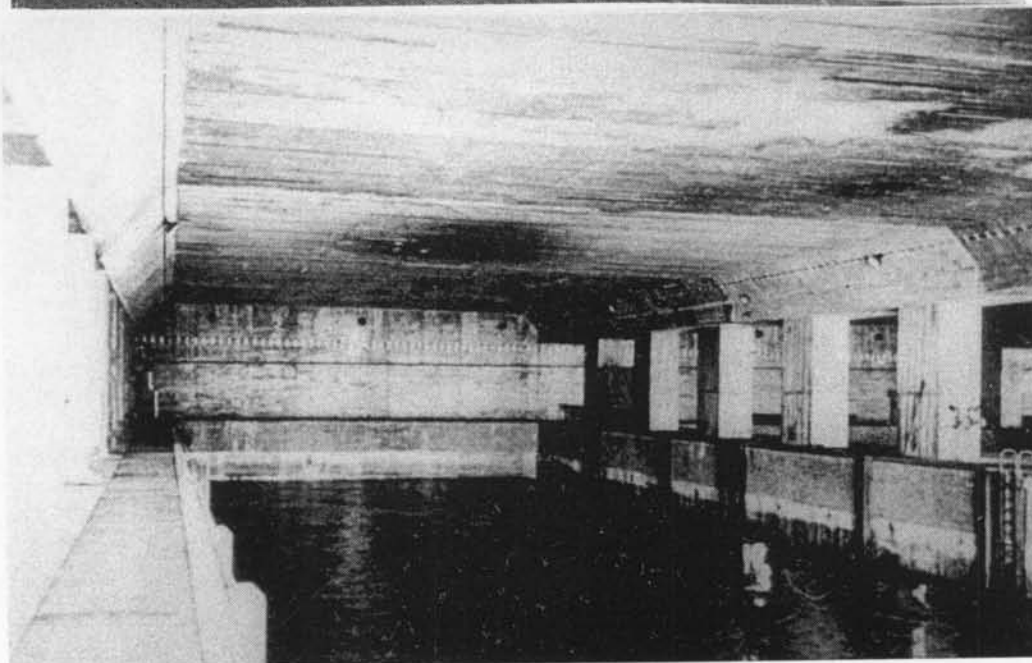
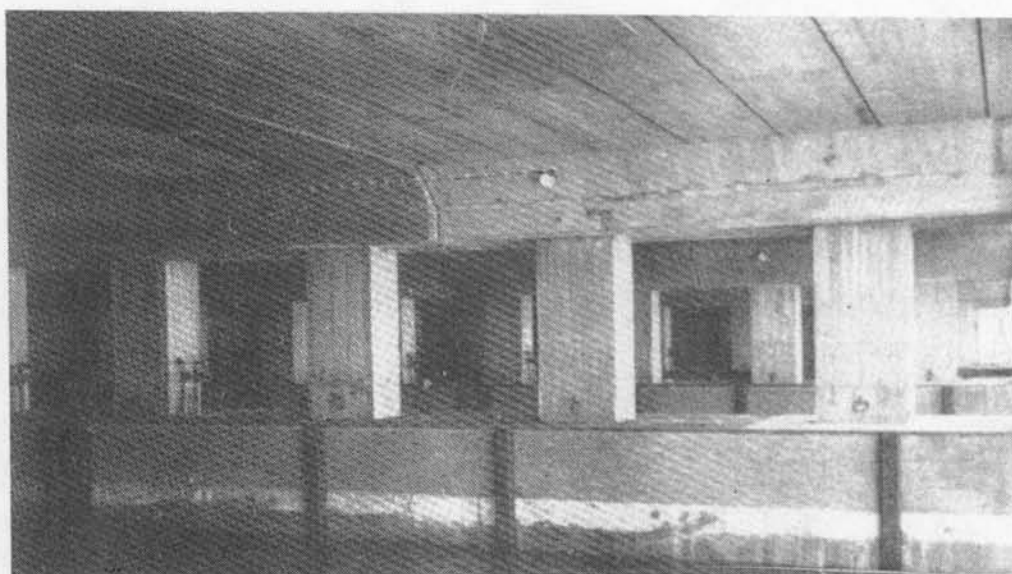
Figuur nr 51. Haven Oostende 1942. Zicht op de oostelijke zijde van de snelboot bunker in het Zeewezendok. Zoals merkbaar overspant de bunker de volledige breedte van het dok. De betonconstructie is gecamoufleerd door veelkleurige beschildering. Later werden er camouflagenetten aangebracht, (zie fig. nr. 21).



Figuur nr. 52. Haven Oostende, 1942. Zicht op de achterzijde van de snelbootbunker in het Zeewezendok. Bemerkt de drie bunkers, met verschillende bestemming, zoals mechanischewerkplaats, torpedowerkplaats, munitieopslag e.a.



Figuur nr. 53. Haven Oostende 1942. Zicht op de toegangsopeningen van de snelbunker, uiteraard aan het wateroppervlak van het Zeewezendok. Bemerkt de vier openingen die toegang geven tot de acht ligplatsen.



Figuren nrs. 54 en 55. Haven Oostende, 1942. Binnenzichten in de snelbootbunker in het Zeewezendok.



Figuur nr. 56. Haven van Oostende. Luchtfoto van de haven van Oostende, genomen op 1 juni 1951. Te vergelijken met figuren nrs. 11 en 12.

We bemerken: -het westerhavenhoofd is volledig hersteld; -het oosterstaketsel moet nog onder handen genomen worden en is nog niet op dezelfde lengte gebracht als het westerstaketsel, de nieuwe tijscinpost is nog niet gebouwd; -het 3<sup>de</sup> Handelsdok is volledig gedempt en de St.-Jansbrug is vervangen door een kaaimuur; -het Zeewezendok is terug afgesloten (doorsteek gedempt en nieuw stuk kaaimuur; -kaaien van het dok gedeeltelijk hersteld, de vingerpielen van de snelbootbunker zijn nog niet gesloopt; -het vissersdok is volledig hersteld, de nieuwe scheepswerven zijn al in gebruik en de vismijn is in de laatste fase van afwerking; -de afdamming in de spuikom t.b.v. van de Duitse watervliegtuigbasis (Fliegerhorst Seenotdienst); -kaaien van de oosteroever zijn al gedeeltelijk hersteld; -de bunkers van de Duitse snelbootbasis, die later zouden deel uitmaken van de logistieke diensten van de Zeemacht (nu Marine); - de noodbrug ter plaatse van de Voorhavenbrug (aan de Bolle); -de nieuwe kaaien van de pakketbotenkaai.

;-





Fig. nr. 57. Haven van Oostende, 1973. Een enig beeld dat typerend is voor het toenmalig gebruik van de haven. Schepen van de twee voornaamste gebruikers van de haven, kaaien en haventerreinen (de visserij buiten beschouwing gelaten) vullen het beeld.

Aan carferrybrug Nr. 1 (ter hoogte van het Loodswezengebouw) en aan post 6 (Istanbulkaai) liggen twee carferries van de Oostende-Dover lijn (RMT) aangemeerd, de "Roi Baudouin" en "Prinses Astrid". Het commando- en steunschip van de Zeemacht, A.961 "Zinnia", vaart "langzaam vooruit" de haven uit, begeleidt door één van de drie helicopters van de Zeemacht, van het type SE-316 III.

Aan de wachtkaai van de Visserijdoksluis (Havengeulkaai) wachten drie vissersvaartuigen op toelating om de haven te verlaten of "wachten op orders", bijkomende bemanning of "andere" in te schepen.



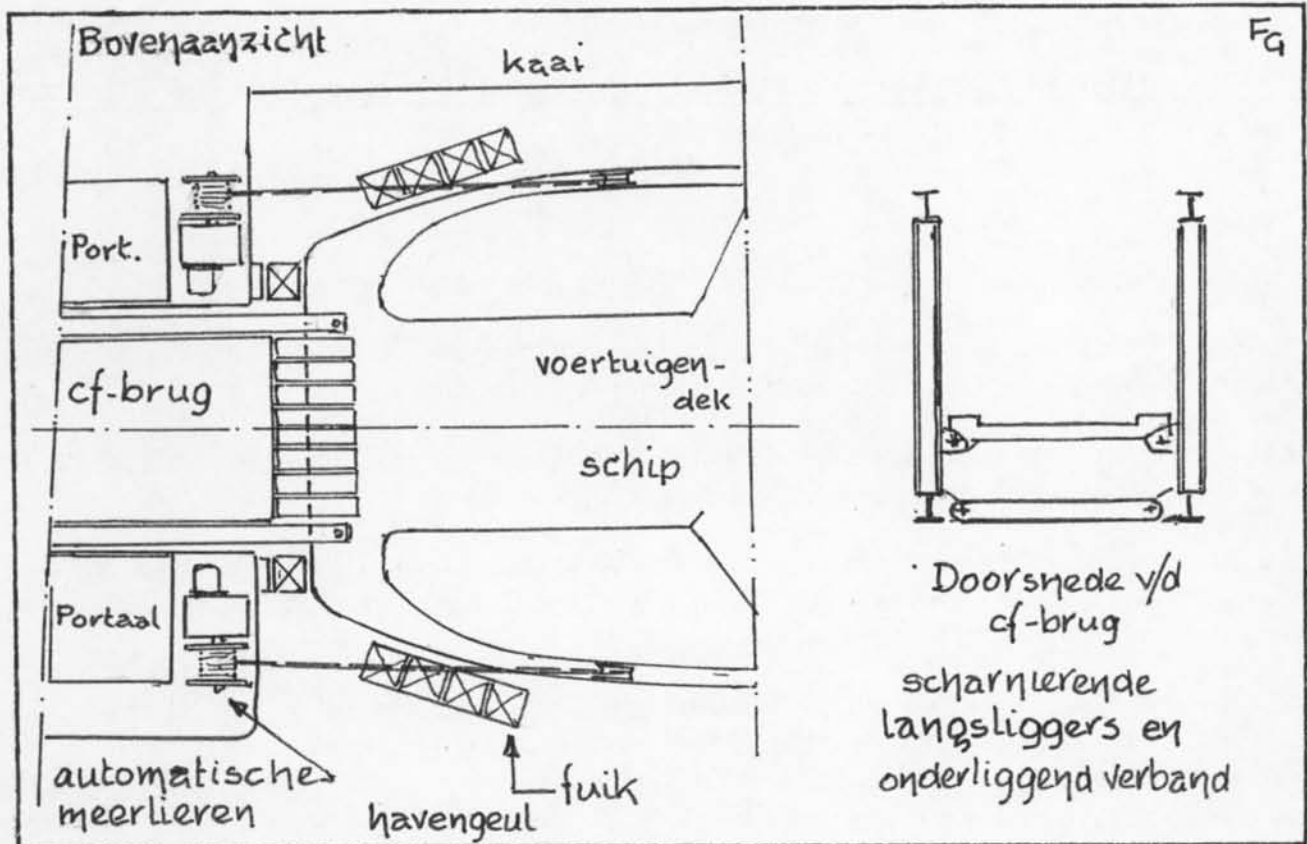
25. Ostende - Oostende - Ostend  
Car Ferry



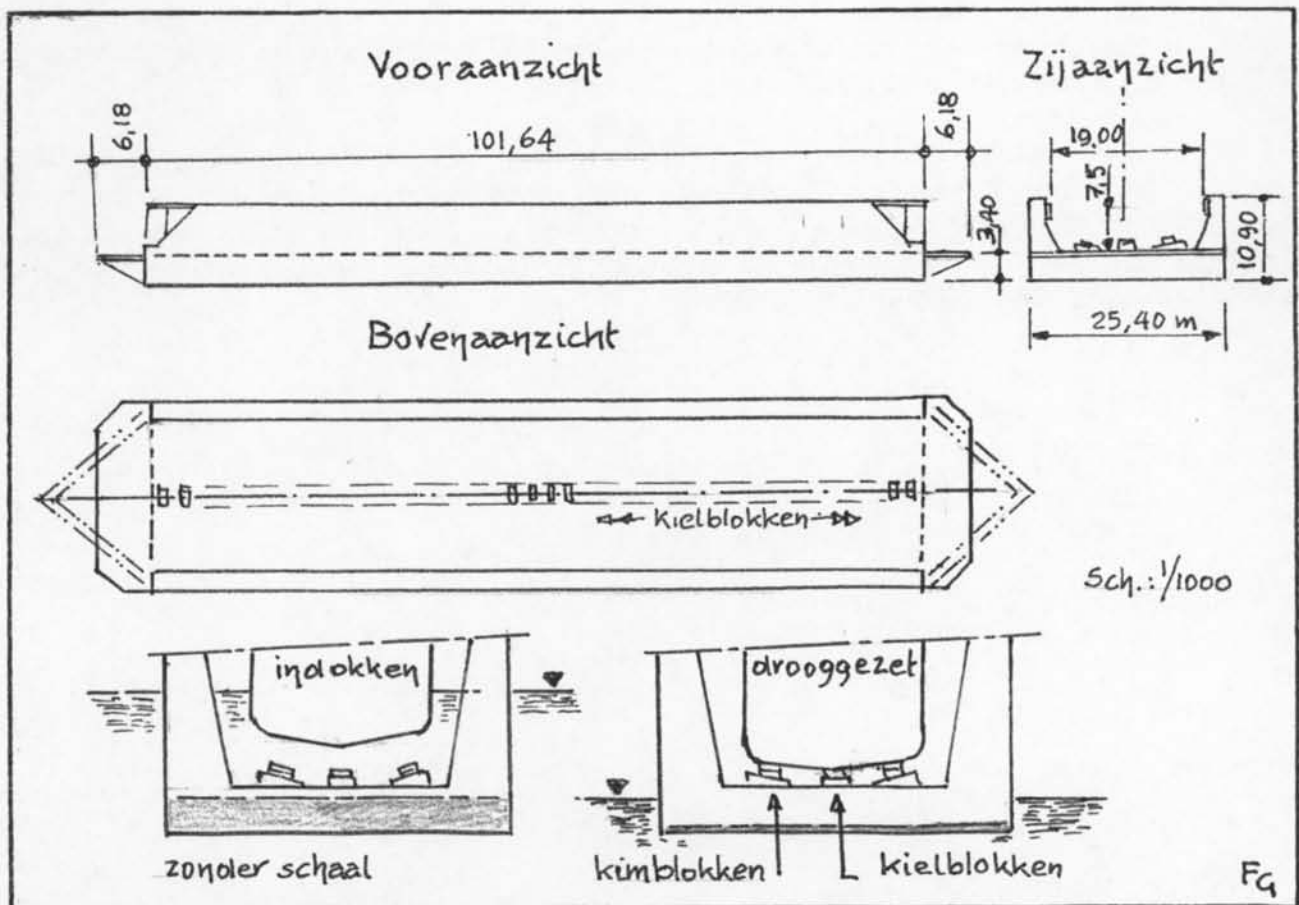
Figuur nr. 58. Haven Oostende, 1954. De carferry m.s. Prinses Josephine Charlotte gemeerd aan post 7, Istanbulkaai (nu Winston Churchillkaai, iets buiten de fuik van brug nr.1. Aan post 6, t.h.v. het carferrygebouw bemerken de pakketboot t.s. Prince Charles, het laatste stoomschip van O-D lijn.



Fig. nr. 59. Haven Oostende, 1959. Ontscheping van de voertuigen vanuit de carferry "Prinses Josephine Charlotte" aan brug nr. 1. In de achtergrond het toen nieuw Loodswezengebouw (bouwjaar 1955). Links de overdekte galerij, luifel, ten behoeve van de passagiers te voet, o.m. buspassagiers. De gaanderij werd gesloopt in 1974.



Figuur nr. 60. Haven Oostende, in- en ontschepingsbrug nr. I. Concept principeps. Fuik, oplegging brug op schip en meren.



Figuur nr. 61. Haven Oostende. Het 5.000 tons drijvend droogdok van het Zeewezen.

## De Engelse kerk staat grotendeels op grond van het oude slachthuis.

door Ivan VAN HYFTE

Over het oude slachthuis in de Langestraat is weinig bekend of gepubliceerd.

Op de 19<sup>de</sup> eeuwse plannen is duidelijk te zien dat het "Slaghuis" in het midden van de laatste huizenblok lag, voorbij de Schippersstraat en vlak bij de fortificaties.

Al bij de start van de Belgische kadasterplannen in 1835 staat het pand, dat eigendom was van de stad Oostende, vermeld onder perceel 580 met adres Wijk D, ILangestraat 58 en 59<sup>(1)</sup>

Op 29 december 1862 verschijnt bij notaris VAN CAILLIE Sophie DECLERCK, weduwe van Georges ELLEBOUDT om de percelen 578 en 579, waarop 2 magazijnen staan, te verkopen aan de Stad<sup>(2)</sup> die er bouwplannen heeft.

Onder impuls van koning Leopold I, zelf luthers protestant en geliëerd aan de Engelse koninklijke familie, wil het stadsbestuur voor de grote Engelse anglicaanse gemeenschap in Oostende en de vele aanwezige Engelse toeristen een nieuw kerkgebouw laten optrekken, aangezien de kapel<sup>(3)</sup> van de Zusters van Onbevleete Ontvangenis of "Witte Nonnen" moest plaatsmaken voor een nieuw postgebouw.<sup>(4)</sup>

Alles op de drie stadspcelen (nr 578, 579, 580) wordt afgebroken en architect Felix LAUREYS tekent een sobere neogotische English Church (zo heet ze officiëel al zeggen we met zijn allen "de iengelsche kerke") door bisschop WILBERFORCE. Weldra zullen Leopold I, koningin Victoria, twee Duitse keizers en leden van het Engelse koninklijk huis de driedelige rode bakstenen façade met gotisch venster boven het portaal komen opzoeken...

Een week na de inhuldiging verkoopt op 30 januari 1865 notaris SERRUYS het grootste deel van perceel 580A (waar voorheen ongeveer de helft van het slachthuis op stond) aan de Oostendse reder Eugène DESFORGES die langsheen de Schippersstraat al een pakhuis (nr 581) en een paardestal (nr 582) had. Hij wordt de aanpalende eigenaar. De resterende strook grond wordt bij het kerkgebouw (nr 579A) gevoegd.

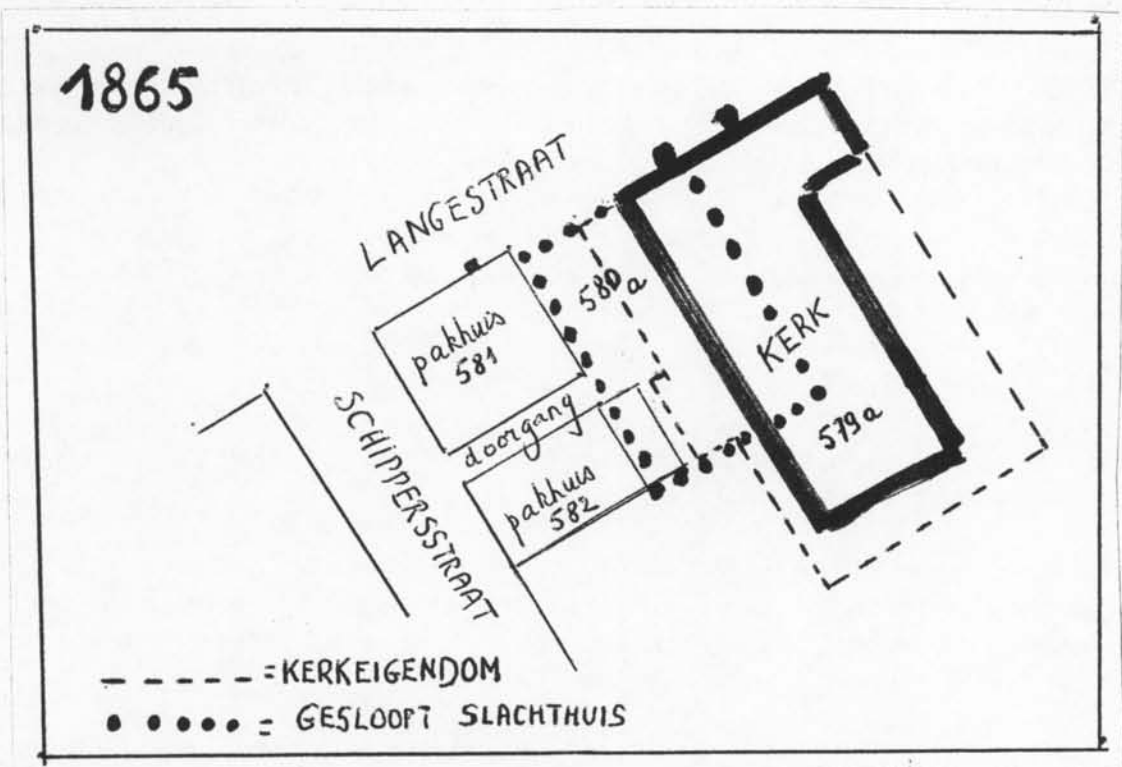
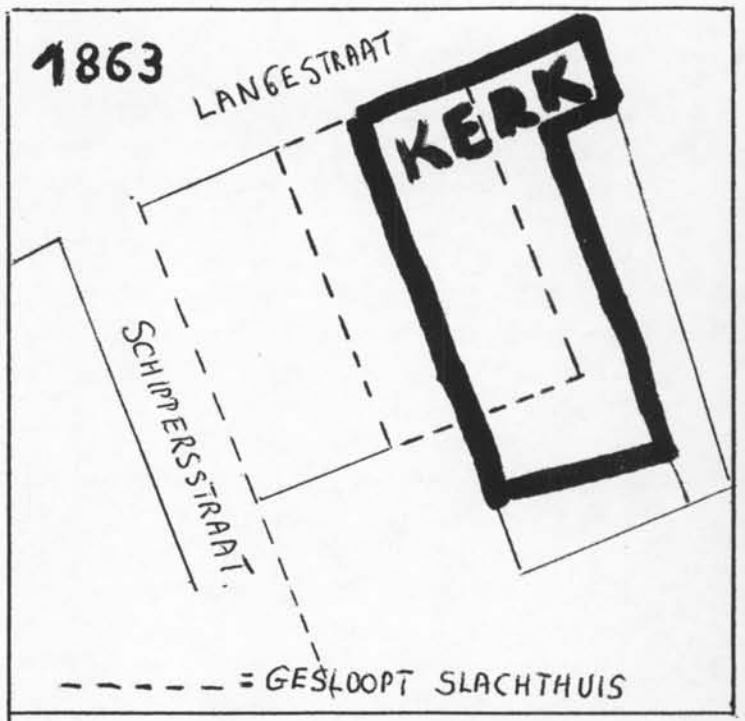
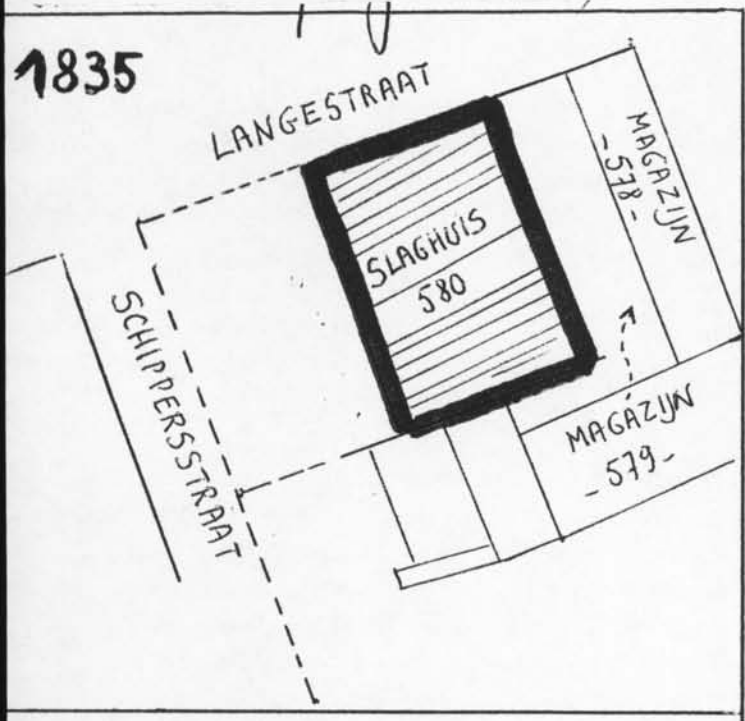
---

<sup>(1)</sup> Kadaster-archief West-Vlaanderen, 1835 art. 476, plan Oostende 8<sup>e</sup> blad (1/250).

<sup>(2)</sup> Kadaster-archief West-Vlaanderen, 1863, schets 12 opgave 46,220/19 art. 476 en 1334.

<sup>(3)</sup> In 1819 toegewezen aan de protestantse Engelsen en Nederlandse gemeenschap.

<sup>(4)</sup> Op de hoek van de H. Serruyslaan en de Witte Nonnenstraat.



## KONINKLIJK BEZOEK AAN HET AMERIKAANS ESKADER VOOR OOSTENDE

door **Daniël FARASYN (+)**

Het zomerseizoen 1868 werd niet ingezet met de toen traditionele “Ommeganck” en Zeewijding, maar wel met het statiebezoek dat onze vorsten kwamen brengen aan het Amerikaans eskader dat onder het bevel van Admiraal Farragut in de rede vóór Oostende lag.

Het eskader bestond uit het admiraalschip “Franklin” en het fregatschip “Ticonderaga”. Na een bezoek aan Antwerpen waren beide schepen vóór Oostende komen liggen op zondagnamiddag 21 juni . Met een salvo van 21 kanonschoten bracht de “Franklin” de gebruikelijke groet die beantwoord werd door evenveel kanonschoten afgevuurd door de 3e artillerie batterij, toen te Oostende gelegerd.

Voor de meeste Oostendenaars is Admiraal Farragut zeker wel volslagen onbekend. In de 19e eeuw echter, maakte hij als topfiguur van de U.S. Navy furore. Geboren in de buurt van Knoxville, Tennessee op 5 juli 1801, voelde David G. Farragut zich van jongsaf aan tot de zee aangetrokken. Hij nam actief deel aan de uitroeiing van kapers- en zeeroversbasissen die, genesteld in de talloze eilanden van de Antillen, de zuid- en oostkust van de U. S. A. nog onveilig maakten. Wanneer de Amerikaanse burgeroorlog in de lente van 1861 uitbrak, ontving hij het bevel over de vloot die belast was met de blokkade van de havens van de zuidelijke staten. Deze blokkade was zo efficiënt dat alle uitvoer van katoen uit het zuiden en alle invoer van wapens, munitie en mondvoorraad onmogelijk werd gemaakt. Meer nog, door zijn legendarisch geworden durf en stoutmoedigheid wist hij New Orleans in april 1862 tot overgave te dwingen en de belangrijke basis Mobile Bay in augustus 1864 in te nemen. De actie van Farragut droeg niet weinig bij tot de uiteindelijke zege van het Noorden. Omwille van zijn grote verdiensten werd hij op 21 december 1864 benoemd tot de eerste vice-admiraal van de U.S. Navy en op 25 juli 1866 tot admiraal bevorderd.

Tijdens de jaren 1867 en 1868 bracht de admiraal een bezoek aan de voornaamste West-Europese havens. Alle vorsten van de Europese Maritieme staten hielden eraan persoonlijk kennis te maken met deze beroemd geworden U.S. Admiraal. Leopold II, die zoveel belang stelde in maritieme aangelegenheden, zou zeker hierop geen uitzondering maken.

Het statiebezoek was vastgesteld op maandag 22 juni 1868. Op deze dag vertrok de koninklijke trein te 8u. uit het Brussels noordstation. Alle ministers, uitgezonderd minister Frère Orban, de voorzitters van de Kamer en de Senaat, heel wat leden van het koninklijk hof en het diplomatiek korps, waaronder de gezant van de U. S. A. de heer Sanford en zijn echtgenote, hadden in de trein plaatsgenomen. In het station te Laken stapten onze vorsten in.

De trein, aangevoerd door de inspecteur-generaal van de spoorwegen, de heer Cabry, reed om 10 uur het station van Oostende binnen.

Het Vorstenpaar en de talrijke genodigden werden opgewacht en begroet door de hoogwaardigheidsbekleders van de stad. Vooraleer in de statiewagens plaats te nemen die het hoge gezelschap naar de haven zou brengen, hield Leopold II eraan het detachement van het 7<sup>e</sup> linieregiment, dat op het stationsplein was opgesteld, te schouwen.

Aan de “barcadère” (achter het huidige zeestation) gingen onze vorsten met de genodigden en het stadsmagistraat, aan boord van de Belgische pakketboot “Louise-Marie”. Onmiddellijk vaarde de pakketboot, onder het bevel van kapitein Petit en kapitein-luitenant Hoed, de havengeul uit onder artillerie salvo's, Brabançonne en luide toejuichingen van de menigte die op de kaai en op het smalle westerhoofd samengepakt stond. Gunstig weer was het zeker niet. Er stond een harde

westelijke wind die het schip tot rollen bracht. Donkere dreigende wolken schoven schichtig voorbij. Weldra viel een zware regenbui, zo dicht dat de mensen vanop de dijk de Amerikaanse schepen niet meer konden zien die op 2,5 mijl voor anker lagen. Rond 11u.15 kwam de Belgische pakketboot in de buurt van het admiraalschip Franklin. Bij het naderen van de "Louise-Marie" haalde de "Franklin" de admiraalvlag neer en trok de Belgische driekleur op onder het afvuren van meerdere salvo's. Tevergeefs trachtte de "Louise-Marie" tot tweemaal toe in dit helse weer bij de Franklin aan te leggen. Admiraal Farragut liet daarop de nodige boten neerstrijken die, bemand door 14 roeiers en 1 officier, de Belgische gasten vanop de "Louise-Marie" gingen afhalen. Niet zonder enige aarzeling stapten ons vorstenpaar en de genodigden, onder de gutschende regen, over in deze kleine sloepen die hen naar de "Franklin" brachten. De vorsten werden er opgewacht door Admiraal Farragut en zijn staf. Na de uitvoering van de nationale volksliederen en na hartelijke begroeting ving het bezoek van het oorlogsschip aan. Koning Leopold II had vooral interesse voor de technische uitbouw en de moderne bewapening van het fregatschip dat uitgerust was met 39 kanonnen, een stoommachine bezat die 1900 pk ontwikkelde, 4 stoomketels en 30 vuurhaarden telde. De bemanning bestond uit 700 manschappen en 60 officieren waaronder 3 geneesheren. Verder waren er nog 70 marinesoldaten aan boord onder het bevel van 2 officieren.

Koningin Maria-Hendrika van haar kant had meer oog voor menselijke relaties en bezocht het logies van officieren en manschappen en de modern uitgeruste ziekenzaal.

Rond 13u. draaide de wind gelukkig naar het noorden, verminderde in kracht en dreef de laatste regenwolken traag voor zich uit. Bij een heerlijk zonnig weer werd dan in de rijkversierde, maar voor de zo talrijk opgekomen gasten eerder te kleine salons van de Franklin een banket opgediend. Na de maaltijd brachten de genodigden nog een bezoek aan de "Ticondéraga".

Het mooi namiddagweer had heel wat mensen ertoe aangezet de Amerikaanse schepen van wat nabij te gaan bezichtigen. Men kon, mits betaling van 5 fr. per persoon aan boord gaan van 2 staatspakketboten voor dit merkwaardig zeetochtje. Ofwel, eenvoudiger, ook minder comfortabel en minder kostelijk, plaats nemen op visserssloepen die de haven uitzelden om rond de Amerikaanse schepen te gaan cirkelen.

Ook de Oostendse muziekvereniging Euterpe ging aan boord van de sleepboot om enkele Brabançones en stapliederen in volle zee ten beste te geven.

Om 16u. namen ons vorstenpaar en de Belgische genodigden afscheid van Admiraal Farragut. 21 kanonschoten en een daverende Brabançonne begeleidden de afvaart van de "Louise-Marie", die omgeven door talrijke schepen naar de haven stoomde. Ruim 1/2u. later gingen de gasten aan wal.

Onze vorsten begaven zich niet naar het Koninklijk paleis in de Langestraat, maar vertrokken nog dezelfde dag met de koninklijke trein te 17u. uit Oostende om te Laken aan te komen om 19u.

Dit statiebezoek gebracht door onze vorsten aan het Amerikaans eskader werd door François Musin in een kleurrijk tafereel vastgelegd. Dit schilderij was bestemd om de salons te versieren van de nieuwe kursaal die precies 10 jaar later, nl. op 22 juni 1878 door Leopold II werd ingehuldigd.

Later werd het doek naar het stadsmuseum overgebracht waar het met zoveel andere waardevolle schilderijen in de brand, veroorzaakt door het Duits bombardement tijdens de tragische meidagen van 1940, verloren ging.

door Roger JANSOONE

**EPILOOG**

Wat gebeurde er verder met de hoofdacteurs in dit drama ?

De spilfiguur in de bevoorrading en de voedselvoorziening van Oostende tijdens de bezetting, was ongetwijfeld Deken Achiel CAMERLYNCK, de grote redder in de nood. Geboren te Reningelst op 9 mei 1869, werd hij priester gewijd te Brussel op 19 mei 1894. Hij werd Doctor en Magister in de Theologie en werd vervolgens hoogleraar aan het Seminarie te Brugge op 12 september 1898. Op 9 december 1910 werd hij plechtig aangesteld als Pastoor-Deken van SS. Petrus en Paulus te Oostende. De rol die hij vier jaar nadien in 1914 is beginnen spelen, is van doorslaggevend belang geweest voor het veilig stellen van de overlevingskansen van de Oostendse bevolking, en dit tot het bittere einde in 1918, en zelfs ook nog tijdens de sombere wintermaanden die volgden op de bevrijding. Nationale erkentelijkheid ontving hij via toekenning van de onderscheiding van Officier in de Leopoldsorde, doch het is wel nogal vreemd dat in Oostende geen enkele straat of plein naar hem genoemd is (allicht te wijten aan de toenmalige tegenstelling klerikaal/antiklerikaal), ofschoon er in Oostende wel een Camerlinkstraat is, maar dit houdt geen verband met deken Camerlynck. Op 15 mei 1930 werd hij aangesteld als Pastoor-Deken van Sint-Maartens in Kortrijk. Intussen Kanunnik geworden, ging hij op rust op 27 januari 1941, toen ons land opnieuw de ellende en de terreur van een Duitse bezetting moest meemaken. Aan dit lang, verdienstelijk en rijk gevuld leven kwam een eind toen hij op 24 oktober 1951 werd teruggeroepen naar de Heer. In het bidprentje bij zijn uitvaart lezen wij o.m. : "De Heer had aan dien uitgelezen priester een ongewone rijkdom van talenten geschonken, die hij door onverdroten arbeid overvloedig vrucht deed dragen". Merkwaardig genoeg bevat dit bidprentje eigenlijk eveneens (zij het uiteraard onbewust) een prachtige omschrijving van het begrip "civiele defensie" : "Een meester was hij van de daad. Zijn brede geest overschouwde de noden van zijn volk. Zijn ondernemingsgeest en zijn onvermoeibare ijver brachten grootse inrichtingen tot stand", ... en dit toevallig precies bij het officieel tot stand komen van de civiele defensie tijdens de oorlog in Korea in 1951.

Een ander (zij het eerder "schimmig") "hoofdpersonage" in dit drama is voorzeker de civiele defensie inzake bevoorrading en voedselvoorziening, onbestaand tot en met 1914, geïmproviseerd tot stand gekomen en opgebouwd tijdens de bezetting onder de benaming "Onderstandskomiteit", en na 1919 weer verlaten, opgeborgen en vergeten. Pas in 1951, tijdens de Korea-crisis (gekenmerkt door een enorme hamsterwoede !), werd officieel in ieder Ministerie een dienst voor civiele defensie opgericht. Tijdens de Koude Oorlog functioneerde dit echter in alle stilte en in het grootste geheim (het oprichtingsbesluit is zelfs nooit gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad) en het kind mocht overigens niet bij zijn naam genoemd worden doch kreeg de omfloerste benaming "Bureau voor burgerlijke verdedigingsplannen", bij de schaarse ingewijden bekend onder de afkorting "BBVP" (of "BPCD" bij de Franstaligen). Een centraal overkoepelend orgaan, ressorterend onder de Diensten van de Eerste-Minister en onder de dagelijkse leiding van een generaal van het Belgisch leger, was belast met de coördinatie van de planning en de werking van de diverse diensten voor civiele defensie, alsook met het CIMIC-beleid (civil/military co-operation). Dit was een uitstekend systeem (trouwens overgenomen door de Amerikaanse civiele defensie) dat echter wel het grote nadeel had dat het volslagen onbekend was ... en "onbekend is onbemind". In het officieel organigram van de Ministeries werd het doorgaans niet vermeld (uiteraard om veiligheidsredenen) en vermoedelijk hebben een hele reeks Ministers nooit geweten of beseft dat zij over een dergelijke dienst beschikten. Die sfeer van geheimhouding (weliswaar fel verminderd na het einde van de Koude Oorlog) is de civiele defensie uiteindelijk fataal geworden, ook en mede door het bestendig ontbreken van voldoende personeel en middelen. Wat betreft de



voedselvoorziening, is de civiele defensie verdwenen in 2002, samen met het opdoeken van het Ministerie van Landbouw ingevolge de regionalisering. In ieder geval hebben zowel de politieke klasse als de publieke opinie en de media in België nooit wakker gelegen van de civiele defensie, d.i. de civiele pijler van de nationale defensie, en het begrip "civiele defensie" is trouwens totaal onbekend of wordt meestal verward met "civiele bescherming" (Ministerie van Binnenlandse Zaken).

Het ontbreken van een civiele defensie ligt kennelijk ook aan de basis van het feit dat na W.O.I op een onbezonnen manier een gigantische hoeveelheid munitie werd gedumpt langsheen de Belgische kust, meer bepaald ter hoogte van Knokke, op de zandbank "De Paardenmarkt". De schattingen variëren van 35.000 tot 200.000 ton. In ieder geval staat het vast dat er zich hieronder ook gifgasgranaten bevinden, vooral mosterdgas. Na voorafgaand onderzoek (aangevat in 1972) werd door de Belgische overheid in 1995 een programma van monitoring opgestart. Deze kwalijke "souvenir" van W.O.I ligt nu al bijna een eeuw op de zeebodem, en volgens wetenschappers en technici zullen de granaten uiteindelijk gaan doorroesten, doch niemand kan met enige zekerheid voorspellen wanneer dit zou kunnen gebeuren ...

Eén van de grote slachtoffers van de Duitse bezetting was de Belgisch-Duitse vriendschap, in casu – wat ons betreft – de Oostends-Duitse relaties. Vooreerst dient te worden aangestipt dat er tijdens de "Belle époque" alleszins een vrij gunstige vooringenomenheid bestond tegenover Duitsers en Oostenrijkers. Het waren alhier graag geziene gasten, rijk en voornaam volk, zeer gecultiveerd, "anständige Leute". Er waren zelfs Duitse en Oostenrijkse hoteliers en middenstanders die zich hadden gevestigd in Oostende en er goede zaken deden. En bij intellectuelen bestond een levendige belangstelling voor de Duitse taal- en letterkunde. De harde kennismaking met de Duitsers als bezetter was voor de Oostendenaars dan ook een pijnlijke ontzuivering, die vlug zou omslaan in een diepe afkeer van al wat Duits is. De keerzijde van de medaille was een groeiende anglofilie, wat in Oostende nochtans niet zo evident was na decennia vol spanningen en twisten omtrent botsende Oostendse en Engelse visserijbelangen .

Die gevoelens van haat en afkeer waren trouwens wederkerig. In zijn oorlogsdagboek "Bei uns in Deutschland" heeft Ernest Claes (als krijgsgevangene) dit zeer treffend weergegeven (zoals bijvoorbeeld op p.160 "Bluten müssen sie, bluten ... die verdammte Belgier !"). Door de intern-Duitse oorlogspropaganda werd die Belgenhaat trouwens zorgvuldig gecultiveerd. Het was immers door de schuld van die "verdammte Belgier" dat het briljant plan "von Schlieffen" al dadelijk was uitgedraaid op een fiasco ! De rollen werden gewoon omgedraaid : "Nicht der Mörder sondern der Ermordete hat Schuld !". Door de Belgen te gebruiken als zondebok, werden de strategische en tactische fouten van het Duitse opperbevel netjes verdonkeremaand.

Wat anderzijds niet getuigde van anti-Duitse gevoelens (althans toch niet tijdens de bezetting) was het aantal "natuurlijke" kinderen, verwekt uit relaties tussen Oostendse vrouwen en Duitse militairen of burgers. In de periode 1915/1918 werden er bij de Burgerlijke Stand in Oostende 353 "onwettige geboorten" geregistreerd (dat was toen de benaming voor natuurlijke kinderen), waarvan ongetwijfeld een flink aantal de "vrucht" waren van dergelijke relaties, hetgeen men kan afleiden uit de vaststelling dat tijdens de bezetting het aantal geboorten globaal fel verminderde (een normaal verschijnsel in oorlogstijd) terwijl anderzijds het aantal "onwettige geboorten" bijna op hetzelfde peil bleef. Deze toestand werd duidelijk in de hand gewerkt door het feit dat heel wat Duitsers waren ingekwartierd bij de burgerbevolking, terwijl veel Oostendse jonge mannen waren ingelijfd in het Belgisch leger of gevlucht waren naar het buitenland, dit alles binnen het kader van een uitzichtloze en aanslepende oorlog. Ook waren er nogal wat alleenstaande vrouwen die het financieel zeer moeilijk hadden. Die "kinderen van den Duits" hadden het echter na de oorlog soms zwaar te verduren, vooral vanwege andere kinderen, en de trauma's die hiervan het gevolg waren,

hebben allicht velen later in hun leven nooit kunnen verwerken. Het gezegde "t Verleden leeft in ons" kreeg also een scherpere betekenis dan deze die historici doorgaans voor ogen houden.

Doch er waren ook positieve kanten aan deze Duitse bezetting, meer bepaald de sterke samenhang binnen brede lagen van de Oostendse bevolking. Dit is van blijvende betekenis geweest. Spijts de scherpe politieke tegenstellingen tussen liberalen en katholieken, ontspan zich een horizontaal netwerk "au-dessus de la mêlée" waarin een indrukwekkend aantal personen en instellingen gedurende vier lange en bange jaren het beste van zichzelf hebben gegeven ten bate van hun medeburgers, en vooral dan van de hulpbehoevenden, zwakken, kinderen en bejaarden. Na de oorlog gaf dit een nieuw dynamisme aan het verenigingsleven, de coöperatieven, de socio-culturele verenigingen, de vakbondswerking, de ziekenfondsen, caritatieve instellingen, enz.

Zoals reeds eerder aangegeven, waren er ook positieve kanten voor de visserijsector, zoals de exploratie en exploitatie van de westelijke en zuidelijke visgronden, de invloed van de Britse vakbeweging voor vissers en zeelieden, het snel groeiend ondernemerschap bij de gewone visser dank zij eigen kapitaalbreng. Niet alleen voor Oostende en de kustregio maar ook voor de rest van het land was de zeevisserij overigens een belangrijke hoofdacteur in de economische wederopleving na deze verwoestende oorlog.

Burgemeester Auguste Liebaert (1856-1927) heeft in juli 1912, toen hij benoemd werd als opvolger van de plots overleden burgemeester Alphonse Pieters, allicht nooit kunnen beseffen of vermoeden dat op hem de loodzware en ondankbare taak wachtte van oorlogsburgemeester. Geboren te Oostende op 3 oktober 1856, gehuwd met Louise Thoma (een toen zeer bekende Oostendse familie), handelaar en zakenman, werd hij al vlug een vooraanstaand liberaal politicus in het plaatselijk politiek bedrijf en in de Provincieraad (waarin hij zetelde van 1892 tot 1914). Hij was ook consulaire agent in Canada (1876-1880), secretaris van de Handels- en Zeevaartvereniging, voorzitter van het "Vlaamsch Verbond" (1892-1908) en lid van het Willemsfonds. Tijdens de oorlogsjaren heeft hij ongetwijfeld zijn uiterste best gedaan om Oostende naar best vermogen doorheen deze uiterst moeilijke periode te loodsen. Over hem getuigde zijn opvolger Dr. Moreaux het volgende: "Hij was "the right man" en hij deed zijn zware plichten gestand toen de wereldoorlog losbrak. Zijn moeilijk ambt bekleedde hij met zelfopoffering en toewijding. En indien zijn optreden soms in die harde tijden bekribbelingen heeft verwekt, wezen wij overtuigd dat hij nooit iets anders dan het gemeen best en het heil zijner medeburgers en onderhorigen op het oog heeft gehad." Het is niet bekend hoe hij zelf die oorlogsjaren heeft verwerkt, maar als "go-between" tussen de bevolking en de bezettende overheid, met tussenin dan nog het gekibbel en de verdeeldheid onder de plaatselijke notabelen, moeten die jaren hem ongetwijfeld sterk hebben getekend. In ieder geval, na de oorlog had hij er blijkbaar schoon genoeg van en diende hij zijn ontslag in, dat bij koninklijk besluit van 21 juni 1919 werd aanvaard. Hij was toen 63 jaar, dus nog vrij jong om reeds op die leeftijd de actieve politiek vaarwel te zeggen. Hij overleed acht jaar later te Gent op 25 juli 1927. In scherpe tegenstelling met zijn voorganger Alphonse Pieters (die in 1912 met veel pracht en praal werd ten grave gedragen), werd hij begraven in intieme familiekring. Het Stadsbestuur was hierbij vertegenwoordigd door Schepen Verhaeghe en de Stadssecretaris.

We mogen deze epiloog zeker niet besluiten zonder ook nog even aan te stippen wat er verder gebeurd is met het wrak van de roemrijke "Vindictive". Na de bevrijding was dit wrak uiteraard een grote belemmering voor het hervatten van de havenactiviteiten. De pakketbotendienst Oostende-Dover moest voorlopig voor Zeebrugge kiezen als thuishaven. In Groot-Brittannië was er belangstelling voor het overbrengen van het wrak om het te kunnen behouden als nationaal monument (het Stadsbestuur van Ramsgate bood hiervoor zelfs 3 miljoen pond), doch het bleek niet mogelijk te zijn om het weer voldoende vlot te krijgen voor een dergelijke overtocht. Bijgevolg werd dan maar gekozen voor de meest voor de hand liggende oplossing, nl het wegslepen van het wrak uit de havengeul tot op een plaats buiten de navigatieroutes. Dit zeer speciaal werk werd op 15

en 16 augustus 1919 uitgevoerd door de "Salvage Section" van de Britse Admiraliteit, onder de deskundige leiding van Commodore Young. Tijdens de voorbereidende werkzaamheden moest er wel eerst een nieuwe kiel gemaakt worden omdat de bestaande kiel van de "Vindictive" totaal gebroken en doorzeefd was.

De grote held van het epos van de "Vindictive", Admiraal Sir Roger Keyes, zou later bij het begin van de Tweede Wereldoorlog alhier opnieuw een belangrijke rol spelen. Door Eerste-Minister Winston Churchill werd hij op 10 mei 1940 aangewezen als speciale verbindingsofficier tussen hemzelf en Koning Leopold III. Tijdens die beroerde meidagen bleef hij tijdens de ganse duur van de achttiendaagse veldtocht aan de zijde van de Koning. Als dusdanig heeft hij een rol gespeeld bij de capitulatie van het Belgisch leger, en dit wordt gedetailleerd beschreven in het boek "Kroongetuige", door de Koning zelf geschreven (doch slechts gepubliceerd na zijn overlijden).

Met dit verhaal over Sir Roger Keyes lopen wij in deze epiloog al vooruit op het rampzalig vervolg dat W.O.1 vrij kort nadien reeds zou kennen in W.O.2. Gedreven door hun frustraties en complexen tegenover Frankrijk en Groot-Brittannië, waren de Duitsers in 1914 onbezonnen de oorlog ingetrokken. Hadden zij hieruit de nodige lessen getrokken? Kennelijk niet, want in de kortste keren schaarden zij zich weerom achter een politieke avonturier, nog gevaarlijker en roekelozener dan de Kaiser die intussen in Nederland in een zeer comfortabele ballingschap leefde. En andermaal zou Oostende de verschrikkingen kennen van oorlog en bezetting. En weerom zou de zeevisserij hierbij voor de burgerbevolking een belangrijke rol spelen. Doch dat is een ander verhaal en eventueel het thema van een hierbij aansluitende studie.

"De langste reis begint met de eerste stap" (Confucius). De reis en de zoektocht naar duurzame vrede in Europa, is buitengewoon lang en moeizaam geweest. Werd hiertoe tijdens de Duitse bezetting in W.O.1 de eerste stap gezet, meer bepaald door de moedige en onverzettelijke houding van de burgerbevolking? Het antwoord hierop laten wij aan het persoonlijk oordeel van de lezers van deze studie. Toch willen wij hieraan, ter overweging, volgende slotbeschouwing toevoegen:

In deze studie wordt een stuk plaatselijke geschiedenis beschreven die blijkbaar het strikt lokaal karakter van dergelijke heemkundige studies overschrijdt, niet alleen omdat de feiten gesitueerd worden binnen het algemeen en globaal historisch referentiekader, maar ook en vooral omdat dit een "case study" is aangaande vrij universele gedragingen en reacties tijdens noodsituaties. De geschiedschrijving dient in eerste instantie om lering te kunnen trekken uit het verleden (met het oog op het voorkomen van fouten en vergissingen in de toekomst), en in dat opzicht kan deze "case study" dienstig zijn, vooral wanneer men vaststelt dat nauwelijks een paar decennia later men weer teruggevallen is in nagenoeg dezelfde tekortkomingen. Ook vandaag nog bestaat in de meeste landen de civiele defensie in het beste geval enkel op papier. Aan militaire defensie wordt doorgaans wel de nodige aandacht besteed, doch met militaire middelen kan men (als alles meevalt) een oorlog winnen, maar het is met de civiele defensie dat men nadien de vrede moet winnen, ... wat een zeer complexe en problematische aangelegenheid is, zeker wanneer men erop niet is voorbereid (zie bijvoorbeeld Irak). Ook is het zo, dat via het preventiebeleid van een behoorlijk functionerende civiele defensie, in sommige gevallen het ontstaan van een conflict kan voorkomen worden. Maar, .... When will they ever learn?

## BIBLIOGRAFIE

- ANDRIESSEN, J. - De Eerste Wereldoorlog - REBO Productions, Lisse, Nederland, 2002.  
AYRES, L. - The War with Germany : A statistical summary - Government Printing Office, Washington, USA, 1919.

- ART, J. e.a. – Geschiedenis van de kleine man – BRT/Open School, Brussel, 1979.
- BALDWIN, H. - De Eerste Wereldoorlog – Uitgeverij Het Spectrum, Utrecht, 1965.
- BALTHAZAR, H. e.a. – De moderne tijd van 1914 tot heden – Uitgeverij Baart, pvba, Deurne, 1983.
- BLOCH, I. The future of war, in its technical, economic and political relations - Ginn & Co, Boston, USA, 1899.
- BLY, F. Onze Zeilvischsloepen – De Nederlandsche Boekhandel, Antwerpen, 1920.
- BRADSHAW, S. The Origins of the World War – Macmillan, New York, USA, 1939.
- CLAES, E. Bei uns in Deutschland – oorlogsdagboek – Standaard Boekhandel, Antwerpen, 1920.
- CHURCHILL, W. The World Crisis – Scribner & Sons, New York, USA, 1920.
- DEBAEKE, S. Humor in de oorlog - Uitgeverij De Klaproos, Veurne, 1994.
- DE LAUNAY, J. Histoire de la diplomatie secrète de 1914 à 1945 - Collection Marabout Université – Editions Gérard & Co, Verviers, 1966.
- DEROLEZ, M. Onze oude vissers en hun bedrijf – De Sikkel, Antwerpen, 1950.
- DESNERCK, G. Vlaamse visserij en vissersvaartuigen – Dewilde, Handzame, 1974.
- DESNERCK, R. De Oostendse visserij – Uitgeverij J. Herrebout, Brugge, 1986.
- DEVOS, J. De vissers te Oostende 1870/1889, Grondlijnen voor de studie van hun gemeenschap - Licentiaats thesis RUG Gent, Academiejaar 1978/79.
- DEZUTTERE, Ch. Enquête sur la pêche maritime en Belgique – Office de Publicité, Brussel, 1909.
- DODSON STAMPS, T. A short military history of World War I - Military Academy, West Point, NY, USA, 1950.
- ELLEBOUDT, A. & LEFEVRE, G. – Oostende onder de Duitse bezetting – Uitgave van “De Zeewacht”, Oostende, 1920.
- FALLS, C. The Great War 1914/18 - Putnam's Sons, New York, USA, 1959.
- FILLIAERT, J. De laatste Vlaamse IJslandvaarders – Lannoo, Tielt, 1944.
- GEVAERT, F. & HUBRECHTSEN, F. Oostende 14-18 ( 2 delen) - Uitgeverij De Klaproos, Veurne, 1995.
- GOLDER, A. Rapport sur l'extension de la pêche à vapeur – Oostende, 1901.
- HOCKLING, H. The great epidemic - Little, Brown & Co, Boston, USA, 1961.
- JANSOONE, R. Réalités et perspectives de la pêche maritime belge – Belgische bijdrage voor de « 35a Fiera di Ancona, Internazionale della Pesca », Ancona, Italië, 1975.
- JANSOONE, R. Zoeklicht op de aanvoersector van het zeevisserijbedrijf in België – Benelux Tijdschrift, Brussel, 1982
- JANSOONE, R. Basic problems in fisheries economics and studies on costs and earnings in Belgian fisheries, ABOS-syllabus, 1985.
- JANSOONE, R. Sociological research in fishing communities – ABOS-syllabus, 1985.
- JANSOONE, R. Het laatste bolwerk van de jager: beknopte geschiedenis van de Vlaamse Visserij – Ministerie van Landbouw, Brussel, 1994.
- KLAUSING, J. De zeevisserij te Oostende tussen de eeuwwisseling en de Eerste Wereldoorlog – Ostendiana I, Oostende, 1972.
- LIDDELL HART, B. A History of the World War - Faber, Londen, UK, 1934.
- LLOYD GEORGE, D. War memoirs - Little, Brown & Co, Boston, USA, 1934.
- LUYKX, T. Politieke geschiedenis van België - Antwerpen, 1979.
- MAERVOET, W. De politieke evolutie in het arrondissement Oostende 1830/1914 – Licentiaatsverhandeling RUG Gent, 1965.
- Militärarchiv Freiburg (Breisgau), Duitsland – RM 8/241 - RM 5/V 4853 - RM 120/V 129.
- OMEY, E. Een structuuranalyse van de Belgische zeevisserij – WES, Brugge, 1982.
- PETERSON, H. Propaganda for war - University of Oklahoma Press, Norman, Oklahoma, USA, 1939.
- POPPE, M. Van mannen en de zee – Uitgeverij “Nieuwsblad van de Kust”, Oostende 1977.
- PETITJEAN, L. La marine impériale allemande sur la côte belge - artikel in “Neptunus” - april 1976 / februari 1983.

- REINERS, L. The lamps went out in Europe - Pantheon Books, New York , USA,1955.
- RITTER, G. The Schlieffen Plan - Frederick Praeger, New York, USA, 1958.
- SIMS, W. The Victory at Sea – Doubleday, Page & Co, New York, USA, 1920.
- SMISSAERT, A. Oostende tijdens de Eerste Wereldoorlog – oorlogsdagboek, gepubliceerd in maandelijks afleveringen in “De Plate”, tijdschrift van de Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring “De Plate”, Oostende, m.i.v. 1999.
- TERMOTE, T. S.M.S. Prangenhof – De Vorpostenflottille Flandern 1914-1918 aan de hand van professionele berging en maritiem archeologisch onderzoek. Association for Battlefield Archeology in Flanders, Voormezele, 2003.
- TUCHMAN, B. The guns of August - Macmillan, New York, USA, 1962.
- UREEL, L. De kleine mens in de Grote Oorlog - Lannoo, Tielt, 1984.
- VANCRAEYNEST, R. & DE GROEVE, A. Onze-Lieve-Vrouwecollege Oostende, 1842 – 1992. Oostende, 1992.
- VAN DE HULST, W. & KOCH, K. Ooggetuigen van de Eerste Wereldoorlog - uitgeverij Anthos, Amsterdam, 2004.
- VAN DER WEE, H. & TAVERNIER, K. De Nationale Bank van België en het monetair gebeuren tussen de twee wereldoorlogen - Brussel, 1975.
- VERBRUGGHE, L. De zeevisscherij en de Roode Vloot – De Wilde Roos, Brussel, 1923.
- WEISE, R. Onze Vlaamse vissers in de 1<sup>e</sup> Wereldoorlog – artikel in “Neptunus” nr 269, december 2002.
- WESTWELL, I. World War I: Day by Day – Brown Partworks Ltd, London, UK, 2000.
- WILLEMSSEN, A. Het Vlaams-nationalisme : De geschiedenis van de jaren 1914-1940. Het Spectrum, Utrecht, 1969.
- WILS, L. Flamenpolitik en activisme - Davidsfonds, Leuven, 1974.
- WOLFF, L. In Flanders Fields : The 1917 Campaign - The Viking Press, NY, USA, 1958.
- X. Naval Operations , Official History – Longmans & Green, Londen, UK, 1920/31, vol.1-5.
- X. An Flanderns Küste - Kriegszeitung des Marinekorps (15 maart 1916 – 1 oktober 1918).

### WIJ ZOEKEN

Wij zoeken foto's van binnenzichten van Oostendse cinema's na 1945.

Leden die in het bezit zijn van dergelijke foto's kunnen die afgeven aan de balie van ons museum.

De foto's worden gescand en zo vlug mogelijk terug bezorgd.

## Militaire gebouwen te Oostende in het verleden.

door Freddy Hubrechtsen

### II. HET ARSENAAL(23)

Na het Beleg van Oostende (1601-1604) kwam een Spaans garnizoen in de stad gelegerd.

Het door de troepen bezette terrein, Spaans Kwartier genoemd, was begrensd door de Groentenmarkt, ongeveer de huidige Louisastraat en de stadswallen.

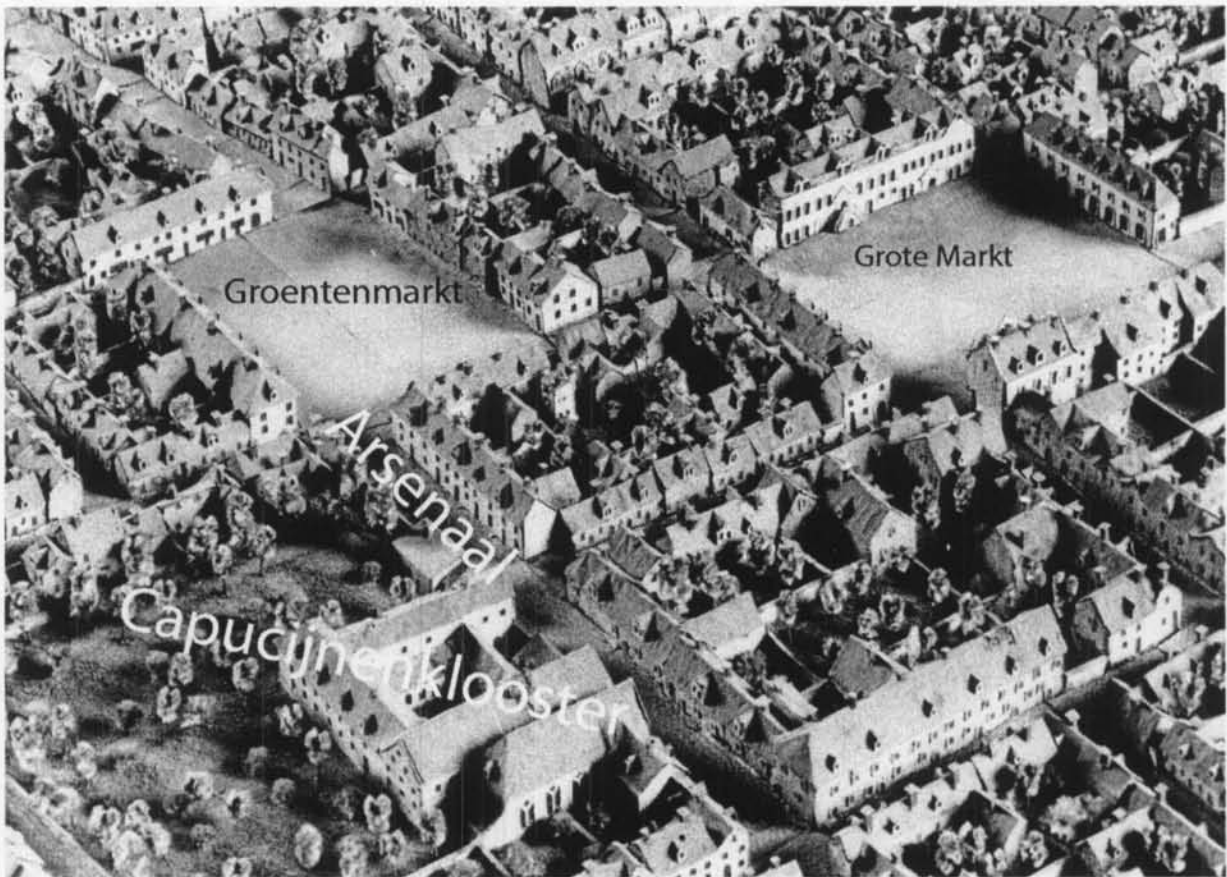
Dit terrein was een onderdeel van de "Laetste Aoffsnydinghe" van de stad tijdens de ultieme fase van het Beleg.

De plaats was bijzonder geschikt om als citadel te dienen met controle over de haveningang en over de stad.

Men bouwde er twee kazernes en nog andere gebouwen met militaire bestemming. Het vaste garnizoen was zeker niet overdadig groot maar in een vesting hoort o.a. artillerie. Uiteraard werd ook een arsenaal gebouwd.

Er wordt ons weinig of niets verteld over dit gebouw in de XVIIde eeuw.

Na het Beleg zou een arsenaal gebouwd zijn op de plaats van het vroegere stadsmagazijn op de Grote Markt. Dit arsenaal werd in 1645 verkocht.(24) Door de krijgsverrichtingen tijdens de Spaanse Successieoorlog werd het nieuwe arsenaal dat gelegen was tegenover het Kapucijnenklooster aan het kruispunt met de Aepestraete (Brabantstraat) verwoest (25)

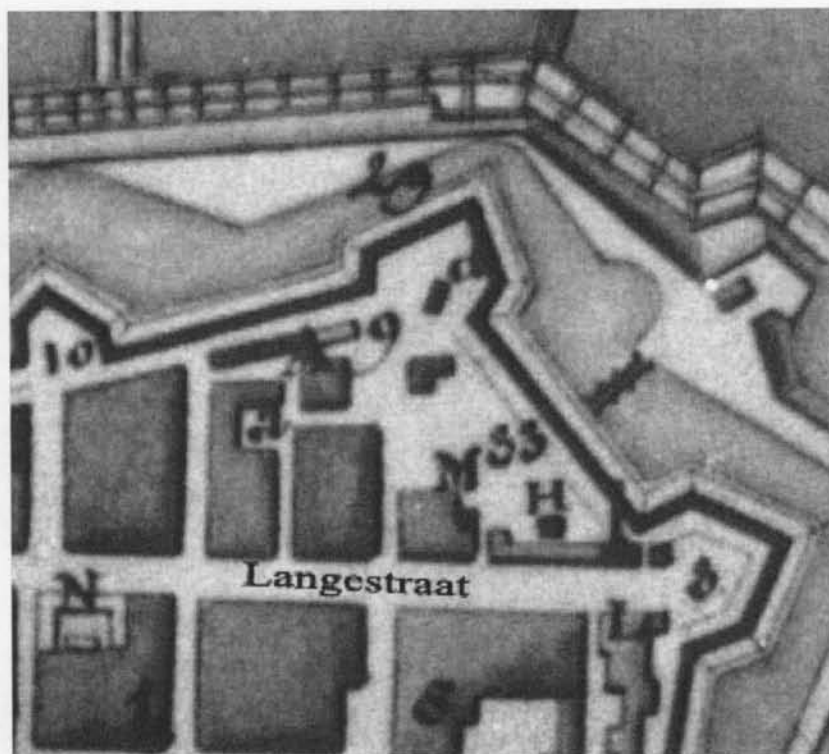


Maquette van Oostende einde 17<sup>de</sup> eeuw (26)

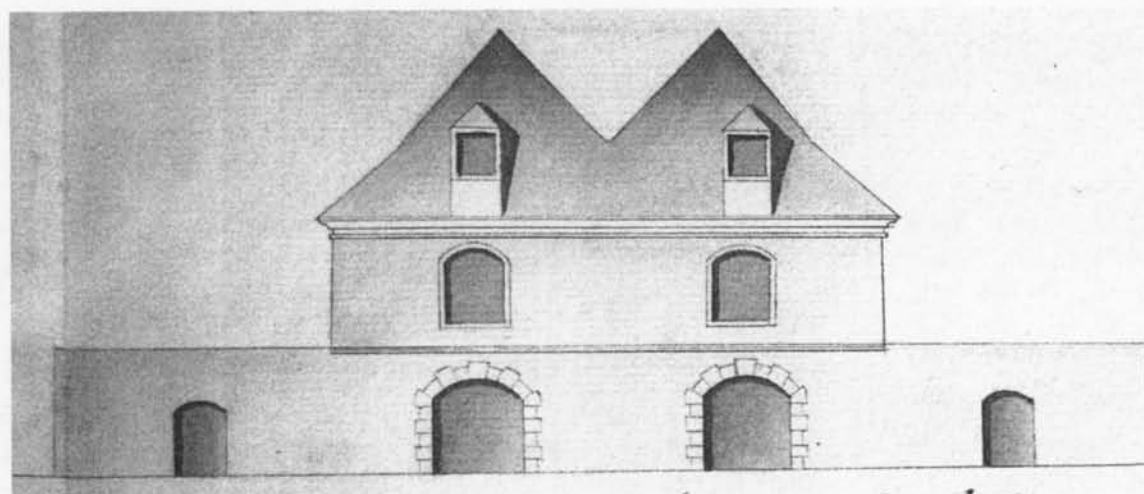
Dan werd het even stil rond het gegeven.

In 1732 ontstond er een discussie omtrent de bouw van een nieuw arsenaal waarbij het idee werd geopperd het vroegere militair hospitaal te gebruiken gezien de munitie daar reeds lag opgeslagen.

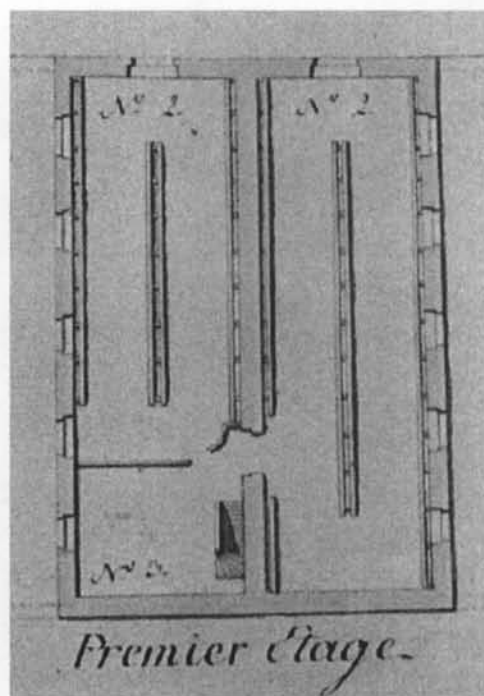
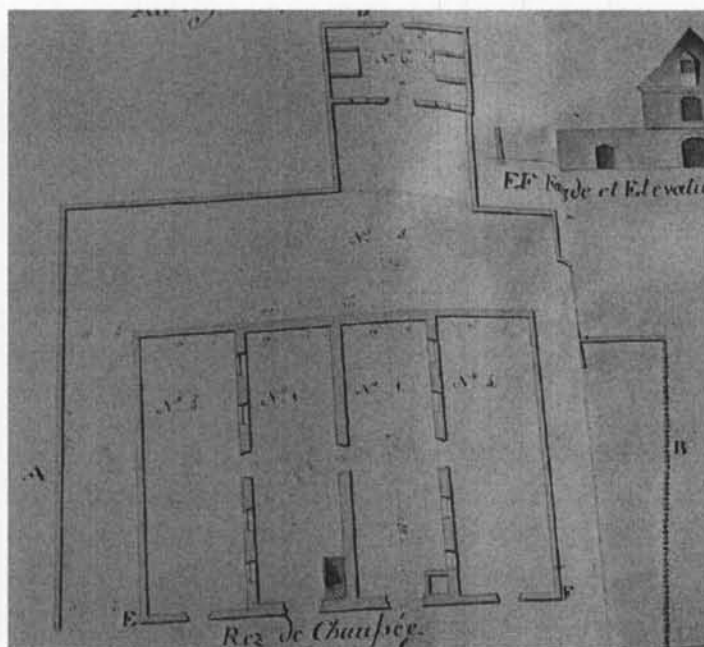
Er werd tenslotte in 1733-1734 een nieuw arsenaal gebouwd achter het militaire hospitaal.(27)



De letter H staat hier voor het arsenaal en I (rechts van H) is het militaire hospitaal.



Vooraanzicht van het gebouw.



Gelijkvloers: Nrs 1: zalen voor de affuiten en hun tractiestel  
 Nrs 4: afgesloten koer waar de projectielen gestockeerd werden  
 Nr 5 : koer  
 Nr 6 : smidse van het arsenaal

Eerste verdiep: Nrs 2 : wapenzalen  
 Nr 3 : lokaal voor het schoonmaken van de wapens

Men was niet helemaal tevreden met de toestand van het gebouw. Er zijn scheuren in het metselwerk wat bewijst dat de constructie van de fundering onzorgvuldig gebeurde. De daken waren met leien belegd maar bij sneeuw en grote regenval bleef het water niettegenstaande de brede loden goot staan tussen de twee daken wat schadelijk was voor het schrijnwerk.

Tijdens de grote uitverkoop van 1781-1782, waarbij heel wat gronden en gebouwen verkocht werden ( ook militaire ), werd het arsenaal verkocht op 31 december 1781 voor 26.400 gulden aan een zekere Franciscus de Vinck.(28)

De Fransen namen in juli 1794 onze contreien terug in voor een lange periode. Met de vrede van Campo Formio in 1797 deed de Oostenrijkse keizer afstand van de Oostenrijkse Nederlanden ten voordele van Frankrijk(29). De Oostenrijkers zullen onze gebieden in 1814 niet meer opeisen waardoor het Verenigd Koninkrijk kon ontstaan.

Op 23 juli 1799 vergaderden de oorlogscommissaris van Oostende Boquet, de commandant van de artillerie Santonnaere en de commandant van de plaatselijke genie D'Autel op last van de minister van oorlog met de bedoeling een proces-verbaal op te stellen waarin alles vermeld werd wat noodzakelijk was voor het militaire establishment in onze stad (30).

Wat de artillerie betreft was alles in orde ware het niet dat het gebouw dat dienst deed als arsenaal een groot magazijn was , eigendom van een "émigré" m.a.w. iemand die voor de Franse bezetting het land verlaten had.

Het gebouw was te groot ( totale oppervlakte 2.550 m<sup>2</sup>) en niet stevig genoeg voor het materiaal dat het moest bevatten.

Men stelde voor een nieuw arsenaal te bouwen:

- Een wapenzaal van 300 m<sup>2</sup>.



- Een loods, 180 m<sup>2</sup>, voor de twee smidsen en een slotenmaker.
- Een magazijn met een gelijkvloers en een verdieping (elk 300 m<sup>2</sup>).
- Een zaal, 210m<sup>2</sup>, voor het behandelen van springstoffen (vuurwerkmaker).

Dat is een totaal van 1290m<sup>2</sup>.

Bij dit nieuwe arsenaal zou een verblijf voor de commandant en de magazijnmeester van de artillerie moeten voorzien worden.

Men blijkt vroeger zelfs geopteerd te hebben voor het Kapucijnenklooster maar gezien dit verkocht werd is men verplicht een nieuwbouw voor te stellen.

Dit nieuwe magazijn zou moeten gebouwd worden in de "nieuwe stad" van 1784 ( het Hazegras) aan de Catharinakreek voor het gemak van aankomst en vertrek van de goederen en materialen.

Dit plan komt later nog ter sprake.

Ook de terugkoop van het oude arsenaal voor een bedrag van 80.000 frank kwam ter sprake maar die prijs bleek meer te zijn dan het gebouw waard was daar het ook niet beschikte over een woonplaats voor de Garde d'Artillerie. Constructie van een nieuw bovenop het oude ?

Jean Charles Busso, op dat ogenblik directeur van de brievenpost , die het klooster van Witte Nonnen op 2 maart 1798 had gekocht voor 650.300 frank, stelde voor dit aan de militaire overheid te verkopen om te dienen als hospitaal, kazerne, arsenaal of een andere militaire instelling (31).

De interesse was gewekt want op reeds 15 september 1804 werd de directeur van de fortificaties, Pasquet, door de 1<sup>ste</sup> inspecteur-generaal van de Genie, Demibarrere, verzocht inlichtingen en advies te verstrekken aan de Minister van Oorlog. Pasquet speelde die vraag op 18 september door naar de kapitein J.St Leger, commandant van de Genie te Oostende (32).

Wij vinden dit klooster niet terug op de lijst van de militaire gebouwen die door de stad moesten overgenomen worden waaruit kan blijken dat dit domein toch niet door de overheid werd aangekocht (33).

Op 13 augustus 1814 werd een conventie gesloten tussen Groot-Brittannië en Nederland betreffende de controle op en het herstel van de versterkingen in de Lage landen.

Op 1 november 1815 stelde Captain Gipps van de Royal Engineers een inspectierapport op over de Vesting Oostende waarin hij o.a.vermeldt: "Storehouses, their state en contents :The only Public Store-houses, consist in the Arsenal, (which contains a good Artillery Establishment) (34).

Daarmee kennen we het bestaan van een arsenaal maar nog de locatie niet.

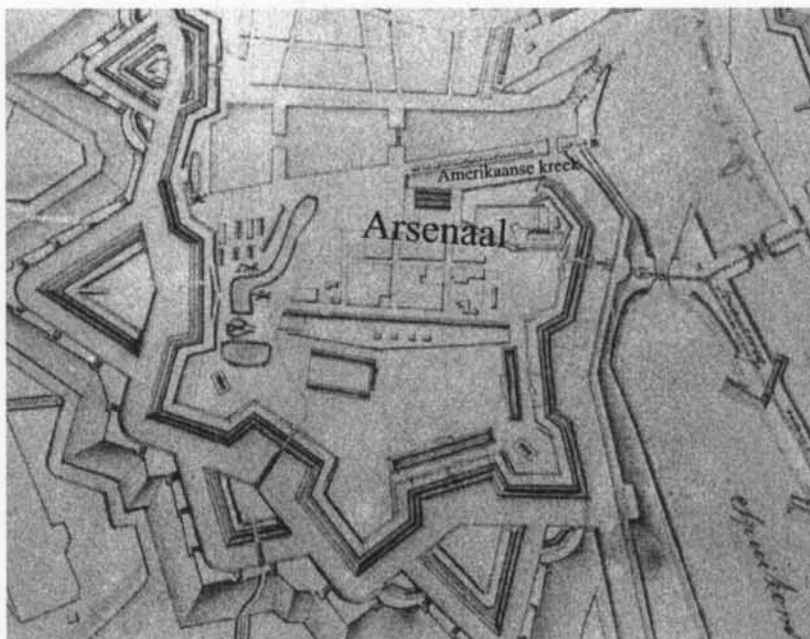
In zijn "Memorie van aanval en verdediging voor de vesting Oostende" van 20 september 1817 schrijft 1<sup>ste</sup> kapitein ir. Pasteur "Het arsenaal is een geabandonneerde kerk en klooster bestaande uit twee etages en hebbende een lengte van 120 voet en breedte van 106 voet voorzien van een groot plein waarop noch kanonstelling noch kogelbakken enz. zich bevinden. Dit gebouw is over het algemeen zeer slecht, oud, bouwvallig en zeer ondoelmatig dadelijk achter het front van attaque in nauwe straten, en zeer verre van de losplaatsen gesitueerd. Het is een dringende noodzakelijkheid een nieuw arsenaal voor de vesting aan te bouwen, hetwelk dan ook zal plaats hebben, hoewel deszelfs emplacement nog niet is bepaald; wij oordelen dat hetzelfde nooit beter dan naast de St Catherina Sluis aan de Amerikaansche Kreek zoude kunnen gesitueerd zijn" (35)

Op 2 augustus 1820 meldt Pasteur terloops in een brief aan de gouverneur van de provincie dat hij "dadelijk een begin heeft doen maken met het graven der fundamenten van het nieuw arsenaal" (36)

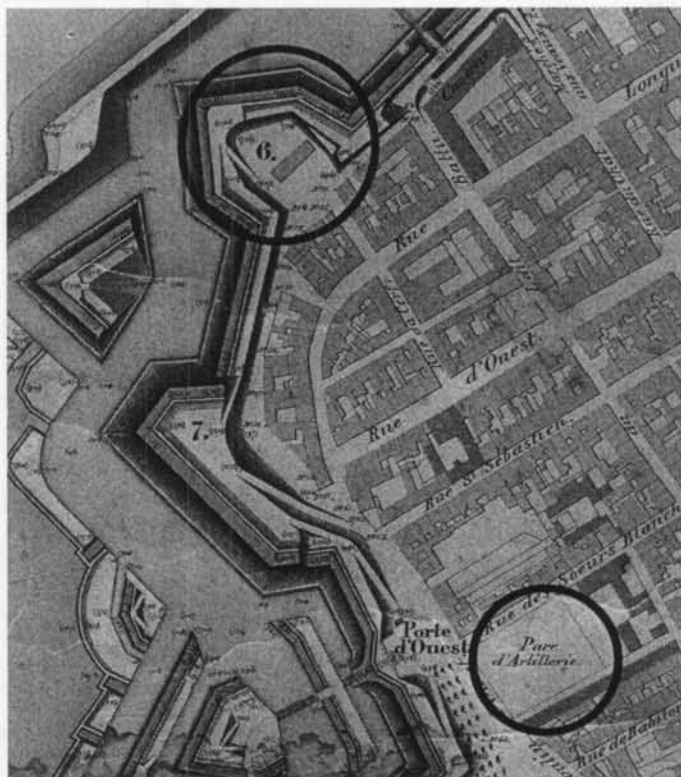
In zijn "Aantekeningen voor de vesting Oostende" vermeldt de opsteller over het arsenaal dat het is "een geheel nieuw bomvrij gebouw van drie etages lang 50 ellen, breed 32,50 ellen gelegen aan de Amerikaansche kreek, waardoor het alleen te water kan ontvangen; het is voorzien van eenen goeden ringmuur, waardoor eene ruime binnenplaats wordt ingesloten; er bestaan vier bakkerijen ieder voor 500 rations; tevens is er plaats tot berging van alle artillerie & genie behoeften & eenige levensmiddelen"(37).

Het arsenaal heeft een leien dak en er zijn twee citernes met een gezamenlijke capaciteit van ca. 400 kubieke meter.

Op de afbeelding hierna ziet u een uittreksel uit een kaart van 1823 met de plaats van het nieuwgebouwde arsenaal (38).



Het kanonmeubilair en de munitie werd niet alleen in het arsenaal bewaard want in zijn "Memorie van aanval en verdediging over de vesting Oostende" schrijft de kapitein ingenieur Masseur in 1825 in zijn laatste paragraaf: "Tegenover de Westpoort bevindt zich door hoge muren omringd een tuinplein, waarop de nodige kanonstellingen, kogelstapels & zijn; ook diend een gedeelte van het inwendige van Bastion N° 6 voor kogelstapels."(39)



In 1839 werd binnen het domein nog een ruime woning gebouwd voor de Garde d'Artillerie met zolder en kelder. In 1856 bouwde men een smidse binnen het domein.

Het gebouw had naast zijn uitstekende ligging, aanlegplaats voor schepen waardoor een snel laden en lossen mogelijk was en ver genoeg van het mogelijk aanvalspunt, ook nadelen.

Door zijn grote hoogte is het niet helemaal aan het zicht van buiten onttrokken en kan het zo vanaf het kruispunt Nieuwpoortsesteenweg – Torhoutsesteenweg onder vuur genomen worden(40)

Op zondag 26 maart 1865 merkten voorbijgangers omstreeks 14u30 op dat er rook kwam uit één van de vensters van het arsenaal. De alarmklok werd geluid en burgemeester Van Iseghem, plaatscommandant kolonel Bergenhouw en de commandant van het 8<sup>ste</sup> linieregiment, kolonel Dupont waren bij de eersten op de plaats van de ramp. De brandweer met de architect Vanhercke aan het hoofd werkte de ganse namiddag en nacht door maar kon het gebouw niet redden. De omgevende woningen konden echter gevrijwaard worden. Op 28 maart flakkerde de brand terug op in een kelder maar door het moedig optreden van een aantal militairen en een brandweerman kon een grote explosie verhinderd worden. Zelfs op 29 maart was nog een afdeling van de brandweer aan het nablussen.

Op 30 maart was het vuur volledig gedoofd.

Enkel de Garde d'Artillerie, kapitein M.Mutton, die zijn woning binnendrong om waardevolle documenten en voorwerpen te redden werd ingesloten in zijn woning en zwaar verbrand maar overleefde de catastrofe. In het puin werden een honderdtal frankstukken in goud gevonden en een aantal deels gesmolten zilveren muntstukken (41)

Voor hun optreden tijdens de brand op 26 maart werden de volgende ondersectiechefs van de brandweer beloond met de medaille in vermeille (verguld zilver): Jean Vanhove, Leopold Van Yper, Pierre Hoedts en Ferdinand Van Outryve. De sectiechefs zelf waren ook aanwezig tijdens de brand maar het beperkt aantal medailles die zouden uitgereikt worden deed hen besluiten de ondersectiechefs voor te dragen.

Voor hun optreden op 28 maart kregen de volgende mensen een medaille:

In goud: brandweercommandant Pierre Vanhercke, kapitein Pierre Vandenbogaerde, commandant van de genie; kapitein-commandant Louis Vilain van het 4<sup>de</sup> artillerieregiment.

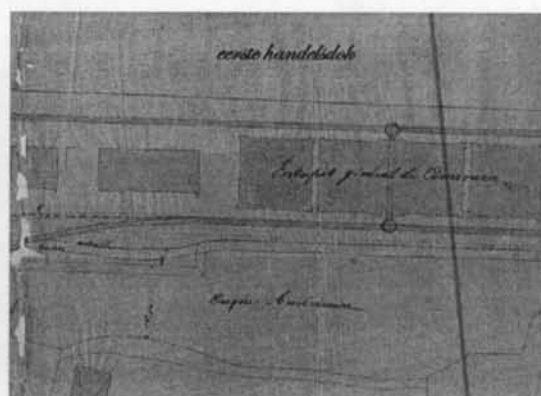
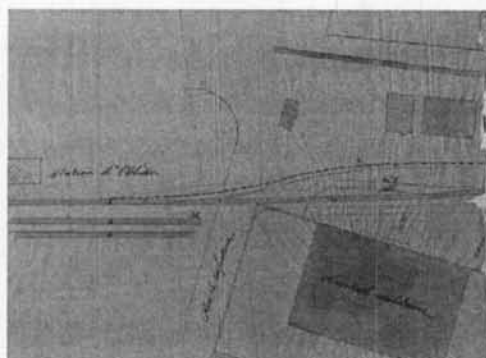
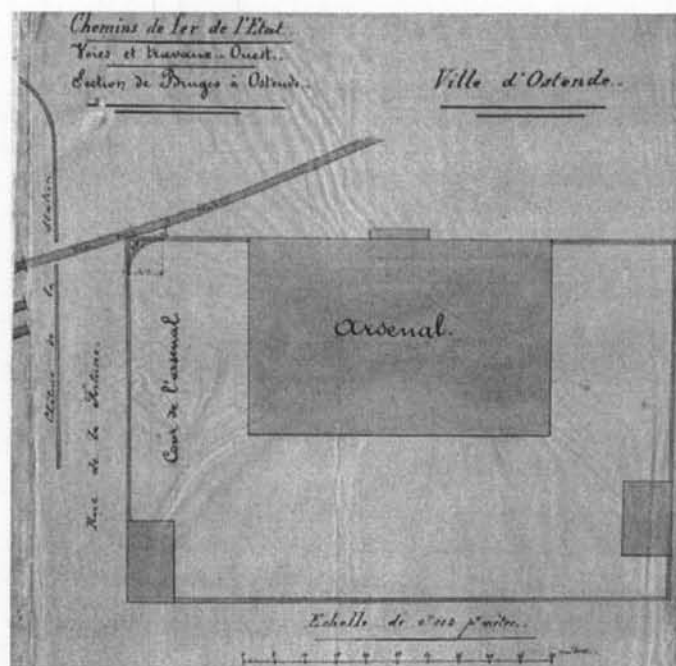
In vermeille: brandweerman Albert Vigne, conducteurs van de artillerie Jean Baptiste Claeys en Albert Tilkens, kanonnier 1<sup>ste</sup> klas Adolphe Biard, Brigadier-portier van de artillerie Jean Baptiste Vanderputten, de kanonniers 2<sup>de</sup> klas van het 4<sup>de</sup> artillerieregiment Louis Neetens, Henri Paelmen, François Cirez, Aimé Marechal, Charles George, Jean Nicolas en Jean Baptiste Goor.(42)

Gezien de regering Oostende als vestingstad had afgeschreven, werd door baron Chazal, Minister van Oorlog, bij ministerieel besluit van 20 juni 1865 een speciale commissie samengesteld om te onderzoeken welke terreinen en gebouwen afhankelijk van het nationaal militair domein te Oostende dienden te worden voorbestemd om over te dragen aan de verschillende staatsdiensten.

Deze commissie vergaderde in het stadhuis gedurende drie zittingen en verklaarde zich akkoord met een proces-verbaal van 10 augustus 1865 waarna de leden van de commissie dit document ondertekenden.(43)

In het eerste hoofdstuk werd reeds de overgave van het Koninginne- of Groot Kwartier besproken. Naast een aantal later nog te bespreken gebouwen en domeinen kwam ook het arsenaal aan de beurt.

Op 28 juni 1865 ondertekenden de majoor Eugène Trumper, commandant van de Genie te Oostende, en Bernard Van Moere, hoofdgenieur en diensthoofd bij de Staatsspoorwegen, een proces-verbaal betreffende de afstand door de militaire overheid van een terreingedeelte van 7,74m<sup>2</sup> in de westelijke hoek van het domein om de aanleg toe te laten van een spoorlijn vanuit het station naar de stedelijke opslagplaatsen(44)



Er komt een vervolg met een proces-verbaal van 27 december 1865 getekend door majoor Trumper en Dhr. Van Bredael, ontvanger van Registratie en Domeinen te Oostende waarbij de gebouwen, koeren en tuinen aan het Ministerie van Financiën worden overgedragen.

Deze overdracht behelst niet de woning van de Garde d'Artillerie (donker gekleurd op het plan) en het terreingedeelte dat reeds in juni aan het Ministerie van Openbare Werken overgegeven

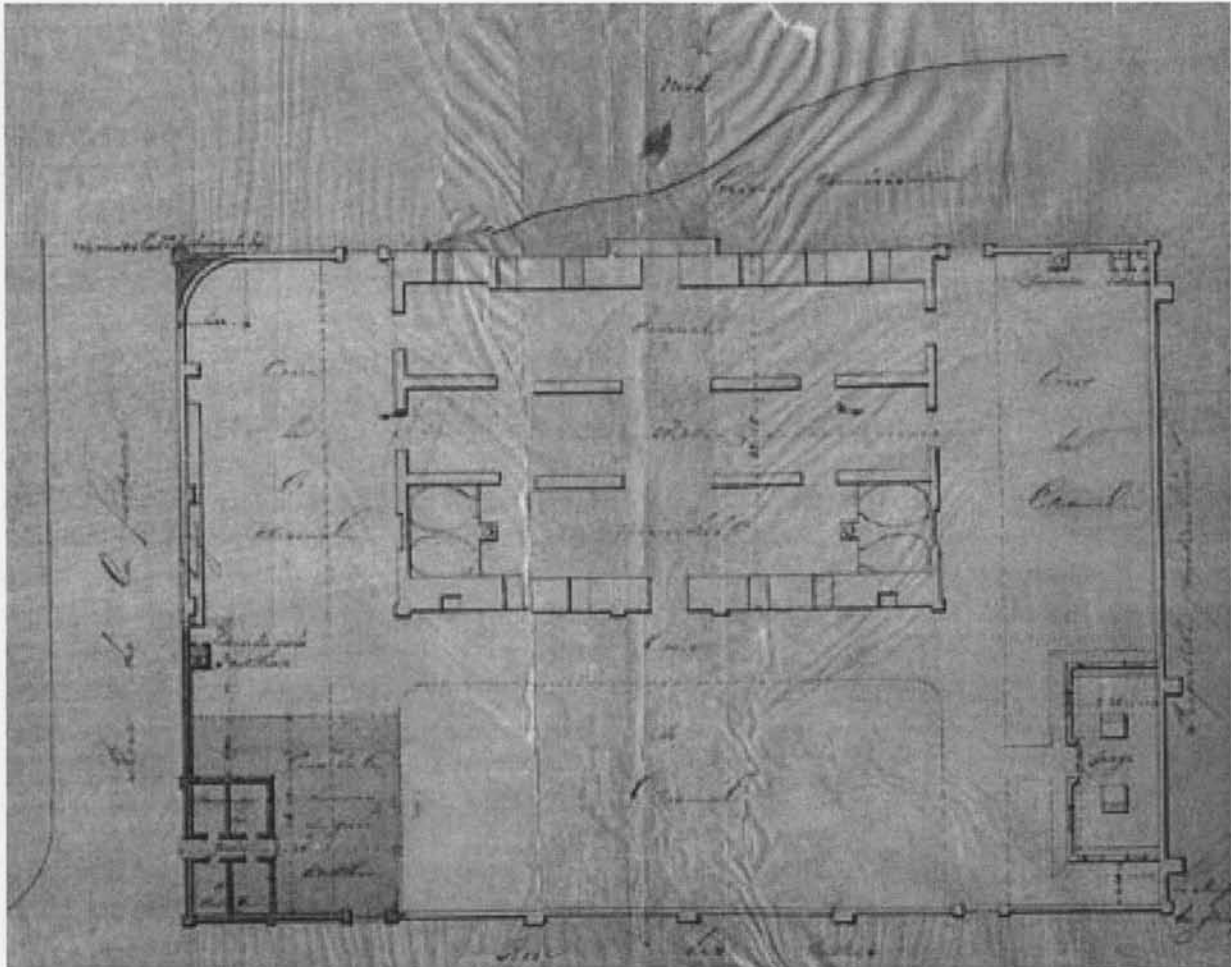
Het overgedragen gedeelte beslaat een oppervlakte van :

	ha	a	ca	ma
Arsenaal	0	16	11	
De smidse	0	01	44	
De koer met ovens, latrines, hangar en de omheiningmuur	0	31	54	26
Totaal	0	49	09	26

Hat arsenaal zelf meet 50,2m lang, 32,1 m breed en 13 m hoog met vier broodovens, twee fornuizen waarvan één met grote koperen ketel, twee pompen met arduinen bekken, 487 m ankers uit getrokken ijzer met bijbehoren, 50 kg smeedijzeren bouwonderdelen, ijzeren trapeleuningen, 70 kg oud lood etc. De loods bevindt zich tegen de westelijke muur van de omheining, is 20m lang op 1,25m breed en 1,75 m hoog met 11 eikenhouten stijlen op arduinen sokkel en een dak bedekt met rode Boomse dakpannen. De koer omringt de gebouwen en heeft een omheiningmuur van 2,8 m hoogte en 0,7 m dik. De smidse met vier vuren bevindt zich in de oostelijke hoek van de omheining

in een gemetseld bouwwerk en is 17,2m lang, 8,35m breed en 3,5m hoog. Het dak bestaat uit blauwe Boomse dakpannen.

Er bevindt zich nog een oven en een latrine in metselwerk tegen de noordelijke muur.



Het derde deel van de overdracht is een proces-verbaal van 3 november 1866 van overgave tussen de Ministeries van Oorlog en Financiën enerzijds en het Ministerie van Openbare werken (Directies Spoorwegen, Post en Telegraaf) anderzijds betreffende de militaire terreinen nodig voor de spoorweg en afhankelijkheden. Dit PV werd ondertekend door 1<sup>ste</sup> kapitein Soyer, commandant van de Genie van Oostende, Dhr. Van Bredael, ontvanger van de Registratie en Domeinen te Oostende en Dhr. Lamquet, ingenieur diensthoofd bij de directie Spoorwegen, Post en Telegraaf (45)

Het behelst hier de overdracht van totaal 6ha, 68a, 70ca, 26ma. bestaande uit

- a. de woning van de Garde d'Artillerie ( 3 are 60 ca)
- b. de gebouwen en terrein overgegeven op 27/12/1865 aan het Ministerie van Financiën (zie boven)
- c. terreinen die deel uitmaakten van de vesting en die in een later hoofdstuk nog besproken worden.

Hiermee viel het doek voor het arsenaal van Oostende.

(wordt vervolgd)

## EINDNOTEN

De eindnoten van (1) t.e.m. (22) verwijzen naar het artikel "Militaire gebouwen te Oostende in het verleden" verschenen in het februari-nummer blz. 2006-53.

- (1) Museum voor schone Kunsten Oostende.
- (2) De straatnamen van Oostende wijzigden regelmatig. In de 18<sup>de</sup> eeuw noemde de Van Iseghemlaan de Vestingstraat en later de Noordstraat en Noordlaan. De Christinastraat was de Karne- of Keernemelkstraat. Het gedeelte van de Vlaanderenstraat waarvan sprake was de Kalvermarkt of Beestenmarkt. De verbinding Grote Markt en Langestraat was de Kattestraat.
- (3) Proces-Verbaal 04/07/1866 met toelating ministerie van oorlog van 23/06/1866, 4<sup>de</sup> afdeling Nr 14325 en ministerie van financiën Nr 7131 Ca van 2 juli 1866 (Archief Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate).
- (4) Over de datums 1741 of 1742 zijn de onderscheiden bronnen het blijkbaar niet eens.
- (5) «Etat des bâtiments destinés a loger des troupes a Ostende et au fort philippe» Service Historique de L' Armée de Terre (SHAT), Château de Vincennes» Archief: Genie, Places Etrangères, Carton I pièce 32.
- (6) Uittreksel uit een kaart van 1747, anoniem, SHAT Bibliotheek.
- (7) Bedoeld is Maria Theresia wiens opvolging van haar vader, Karel VI, zelfs na de Pragmaticke Sanctie nog steeds niet vol aanvaard werd door sommige mogendheden.
- (8) "Atlas contenant les plans et profils des batiments militaires en la ville d'Ostende" SHAT Bibliotheek. Er zijn 26 plannen waarvan één opgemeten en getekend door kapitein ingenieur H.Hamez in 1766, twee opgemeten door onderluitenant ingenieur De Lamy en getekend door onderluitenant ingenieur A.Boulanger ( 1768) en drie opgemeten en getekend door onderluitenant ingenieur A.Boulanger (1767, 1768, 1769). Op de andere plannen staat geen naam vermeld.
- (9) Er zijn duidelijk wijzigingen gebeurd in de loop der jaren want de cijfers komen niet overeen met hetgeen D'Ayme in zijn verslag vermeld had. Zelfs met aan de bewoners wat meer ruimte in bed te geven.
- (10) Daniël Farasyn: "1769-1794: de 18<sup>de</sup> eeuwse bloeiperiode van Oostende", blz. 53.Stadsarchief Oostende 1998.
- (11) De "Munitionnaire" of proviandmeester is de ambtenaar belast met de bevoorrading van levensmiddelen en andere bevoorrading van de troepen. Het woord "munition" komt van "munir"=voorzien van, in dit geval voorzien van wapens en levensmiddelen. Vgl. het "pain de munition" = brood dat als mondvoorraad aan de soldaten werd uitgedeeld. Voor specifieke bevoorrading had men soms specifieke benaming zoals vb. "munitionnaire d'artillerie".
- (12) SHAT Archief: dossier Xe537 en Xe538.
- (13) Rijksarchief Brugge (RAB) Inventaris 86 Nr 3655.
- (14) SHAT dossier Xe537 en Archief Koninklijk Museum voor het Leger en de Krijgsgeschiedenis (KML), Fortificatie Oostende, doos 3, bundel 12.
- (15) RAB. Inventaris 82 Nr. 2419.
- (16) Archief KML Fortificatie Oostende, doos 4: de verslagen van de onderscheiden commandanten van de plaatselijke militaire genie.
- (17) Stad Oostende, registers voor geboorten en overlijden.
- (18) Archief KML Fortificatie Oostende, doos 4.
- (19) Idem.
- (20) Uittreksel van een kaart van Oostende en omgeving opgemaakt door de topografische brigade van de militaire genie 20 februari 1856 (Kaart 1856 archief De Plate). De brug naar de kursaal werd later verplaatst want hij wordt 10 jaar later op de tekening behorend bij het PV van overgave (verwijzing 3) geplaatst ongeveer ter hoogte van de Vlaanderenstraat.
- (21) Zie verwijzing (3).

- (22) Museum voor Schone Kunsten Oostende. In Oostende houdt men nogal hardnekkig vast aan de betiteling "Het Spaans...." Zelfs als dit overduidelijk uit de Oostenrijkse periode of uit een latere periode stamt cfr. het "Spaans" huisje in de Christinastraat.
- (23) Latijn: ars, arcis : burcht, citadel. Een arsenaal is een plaats waar militair materiaal wordt opgeslagen, hersteld en/of vervaardigd. Men onderscheidt ook nog marinearsenalen waar oorlogsschepen worden gebouwd. Het woord arsenaal dekt tegenwoordig vele ladingen en zijn nu meestal constructieateliers. Vroegere militaire arsenalen zijn tegenwoordig veelal als museum ingericht vb. het Berlijnse Zeughaus (Ned. Tuighuis) aan de prachtboulevard Unter den Linden waarin het "Deutsches Historisches Museum" is ondergebracht en vooral het "Landeszeughaus " te Graz (Oostenrijk) waarin zich de grootste historisch gegroeide collectie helmen, harnassen en wapentuig ter wereld bevindt.
- (24) Ary Sleeks: " Oude Oostendse Straten en Gebouwen", p. 75 en 77. Oostende s.d.
- (25) J.J.Bowens; "Nauwkeurige Beschrijving der oude en beroemde zee stad Oostende gelegen in Oostenryksch Vlaenderen" Brugge 1792, Anastatische herdruk Familia et Patria Handzame 1968, p.15.
- (26) Daniël Farasyn; "Belgische Steden in Reliëf – Oostende" Pro Civitate Brussel 1965.
- (27) -Daniël Farasyn; "1769-1794..." o.c. p.54.,  
 -"Atlas..." SHAT Bibliotheek o.c.: 1732 - Algemeen Rijksarchief (ARA) Conseil des Finances, Inventaris 103 Nr 3081  
 -Olivier Debaere vergist zich in zijn werk «Stedenatlas van Oostende»-Oostends Stadsarchief 2002- waar hij op p.105 vermeldt dat het arsenaal zich ten zuiden van de stad bevindt zoals getekend op een kaart uit 1742 (afbeelding 58 in het boek). Het door hem bedoelde arsenaal is de plaats van de scheepswerven.  
 Een militair arsenaal zal nooit buiten de vesting gebouwd worden !
- (28) J.J.Bowens,o.c.,deel II p. 178 - Nota Generaal Durutte "sur les Places du Département de la Lys" maar hier is sprake van de verkoop aan een Deens burger, KLM Franse periode Invent. 17 Doos 18 Nr 421.
- (29) KML 1997 Acta van het colloquium "Campofornio 1797: La Belgique change de maîtres" Art.III van dit verdrag: «Sa majesté l'empereur, roi de Hongrie et de Bohème, renonce, pour elle et ces successeurs, en faveur de la république française, a tous ses droits et titres sur les ci-devants provinces belgiques, connues sous le nom de Pays-Bas autrichiens. La République française possèdera ces pays à perpétuité, en toute souveraineté et propriété, et avec les biens territoriaux qui en dépendent».
- (30) SHAT dossier Xe 537.
- (31) Brief Busso aan Napoleon (26 Thermidor an 12 =14 augustus 1804) KML Fortificatie Oostende Doos 3 bundel 11.
- (32) KML Fortificatie Oostende Doos 3 bundel 11.
- (33) RAB Inventaris 82 Nr 2419; SHAT dossier Xe 537.
- (34) - J-Carmichael Smith, Colonel Commanding Royal Engineers: His Royal Highness The Prince of Orange – State of the Fortresses in Flanders – November 1815" KML bibliotheek DK 1 (Br).  
 - Lieut.General Sir Harry, D.Jones,K.C.B.: "Reports relating to the re-establishment of the Fortresses in the Netherlands from 1814 to 1830" London 1861 (Printed for Private Circulation) –privé collectie.
- (35) KML Fortificatie Oostende Doos 4. Het "front van attaque" waarvan sprake is de westelijke zijde van de stad waarlangs de aanvaller in het verleden bij herhaling de stad is ingedrongen.
- (36) KML A12/34/11.
- (37) NN ± 1823 KML Fortificatie Oostende Doos 4. Dr K.A.H.W. Leenders , mededelingenblad Heemkundekring Jan Uten Houde Etten-Leur Nr 25(2004) "Van Ellen Palmen en Meters": In 1810werd het metriek tiendelig maatstelsel ingevoerd en na de Franse periode wilden sommigen terug naar het oude maatstelsel. In 1816 kwam men tot een compromis waarbij de oude klassieke benamingen gebruikt werden m.a.w. 1el = 1m, 1palm = 10 cm, 1 duim = 1

cm. Dit bleef in Nederland van kracht tot 1937. Men moet dus voorzichtig zijn als men leest hoe groot onze voorouders uit die tijd waren: 1 el, 8 palmen, 1 duim is dus niet  $1 \times 69 + 8 \times 10 + 1 \times 2,5 = 151,5$  cm maar wel 181 cm en dus niet van de kleinste ! Zie ook "Almanach der provincie West-Vlaenderen" Brugge 1829.

- (38) KML Kaarten in handschrift Oostende A11.
- (39) KML Fortificatie Oostende Doos 4. Dit tuinplein is niets anders dan de tuin van het voormalig klooster der Witte Nonnen die ook nog "Parc à Boulets" werd genoemd. - Kaart 1856 (o.c.)
- (40) E.Trumper, 1<sup>ste</sup> Kapitein van de Genie, "Mémoire descriptif de la Place d'Ostende et ses environs"
- (41) L'Echo d'Ostende van 29 en 30 maart 1865.
- (42) - Koninklijk Besluit van 15 september 1865 gepubliceerd in het Staatsblad van 26 september 1865 bijlage p.25.  
- Ronny Villeirs: "Geschiedenis Brandweer Oostende" Oostende 1988 p.10-11.
- (43) 5<sup>de</sup> Regionale Directie van de Militaire gebouwen (5 KDR) Brugge 31.01.1966: Verslag in verband met de eigendomstoestand van de Generaal Mahieukazerne en de eigendomsgrens: Staatsdomein en het Maria-Hendrikapark .
- (44) PV van 28.06.1865 met toelating van het Ministerie van Oorlog d.d. 03/06/1865 4<sup>de</sup> afdeling Nr. 12809 en het Ministerie van Openbare Werken d.d. 06/05/1865 2<sup>de</sup> directie Nr. 297/2493 (Archief de Plate).
- (45) PV van 03/11/1866 met toelating van het Ministerie van Oorlog van 28/05/1866 4<sup>de</sup> afdeling Nr 14325, het Ministerie van Financiën van 09/06/1866 2<sup>de</sup> afdeling Nr. 325/8237 en het Ministerie van Openbare Werken van 6 juni 1866 Nr. 297/2826, 2<sup>de</sup> afdeling, 2<sup>de</sup> bureau uitgaand Nr. 16688.(Archief de Plate).

**RAADPLEEG REGELMATIG ONZE WEBSITE! ([www.deplate.be](http://www.deplate.be))**

Wat vindt U daar?

- De inhoud van ons tijdschrift.
- De inhoud van de tijdschriften waarmee wij een ruilabonnement hebben.
- Het jaarprogramma (met eventueel de laatste aanpassingen).
- De tijdelijke tentoonstellingen.
- De geschiedenis van De Plate en van ons Museum.



# DRIENKGELD

Serge VAN DAELE

Drinkgeld – pourboire – een tip – een fooi.

We weten allemaal waar het over gaat, maar de oorsprong is hoogst amusant.

In feite moeten we starten met het Engelse woord ‘tip’. In de 18<sup>e</sup> eeuw komt het voor de eerste keer voor in een Londens restaurant waar de eigenaar een grote schaal op de toonbank plaatste met de woorden: “To Insure Promptness”. Letterlijk: voor een vlugge bediening.

Gasten die iets in de schaal gooiden, kregen inderdaad een veel snellere bediening.

De drie eerste letters van de woorden vormen samen het woord ‘TIP’.

De horeca is een traditionele fooienfuik, waar mensen in een gezellige stemming geld spenderen aan eten en drinken dat thuis dikwijls veel goedkoper is.

Kelners en serveersters verdienen weliswaar een salaris, maar het baantje is niet echt een vetpot, het werk is tamelijk zwaar en extraatjes zijn altijd welkom. Met het geven van een fooi kan de klant zijn waardering uitdrukken voor de kwaliteit van de dienstverlening. Als men niet tevreden is, geeft men niets.

Drinkgeld: het is de gewoonte, naargelang de appreciatie, wat drinkgeld op tafel te laten liggen: voor kleinere rekeningen is dat ongeveer 10%, voor grotere rekeningen iets minder dan 10%.

Drinkgeld geven is een kunst: niet te weinig, niet te veel. In Japan is dat eenvoudig, men geeft of ontvangt er nooit drinkgeld, het wordt er als onwaardig beschouwd. In de VSA daarentegen geldt het vaste tarief van 15% in restaurants. Fooien geven aan de barman in een Ierse pub is een belediging!

Elders in de wereld is dat niet zo duidelijk. De Tsjechen passen de volgende regel toe: afronding naar boven. Gewoonlijk naar een hoger tiental, geen honderdtal.

Meestal geeft men als reiziger in een hotel een fooi van 5 tot 8%. Nooit overdrijven! En ben je niet tevreden, geef je geen fooi. Fooien geeft men aan obers, portiers, kamermeisjes, bagagedragers, taxichauffeurs ... Een fooi (vooraf) garandeert natuurlijk geen perfecte bediening, maar soms helpt het wel (vooral op hotel bij een meerdaags verblijf).

Tot een 30-jaar geleden was er nogal wat te doen rond de verdeling van de fooien in het restaurant. Er werd een ingewikkeld systeem opgezet waar elk personeelslid (in sommige grote hotels en restaurants) een deel kreeg van het zogenaamde “drinkgeld”. Dit was ook zo in de Oostendse hotels en restaurants.

Het woord “drinkgeld”, in het Oostends dialect “drienkged”, kon ik niet terugvinden in het woordenboek van R. Desnerck. Het is waarschijnlijk geen zuiver dialect want in het Duits vinden we ook “Trinkgeld” terug. Het woord “pourboire” komt reeds voor in het Brusselse restaurantwezen in 1860 wanneer een klant een fooi gaf aan een ‘commis’ met de woorden “pour boire un verre mon petit” en wordt geassocieerd met de jonge snaken die dikwijls heel vroeg in het horecaberoep stapten als “commis” of “piccolo”. Het karige loon diende aan moeder afgegeven te worden maar over de fooi werd nooit gesproken en het diende heel vaak om de eerste sigaret of het eerste glas bier stiekem aan te schaffen.

In tijden van armoede en economische recessie was dit een ware luxe.

Weinig kelners en zaalmeesters kennen nu nog het “Troncsysteem” of “Busstelsel” van vroeger.

Heden ten dage verdeelt men gewoon de fooien onder elkaar (of niet!). In vele gevallen zal de patroon zich daar niet mee bezig houden.

Het "busstelsel" van vroeger bestond uit een grote "bus" waarin al de fooien terecht kwamen. Meestal was dit een kom uit glas of zilver met een slot eraan.

Om de 14 dagen of maandelijks opende de patroon of zaalmeester de bus en werden de fooien verdeeld volgens een puntensysteem.

Elke zaak had zo zijn eigen interpretatie van de puntenverdeling maar het kwam er meestal op neer dat de hoogste in functie de meeste fooien kreeg!

#### Voorbeeld van het busstelsel in het hotel Wellington anno 1954

Zaalmeester en keukenchef 12 punten

Rangskelner en saucier 9 punten

Kelner en kok 6 punten

Receptionist en piccolo 2 punten

2<sup>e</sup> zaalmeester en 2<sup>e</sup> chef 10 punten

Halve rangskelner en chef pâtissier 8 punten

Commis keuken en commis restaurant 3 punten

Voiturier en portier 1 punt

Het dient wel vermeld dat sommigen (voiturier, portier) fooien ontvingen van de gasten die nooit in de tronc terecht kwamen, omdat die personeelsleden enkel leefden van de fooien (dus geen vast inkomen hadden).

**Op de foto hiernaast bemerkt u zo'n "tronc" in massief zilver van het Wellington hotel.**

**Ze is voor het eerst gebruikt in 1906 en deed dienst tot de beginjaren '60.**

**Bemerk bovenaan de gleuf om het geld in te stoppen. Binnenin is er een reservoir om het geld op te vangen.**

**Op huwelijken en belangrijke feesten in het hotel was het nog wel eens de gewoonte dat een 'commis' rondging bij de gasten, van tafel tot tafel, om wat drinkgeld te verzamelen voor het personeel.**

**Eerst moest men uiteraard toestemming vragen aan hem/haar die het feest organiseerde!**



## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*  
*Uw kleurenfoto's manueel*  
*afgewerkt volgens de*  
*moderuste technologie*  
*met multi-scanner*

 **COCK  
CAMERA  
SERVICE**

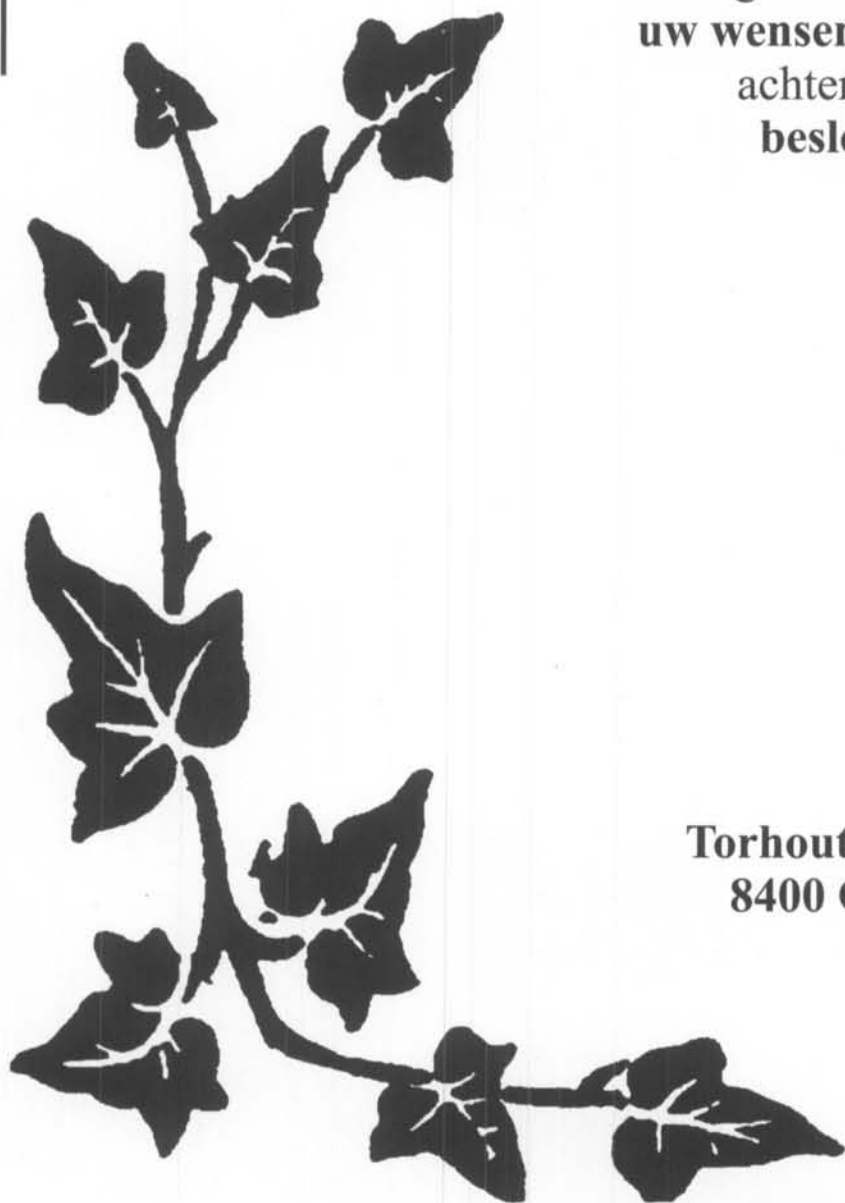
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53



“Visbennen op de kaai”

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift  
**Neptunus v.z.w.**  
Postbus 17  
8400 Oostende  
Tel. en Fax: **059/80.66.66**  
e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

- ..... over de **Marine**
- ..... over de **koopvaardij**
- ..... over **vreemde oorlogsbodems**
- ..... over ons **maritiem verleden**
- ..... over de **havenactiviteiten** en  
over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

**Abonneer U**  
**of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement**

Jaarlijks abonnement:      **€ 15**

Beschermd abonnement: **€ 20**

Weldoend abonnement:      **€ 30**

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 6-8**

**MAAND juni-augustus 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 179: **K. VERWAERDE:** Wat gebeurde er met het dode lichaam van Willy-Joseph Schaepdryver?

blz. 211 **M. CAPON:** Broeders van Liefde in en van Oostende.

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever:** . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur:** Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen :** 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

**Het Bestuur**

*Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

*Voorzitter:*

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

E-mail: [falise.jp@scarlet.be](mailto:falise.jp@scarlet.be)

*Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

*Secretaris:*

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

E-mail: [plate.oostende@telenet.be](mailto:plate.oostende@telenet.be)

*Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

*Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

**Schreven in dit nummer:**

Koen VERWAERDE: A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.



## Wat gebeurde er met het dode lichaam van Wyllie-Joseph Schaepdryver?

*Het verhaal van een brave soldaat (7)*

door **Koen VERWAERDE.**

Vreugde en verdriet, liefde en haat, men spreekt over tegengestelde gevoelens die vanuit het binnenste opwellen. Gecultiveerd of niet, ze blijven duidelijk de voortbrengselen van hartstocht en stemming. Sommige onder ons zijn blijkbaar bereid, sporadisch althans, zich geheel door gevoelens te laten meeslepen. Je kent dat wel: zaterdagavond vóór je tv gekluisterd, vrouwlief die het zakdoekje bovenhaalt om de traantjes uit de ogen te wissen bij de obligate dweperige 'vrouwenfilm'. Toch had 'deze' het ook moeilijk toen ik het verhaal hoorde van Wyllie Schaepdryver. Een doodgewone jongen die denkelijk als kind zich verlustigde op de straatkasseien van zijn dorp Zandvoorde. Krijgertje of soldaat, wat wist hij veel dat voor hem het 'oorlogje spelen' een gewaagd spel was die tot de ijzige werkelijkheid van zijn dromen zou komen.

Het was eind november 2003, koud en vooral regenachtig. De hoogdagen van het kerkhof waren voorbij. Zoals altijd een veel te drukke periode die begint in oktober en eindigt zo halverwege december. Op zulke momenten is 'genoeg' meer dan veel. Vaak heb je niet eens de tijd om tijd te maken voor die andere dringende activiteiten. En dan heb je nog van die mensen met een kwaad vermoeden die durven te vragen: 'wat doet je zo op een begraafplaats, niet veel zeker?'. Ik word er zo balorig van. Maar relativëren blijkt de boodschap. Ik denk dan 'foute inschatting' en permitteer mij de luxe om deze mensen in een wolk van liefde te plaatsen. Ja, het leeuwendeel van de activiteiten is het onderhoud van de begraafplaatsen en dus niet het bijzetten zelf. Maar meer dat je ooit kunt denken is mijn persoonlijke taak de opvang van mensen. Mensen die zich de zorgen van het hart vragen. Vriendelijk en lief, grimmig en hard, misschien een beetje zoals dit verhaal.

't Was een late vrijdagvoormiddag toen ik mevrouw Dekesel aan de lijn had. Een afspraak voor de week erop. Waar en wanneer. De begraafplaats op Zandvoorde, Kloosterstraat, maandag 10 uur. Ik zou er zijn.

Maandag, terug onverwacht druk en bar weer: het was of de regen met emmers vol uit de hemel werd gegoten. Komt nog daarbij dat ik een broertje heb die Murphy noemt en alles wat mis kon gaan, ging daadwerkelijk mis. Daar kun je gerust van op aan!

Mevrouw Dekesel, zij had op mij staan wachten! Het arme mens was doornat terug naar huis gegaan. Toen ze mij opbelde waren haar eerste woorden dat ze met verkleumde vingers amper de nummers had kunnen vormen op d'r toetsenbord. Ze eiste een nieuwe afspraak en ik, ik moest er zijn! 'Wat was er van op aan', vroeg ze met verkouden stem: 'het graf van de in de oorlog gestorven Wyllie Schaepdryver moet toch niet opnieuw verdwijnen'!

Wie zich verontschuldigt beschuldigt zichzelf; deze mevrouw hoeft niet op mij te wachten op een doornatte begraafplaats. Met het schaamrood op de kaken stelde ik haar gerust. Ik zou haar komen opzoeken bij haar thuis en neen, er diende geen enkel graf te verdwijnen.

Een bezig leven sleep je zo elke dag met je mee. Vandaag zal het werk wel eventjes moeten wachten. In mijn ambachtelijke databank, m.n. een oude versleten fichebak, zocht ik de gegevens betreffende het graf van Wyllie Schaepdryver. En wat bleek, er was geen enkele aanwijzing van het bestaan van het graf. Wel verbazend, niet uitzonderlijk, moet ik gedacht hebben. Het gebeurde wel vaker dat bij een oud graf een fiche zoek was. Een telefoontje naar de dienst Burgerzaken en alles komt op zijn plaats. Maar op het Stadhuis luidde het antwoord echter: 'niet bekend'. Wat het Ereperk betrof kwam ik er ook geen stap verder, niets, helemaal niets. 't Was alsof Wyllie Schaepdryver nooit op de begraafplaats in Zandvoorde was bijgezet. Dit was gek! Uit wat mevrouw Dekesel mij had verteld en op voorwaarde van het goede begrip, ging het hier onmiskenbaar om een

soldatengraf. Dit betekende in de praktijk dat de soldaat 'Wyllie Schaepdryver' rechtens als één van de zovele slachtoffers van een dwaze oorlog een graf toekwam op een oorlogskerkhof of een gemeentelijk ereperk.

Het is natuurlijk een kwestie van hebbelijke smaak, ongetwijfeld, maar ik krijg het gewoon niet onder mijn pet. Vandaag staan soldatenkerkhoven overvloedig te prijken als witte eilanden in het hooiland van het verre Zuid West-Vlaanderen. De gruwel van wat gebeurde met moederskinderen en de wijze waarop een jeugd sterven zou weergalmen, nog steeds elke avond om 20 uur precies (1) onder het gewelf van de Menenpoort in Ieper. De 'Last Post' weerkaatst daar op zandstenen grafschrift van vijfenvijftigduizend namen waarvan elke naamdrager ergens onbekend ter ruste ligt. De gedachte gewoon dat onder de graszoden van erepreken of oorlogskerkhoven een generatie rust van jonge mensen die niets liever hadden gedaan dan te leven en niet het symbool te zijn van hun natie en/of nationale eenheid.

Ondanks dat in de westerse cultuur op vele terreinen dit soort traditioneel symbolisme werd afgebouwd, zal deze vorm van vertegenwoordiging van de Natie waarvan onze koning in één adem kan genoemd worden, toch blijvend verder bestaan. Het citaat van Frankrijks Premier Georges Clemenceau (2) is in deze onverbloemd duidelijk: 'La culture, c'est ce qui reste quand on a tout oublié'. Ontegenzeggelijk maakt een erebegraafplaats (3), een oorlogskerkhof en/of oorlogsgraven deel uit van een socialisatieproces. De sociale inlijving, noem het de opnemings, van (een) individu(-en) in de cultuur van zijn omgeving. Dergelijke begraafplaatsen zijn te beschouwen als het product van de nieuwere tijd en vinden eigenaardig genoeg hun gelijke ten tijde van de (barbaarse?) Merovingers. Daar waren rijenbegraafplaatsen (4) kenmerkend voor hun wijze van lijkbezorging. Blijkt nu, en het is godgeklagd, dat we na 1500 jaar beschaving, na de val van het Romeinse imperium, nog niet veel meer hebben geleerd. Had de Heilige Remi, Bisschop van Reims, in 496, niet beter bij het onderdompelen tot kerstening van Clovis (5) net wat langer zijn hand op diens hoofd gehouden? Wellicht had de twintigste eeuw er dan iets menselijker uitgezien?

Prietpraat denken sommigen! Hun leven zien zij ontwricht bij mijn pacifistische houding.

Wat moet je vandaag wanneer blijken mocht van een gemis aan onze twee wereldbranden (6)? Men is er zo innig mee begaan dat men ze koestert zoals een man dat doet in herinnering aan zijn eerste behaaglijke liefde.

Maar de schrijver ontspoord en dient bij zijn onderwerp te blijven, te weten de zoektocht naar de soldaat Wyllie Schaepdryver. De Kloosterstraat in Zandvoorde loopt in een begraafplaats dood. Een betere plaats had men er niet voor kunnen bedenken. Geprangd tussen de oprukkende bebouwing van de verkaveling 'Zwanenhoek', het dienstencentrum en aanleunende sportaccommodaties, was het mij doelgericht zoeken. Van God naar her was het te doen! Uiteraard ga je op zulke zoektocht toch eerst naar het Ereperk. Maar wat had ik eigenlijk verwacht. Een mens staat altijd opnieuw verbaasd over z'n eigen naïviteit. Uiteraard vond ik er niets. Daarom besloot ik dan maar om de begraafplaats, vanaf de inkom, rij per rij, te gaan verkennen. En dan, jawel, met een zekere innerlijke voldoening, ontdekte ik het graf van Wyllie. Dit was te vinden halfweg de begraafplaats links en moet je weten aan de overkant van het Ereperk. Verborgen achter een aangelande heg maakte zijn graf deel uit van slechts twee aanwezige graven in een veel te lange lege rij. Wellicht was het de eerste indruk maar ik kreeg toen een beklemmend gevoel. Ik keek rond en het was er stil en grijs en eenzaam. Een hobbelig voetpad leidde tot op het einde van de rij en daaraan evenwijdig een modderig kleidek met een viltlaagje nat waarop het hemelwater ononderbroken blaasjesregen plensde. In bloembakken vóór de graven stonden verflenste chrysanten, witbruin, getuigen van schone gedachtenis die nu slechts de verlatenheid toiden.

Op het schijnschone kleine grafmonument, midden de stèle, een porseleinen foto. Ik keek in de ogen van een vriendelijk gezicht die mijn nieuwsgierigheid nog meer prikkelde. Wyllie SCHAEPDRYVER, Sergeant bij het 4<sup>de</sup> Linieregiment, geboren in Oudenburg op 13 januari 1918, gesneuveld in Hasselt op 11 mei 1940. De bliksemsnelle, overrompelende invasie door de Duitsers

in het voorjaar van 1940 tot verovering van West-Europa had, één dag na de inval in België, Sergeant Schaepdryver het leven gekost. Hij was amper 22 jaar oud.

't Is moeilijk te omschrijven maar ik was vervuld met een gevoel van onbehagen en verzet omwille van diegenen, vóór mij in functie, die het blijkbaar niet nodig hadden geacht die arme sukkel rechteens een plaats toe te kennen op het Ereperk; tegelijk was ik ook blij omdat ik de plek had ontdekt van een graf waarvan ik ondertussen, ontroerend en vooral benieuwd, het achterliggende verhaal wilde kennen. Blijvend was er nog het bezoek aan mevrouw Jeannine DEKESEL.

Het waren twee lieve mensen die ik er ontmoette, het echtpaar Marcel en Jeannine Dekesel-Dekesel (A). Met betoonde goedheid werd ik uitgenodigd binnen te komen en werd mij koffie geschonken. Je kent dat wel: bij een eerste ontmoeting werd met verbale voelmaat gemeten wie ik uiteindelijk wel was. Ik voor mijn part, de eeuwige ongeduldige, wilde weten hoe de vork aan de steel stak. De kennismaking en het onderhoud waren best gezellig. Ik mocht zelfs de prachtige albums inkijken van kunstige foto's die Marcel als fervente beoefenaar van de kunst der fotografie op de gevoelige plaat had vastgelegd. Uiteindelijk entameerde het genoeglijke gesprek in het onderwerp dat voor alle aanwezigen zo belangrijk scheen: m.n. de brave soldaat (7) Wyllie Schaepdryver.

Om de mens 'Wyllie' te kennen, moet je als onbeschaamde gluurder het privé binnendringen en niet alleen van iemand die amper had geleefd maar ook dat van mevrouw Jeannine DEKESEL. Zij was het die onverbeterlijk had gestreden, in navolging van haar ouders, om het dode lichaam van Wyllie de uiteindelijke en rechtvaardige rust te geven.

*'Wyllie was mijn grote broer en dat zal zo blijven hoor ik mijn moeder nog steeds zeggen':* vertelde Jeannine DEKESEL. *'Het was een goeie jongen, gevoelig en bereidwillig om te helpen daar waar hij kon. Maar het leven is niet goed voor hem geweest. Steeds weer achtervolgd door tegenspoed'.* In feite was hij een jongen zoals vele andere en ook hij had ooit rimpels in het hart: zijn Elisabeth, het meisje van de Conterdam.

Mevrouw Dekesel vervolgde: *'Dit meisje had zijn hart gewonnen en toen vader hem opmerkte dat hij teveel in haar buurt vertoefde, schreef hij met overtuiging in zijn dagboek: 'ik trek het mij niet aan, Elisabeth is voor mij – ik zal ze bezoeken naar hartelust'.*

*'Mijnheer VERWAERDE, ik had U laten komen omdat de geruchten gaan dat het graf van Wyllie terug moet verdwijnen. Zou dit gebeuren dan is dit de vijfde keer; dat kan toch niet!'*

Even was ik van mijn melk. Kon dit wel? Betekende dit dat deze jongen vier keer was ontgraven en verplaatst? En die familierelatie er nog aan toe: 'Wyllie is mijn grote broer'?! Maar weet, veel vragen vergen nu eenmaal veel antwoorden. Op dat ogenblik koos ik dan maar om de tijd en tij te kavelen. Teveel aan informatie brengt ongetwijfeld verwarring met zich mee. Pijlsnel koos ik de beste boeg op de vaart; namelijk het uitzoeken van de op het eerste zicht onheldere familierelatie.

Mevrouw DEKESEL vertelde: *'Hij was niet het kind van mijn ouders. Zijn ouders waren Gustaaf Schaepdryver en Louise DEKESEL. Louise was de zuster van mijn vader. Zoals het vroeger wel was hadden zij ook een kroostrijk gezin, acht kinderen in totaal.*

*Toen tante Louise stierf was zij in verwachting van haar negende. Louise DEKESEL werd geboren in Zandvoorde op 08 oktober 1888 en stierf in Oudenburg op 09 januari 1922, 34 jaar oud. Vader Gustaaf Schaepdryver was van Meetkerke, geboren op 18 oktober 1880. Hij stierf bijna twee jaar na de dood van zijn vrouw, op 01 september 1923, hij was 43.*

*Je kunt natuurlijk denken: wat moet er met die kinderen? Vrij vlot kwam er een oplossing. De mensen leefden toen nog ook meer met elkaar en familie, die was heilig. Het weeshuis was uitgesloten. De kinderen werden zodoende bij familie ondergebracht. Zo kwam Wyllie bij mijn*

*moeder en vader terecht. Het kind was amper vijf jaar oud! Ik denk dat mijn ouders hem vanaf het begin beschouwd hebben als hun eigen kind. In dit verband herinner ik mij een voorval van toen ik op de meesterschool(gemeenteschool) zat. Ik kreeg er ruzie met enkele vriendinnetjes over het feit dat zij beweerden dat Wyllie niet mijn broer was. Ik liep weg van school recht naar huis toe. Daar troostte moeder mij en vertelde: wat ze ook mogen zeggen, Wyllie is en blijft je grote broer. En jawel, zolang ik leef blijft hij bij mij en zal ik alles doen om zijn herinnering levendig te houden. Daarom heb ik niets willen wegdoen van datgene wat mij aan Wyllie doet denken. Zijn graf moet blijven zolang ik nog leef!*

Toen stond Mevrouw Dekesel op en verliet de kamer. Na enkele minuten was ze er weer, in haar handen een oud koffertje. Je kent dat wel; zo een geleefde lichtbruine lederen koffer met versterkte hoeken en twee verroestte bajonetsluitingen. Toen ze deze opende zag ik een koffervol met foto's en administrerende documenten die niet enkel voorbij tijden scheidt van heden, maar ook emotioneel belangrijk scheen. Bedenkend zat ik er bij: elk genealoog zou weten dit naar waarde schatten. En dit was ook zo. Wat mij aanvankelijk de indruk gaf van 'alles naar de aard, maar geen stuk op zijn plaats'; bleek achteraf goed gekend en geordend. Documenten en paperassen uit moeders en vaderstijd. En dan, samengevoegd, meer dan een handvol documenten met betrekking tot Wyllie. Een persoonlijk dagboekje, een militair zakboekje, afschriften van de Besluiten van de 'Prins Regent' waarbij, postuum, aan 'Wyllie Schaepdryver' het Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II met de Palm en toekenning van het Oorlogskruis 1940 met de Palm werd toegekend, bidprentjes (B), uittreksels van overlijdensaktes, een ontwerpschets van een grafteken, een ontgravingaanvraag, facturen voor het overbrengen van het stoffelijke overschot, en nog zoveel meer. Met verwondering liet ik mijn ogen aandachtig vallen op wat op tafel werd uitgespreid. Met mondjesmaat haalde mevrouw Dekesel, vingerbladerend, de documenten uitéén en werd mij uitleg verschaft. 'Moet je zien': zegde mevrouw Dekesel, 'Wyllie's kaart van eenzelligheid' (identiteitskaart). Ook aan deze kaart bleek een verhaal gekleefd. 'Zie eens naar de foto (C) op het paspoort; de gelijkenis met Wyllie is toch treffend. Jawel, dit is het paspoort van Wyllie maar de foto is deze van Florraine WILLEMS. Dit was de zoon van vader's zuster die in Kortrijk woonde. Ik nam het document in handen en zag hoe inderdaad, wat klungelig, de natte stempel van de gemeenteadministratie, op de rechteronderkant van de foto, was bijgewerkt. Jeannine Dekesel ging verder: 'Florraine en zijn vader maakten tijdens de oorlog gebruik van dit paspoort. Vader had het aan zijn schoonbroer gegeven die rijkswachter was in Kortrijk. Florraine Willems was werkweigeraar. Hij was al in Duitsland gaan werken en mocht op een bepaald ogenblik met verlof naar huis. Toen werd het plan opgevat dat hij zou onderduiken om die gedwongen tewerkstelling in Duitsland te ontlopen. Vader en zoon zijn dan, per fiets en tijdens de nacht, in rijkswachteruniform, vanuit Kortrijk naar Zandvoorde gereden! Ondanks het feit dat het paspoort op een amateuristische wijze was bijgewerkt hoopte vader Willems dat bij eventuele controle van de Duitsers, bij avond, de vervalsing niet zou opgemerkt worden'. Ze zijn in elk geval in hun opzet geslaagd, Florraine is in Zandvoorde ondergedoken.

Het was kwart over zes en ik moest gaan. Trouwens, ik zag dat het voor mevrouw Dekesel een vermoeiende namiddag was geweest. Een nieuwe afspraak voor de week erop. De documenten, die kreeg ik mee, op voorwaarde dat ik ze bij het nieuwe bezoek terugbezorgde.

Als vlietend water doorheen vingers was de tijd vluchtig geweest en dit moest ik goedmaken. Het was ruim halfelf in de avond toen ik de dossiers had afgewerkt die ik normaliter die dag had moeten behandelen. Ondanks het late uur besloot ik toch om nog eventjes de documenten in te kijken die ik had meegekregen. Ik was er zo door gefascineerd dat het mij ontging dat het al tot de vroege uurtjes kwam (tot ergernis van vrouwlief, hoewel zij dit stilaan van mij gewoon is en niet meer hoeft op zulke dwaasheid geprikkeld te reageren). Dankte ik het aan mijn nachtelijke escapade, wie zou het zeggen, maar de morgen erop, als bij ingeving, herinnerde ik mij de ontruiming van het kerkhof in Zandvoorde. 't Was 1999 toen ik de werkzaamheden leidde tot ontruiming van het kerkhof. De

documenten betreffende deze taak waren in een spaarsel samengebracht. Bovendien bevonden zich daarin ook de weinige papieren die mijn voorganger had nagelaten betreffende de begraafplaats op Zandvoorde. Kon het nu zijn dat in deze bescheiden een bevredigend antwoord stak op de vraag naar het waarom 'Wyllie' herhaaldelijk was ontgraven?

Toen ik die morgen op kantoor arriveerde en nogal gedreven het dossier 'Zandvoorde' opende was het alsof ik het winnende doelpunt scoorde. Ik vond briefwisseling en diverse plattegronden (8)+(D) waaronder deze m.b.t. de aanleg van een eerste columbarium (1980) alsook de aanleg van het nieuwe Ereperk (1979). Aanvankelijk was het de bijgevoegde briefwisseling (9) die nog de meeste aandacht vergde. Bijna alle correspondentie kon inhoudelijk teruggebracht worden tot een nota (E) van de heer René DEFLOOR, Hoofd Begrafenisdienst, die hij op 16 juli 1986 aan mevrouw J. PAUWELYN, Schepen van Burgerlijke Stand, toestuurde. In dit schrijven meldt Defloor dat om reden van het gebrek aan een meer geschikte plek het columbarium was ingeplant tussen de graven van vier oorlogsslachtoffers. Echter, op dat ogenblik is het nieuwe ereperk al aangelegd. Daarom stelt hij voor om deze graven over te brengen naar de nieuwe locatie van het ereperk. Belangrijk om hierbij te melden is dat bij de opsomming van het slachtofferschap 'Wyllie SCHAEPPDRYVER' (10) wordt vermeld. Meteen was er een passend stukje dat in het geheel van de legpuzzel viel en zich zo stukje bij beetje liet ontdekken. Op één van de plattegronden (8), die de afbakening van de oorspronkelijke begraafplaats weergeeft, is dan ook duidelijk de locatie te zien waar zich de graven van de vier oorlogsslachtoffers bevonden. Samengevat betekende dit dat Wyllie vóór 1980 begraven lag rechts van de inkom van de nieuwe begraafplaats in wat toen voor een ereperk moest doorgaan.

Het voorstel van DEFLOOR droeg de goedkeuring weg van het Dagelijks Bestuur in zitting van 22 juli 1986. Een maand later, namelijk op 28 augustus, worden de nabestaanden aangeschreven. Tegelijk wordt medegedeeld dat de kosten van het opgraven, het leveren van een nieuwe lijkstaf en het plaatsen van een gereguleerde grafzerk ten koste vallen van het stadsbestuur. Het aanschrijven tot ontruiming gebeurde op wat men mag noemen de gebruikelijke wijze, te weten aan het eerst gevonden, nog in leven zijnde, familielid van de concessiehouder (11). Maar in onderhavig geval betrof het oorlogsslachtoffers die als 'bevoorrechte' mochten rusten in een Ereperk en waarvan het stadsbestuur rechtmatig de concessionaris is. Waarschijnlijk zal de administratie gedacht hebben: *'wat bolt het mij er nog aan toe'* en richtte zodoende hun officieel schriftstuk, voor wat Wyllie Schaepdrijver betrof, aan Marie Schaepdrijver (12). Gelukkig voor Jeannine Dekesel dat deze laatste de goede reflex had om haar over de bedoelde ontgraving te berichten. Het gevolg hiervan is dan weer een brief van 5 oktober 1986 waarbij Jeannine en haar broer Romain verzet aantekenen tegen deze *'overhaaste'* ontruiming van het graf van 'hun' dierbare broer. Er wordt verwezen naar hun ouders, te weten Johannes en Godelieve Dekesel-Den Baes, die het voogdijschap hadden over Wyllie. Zodoende leek het maar vanzelfsprekend dat de briefwisseling van Stadswege tot hen werd gericht. Temeer gezien hun ouders, tijdens de oorlog 1940-45, alles hadden geregeld tot overbrenging van het stoffelijke overschot, de kerkelijke begrafenis (F) en het plaatsen van een grafsteen. *'Zij stelde dat uit eerbied voor hun overleden ouders zij het 'betreurenswaardig' vonden dat het stoffelijke overschot 'EENS TE MEER' verplaatst zou worden en dat de overledene 'NOG ALTIJD NIET' met rust kon gelaten worden. Het zou immers de vierde keer zijn dat de stoffelijke resten opgegraven worden.* Verder beschouwden broer en zuster dat het verleggen van het huidige Ereperk naar een verder van de ingang voorziene plek een daad was waarbij de oorlogsslachtoffers nog meer in de vergetelheid werden geduwd: *'zij die hun leven hadden gegeven voor het welzijn van ieder'*. Het plaatsen van een monotone steen zonder foto zien zij dan ook als een bevestiging van hun visie.

Op 15 oktober 1986 antwoordt Schepen J.M. PAUWELYN met een schrijven gericht aan Jeannine DEKESEL: *'De oprichting van het nieuwe Ereperk dient als eerbewijs beschouwd aan de oorlogsslachtoffers waarbij de overbrenging, het plaatsen van een eenvormige steen en het*

*onderhoud van de graven en de beplantingen, volledig ten laste vallen van de stad. Datum en uur waarop de overbrenging zal plaatsvinden, wordt u later bericht'.*

In het schrijven van de Schepen was er noch spoor noch hoefslag te vinden over het feit dat Jeannine en Romain DEKESEL gewoonweg niet wilden weten van een verplaatsing. 't Zal waarschijnlijk de macht der gewoonte geweest zijn dat de grieven van verontwaardigden niet begrepen worden op de kantoren van het 'glazenhuis' of mag hier ook 'ivoren toren' gebruikt. In elk geval het stadsbestuur deed alsof hun neus bloedde.

Maar wie nu denkt dat hiermee alles was gezegd, vergist zich. Uit onverwachte hoek welde, weliswaar broos, verzet. Op 28 november 1986 ontvangt Schepen Pauwelyn, als voorzitter van de 4<sup>de</sup> Raadscommissie, een schrijven van de heer Robert HUYGHE, gemeenteraadslid. Hij had het 'van horen zeggen', uit betrouwbare bron noemt dit dan, dat 'men' zinnens was vier gesneuvelden te ontgraven en deze over te brengen naar het Ereperk. Hij had het over: *'het paard achter de wagen spannen; eerst een beslissing nemen en daarna links en rechts inlichtingen inwinnen, o.a. bij familieleden van deze gesneuvelden'*. Hij vond het maar billijk dat vooraleer enige stappen tot ontruiming zouden gebeuren dit punt op de agenda van de 4<sup>de</sup> Raadcommissie werd geplaatst en vervolgens in de Wijkraad van Zandvoorde. Als doorwinterde politica speelde Pauwelyn de bal goedgericht naar doel. In een antwoord van 6 januari 1987 aan de heer Huyghe wordt gemeld dat *'ingevolge zijn verzoek'* op de eerstkomende zitting van de vierde raadscommissie de zaak op de dagorde wordt geplaatst.

De vergadering van de 4<sup>de</sup> Raadscommissie kwam aldus bijeen op 27 januari 1987. Het tweede punt op de agenda was de begraafplaats van Zandvoorde. Opnieuw wordt het gestelde probleem geschetst. De heer Huyghe vraagt dat in het vervolg bij het nemen van dergelijke beslissingen deze dienen genomen te worden binnen de commissie en na raadpleging van de Wijkraad. De Voorzitter, mevrouw Pauwelyn, antwoordt hierop bevestigend waarbij meteen de opdracht hiervoor wordt doorgeschoven aan de heer Julien VERHAEGHE, Afdelingschef. Wat de overplaatsing van de vier oorlogsgraven betreft, meent de Voorzitster Pauwelyn te weten: *'dat deze niet onderhouden zijn en wat de overbrenging betreft naar het ereperk dit gebeurt niet alleen om praktische en esthetische redenen, maar ook geschiedt als eerbetoon aan de gevallen voor het vaderland. Slechts een 'ver' familielid heeft verzet aangetekend'*. De vergadering stemde in met de overbrenging van de stoffelijke resten en de Wijkraad Zandvoorde diende hierover ingelicht. Wanneer de wijkraad is samengekomen is onduidelijk. Enkel vond ik nog een nota van 12 februari 1987 die de heer Hugo SCHRAMME, Bureauchef Burgerzaken, aan de heer Dries VERMEESCH, Schepen van Wijkcentra, toestuurde. Hierin vraagt Schramme de Schepen dat hij de Wijkraad van Zandvoorde zou informeren betreffende de overbrenging van de stoffelijke overschotten. Een los blad vastgehecht aan de nota van Schramme betreft de tweede bladzijde van het verslag van de wijkraad. Het punt 5.01 op de agenda betreft het standpunt van de wijkraad: *'de wijkraad is van mening dat de ontgravingen een zuivere privé aangelegenheid zijn. Zij veronderstelde dat het stadsbestuur alle wettelijke formaliteiten met betrekking tot had vervuld. De stoffelijke resten kunnen aldus worden overgebracht naar het Ereperk'*.

Al bij al bleef het betoog (tussenkost) van de heer Robert Huyghe dus slechts bij één enkele onverwachte windstoot. Uit wat ik geleerd had veronderstelde ik dat na februari 1987 de stoffelijke resten van de bedoelde vier overgebracht waren naar het Ereperk. Maar deze veronderstelling was buiten de duiding van Roger DUPON gerekend. Deze laatste had er zomaar eventjes veertig jaar dienst opzitten in de dienst Begraafplaatsen waarvan ruim vijftwintig jaar als Ploegbaas. Ik had het altijd goed kunnen vinden met deze leuke kerel. Hij waarschijnlijk ook met mij want elke vrijdag stipt om half twaalf brengt hij mij een bezoek en doet mij vaak de narigheden van de voorbije week een beetje vergeten. Zijn bijzondere natuur is er één waarbij hij op een komische wijze belangrijke zaken weet te relativeren. Zoals gezegd is Roger het levende fossiel (goedbedoeld) van de voorbije tijd der begraafplaatsen. Hij is het die, met een geheugen als een

ijzeren pot, met uitgesproken zekerheid bepaalde gebeurtenissen tot het kleinste detail kan navertellen. Uit zijn relaas kwam ik te weten dat de ontgraving en overplaatsing van de stoffelijke resten pas gebeurde na 1988! Je kunt natuurlijk denken: *'de administratie die maalt traag'*, maar ik kan mezelf niet onthouden te denken dat dit uitstel meer te maken had met organisatie en/of het doorschuiven van een opdracht naar werklieden. Als je dan weet dat 1987 een verkiezingsjaar was voor de Plaatselijke Overheden.

La Dame Pauwelyn etait agitée comme un diable dans un bémolier, om het mooi in haar moedertaal te zeggen. Als politica zat zij ongetwijfeld in een moeilijk parket. Belofte maakt immers schuld, dat weet iedereen. *'Jeannetje Pauwelyn had mij beloofd dat Wyllie en de andere drie mochten blijven'*, herinnerde ik mij de woorden van Jeannine Dekesel. Waarschijnlijk koos Pauwelyn haar woord te houden en werden de stoffelijke resten niet ontgraven; tenminste toch niet tot na de verkiezingen.

Eén gek stelt meer vragen dan honderd wijzen kunnen beantwoorden. Al het zo-even genoemde maakte mij verward. Ik besloot dan maar te vergeten wat ik dacht te weten. Mevrouw Jeannine, zij zou wel het inzicht verschaffen?! Vandaag weet ik dat de stoffelijke resten zijn overgebracht, enkel het tijdstip waarop dit gebeurde is onduidelijk. Vreemd is dat het dode lichaam van Wyllie niet naar het ereperk werd overgeplaatst? Op deze vraag antwoordde Ploegbaas Roger: *'Wij hebben er drie naar het ereperk overgebracht; een vierde moest in de gewone lagen (lees rijen) worden bijgezet; ik weet niet waarom'*.

Een goede week na mijn eerste bezoek aan de familie Dekesel nam ik opnieuw contact met hen op. Ik werd uitgenodigd om de volgende donderdagnamiddag langs te komen.

Opnieuw voelde ik de oprechte goedheid van deze mensen. De vriendelijke sfeer werd terug benadrukt met een kopje koffie. Er werd eerst over 'koetjes en kalfjes' gepraat. De toch speciale manier waarop de tuin was aangelegd. Coniferen die als puntige torens, de één na de andere, broederlijk naast elkaar, het tuintje afboorden alsof Gods beschermende handen het wilde afschermen tegen de foute buitenwereld waarin wij vandaag leven. Maar 'Koentje Ongeduld' kon niet langer wachten. Midden het aangename gesprek veranderde ik van onderwerp met m'n vraag: *'zeg eens, mevrouw, wanneer en waarom werd Wyllie verplaatst en waarom niet naar het Ereperk; ik zit duidelijk met deze vraag'*.

*'Wel, dit gebeurde door de opvolger van Schepen Pauwelyn, de heer Quaghebeur'*: zei mevrouw Dekesel met wrange spot. *'Ik ben nog op zijn kantoor geweest op het Stadhuis. Ik zat daar voor hem de zaak uitéén te leggen terwijl hij voortdurend aan het schrijven was. Hij had geen gehoor voor mijn probleem. Na mijn relaas hield hij op met schrijven en stelde dat het een beslissing was van het vorige College en dat om reden van herschikking van de ruimtes binnen de begraafplaats de vier bedoelde graven dienden verplaatst. Ik verzette mij tegen het nodeloos vernietigen van het grafmonument en aanvaardde dan maar het nieuwe voorstel om Wyllie naar een andere plaats over te brengen dan dat nare ereperk'. Dit moet gebeurd zijn in de loop van 1988.*

Dat was het dan! Toch niet een nalatigheid of stiefmoederlijke houding van een vorig diensthoofdcollega, maar een onvermijdelijke beslissing van mevrouw Jeannine Dekesel. Een besluit dat was ingegeven door haar ontembare misnoegdheid tegenover het nieuwe ereperk waarvan zij vond dat daar de oorlogsslachtoffers in de vergetelheid werden geduwd. Ook had ze haar ongenoegen meer dan eens laten blijken aangaande het gebruikte grafteken. Dat vond zij maar niets: *'Monotoon en je kon er geen foto op plaatsen'*. Dit laatste intrigeerde mij. Haar verzet was op meer gestoeld dan het misprijzen van een welbepaald type grafteken dat door het stadsbestuur voor het ereperk was vooropgesteld. *'Je hebt duidelijk iets tegen dit type van grafteken'*, vroeg ik haar. *'Neen!'* *'Ik heb er niets tegen, maar ze moeten van het grafmonument van Wyllie blijven'*, antwoordde Jeannine opgewonden. Waarschijnlijk verontwaardigd door mijn vraag, maar tegelijkertijd wetend hoe geprikkeld ze reageerde, gaf ze mij spontaan het antwoord. *'Mijn ouders hebben inderdaad die*

*jongen laten ontgraven en overbrengen van uit zijn oorlogsgraf in Hasselt. Hij werd begraven vóór de kerk, links van de inkom. Voordat Wyllie naar het leger trok werkte hij in de 'Steenbakkerij Kindt' in Stene Dorp. Je weet wel waar zich nu het oude gemeentehuis van Stene bevindt. Het geld dat hij er verdiende spaarde hij voor het huwelijk met zijn Elisabeth. Mijn ouders hebben dan het geld gebruikt voor de aankoop en oprichting van zijn grafmonument. En juist daarom mag zijn grafmonument niet verdwijnen'. Verdomme, wat een ellende, dacht ik. 'k Had in de grond kunnen kruipen van schaamte. Met opgeblazenheid en een niet te ontkennen gemak stelde ik vragen in de hoop een meer dan goed verhaal op schrift te krijgen. Zo koud als ijs vond ik nu mijn houding. Ineens realiseerde ik dat mijn navelstaren in schril contrast stond met het verdriet en verlies van een dierbare.*

Was het omdat allen daar mijn innerlijk gevoel beseften; het werd stil en ik realiseerde mij dat met deze laatste uitleg van Jeannine de kaap was gerond. Ik wist nu dat Wyllie ook ontgraven was van uit een rustplaats vóór de kerk. Hoe hard dit ook uit de bek moge komen, ik kende uiteindelijk de vier plaatsen waar die arme drommel ter aarde was besteld. Hasselt, zijn eerste rustplaats. Zandvoorde: vóór de kerk, vervolgens rechts aan de inkom van de nieuwe begraafplaats en uiteindelijk daar waar ik zijn graf had ontdekt. Enkel wilde ik nog weten, als dat nog eventjes kon, waarom hij van vóór de kerk was ontgraven. Ik wist dat andere grafvergunningen daar waren gebleven tot de totale ontruiming van het kerkhof in het begin van 1999. Hoewel ik er mezelf niet gelukkig bij voelde stelde er zich nog een laatste vraag: *'Mevrouw, waarom hebben ze Wyllie, in godsnaam, van vóór de kerk laten ontgraven'*? Het juiste tijdstip kon zij zich niet meer herinneren. *'Dit gebeurde ten tijde van Burgemeester Camiel PAEPE, de laatste Burgemeester van Zandvoorde (13). Het soldatenkerkhof bevond zich toen links aan de inkom van de kerk. In die tijd heeft men de oude kerkhofmuur laten afbreken. Er diende ruimte gemaakt aan de inkom van de kerk om reden dat er een parking diende voorzien voor wanneer er begrafenissen waren. Op dat ogenblik heeft men de vier oorlogsgraven overgebracht naar de nieuwe begraafplaats. Ik ben toen ook niet bericht. Wel één van de zussen van Wyllie. Echter was ik wel aanwezig bij de ontgraving. De stoffelijke resten en hun persoonlijke grafzerk zijn overgebracht naar de nieuwe begraafplaats aan de Kloosterstraat (14) . De vier werden herbegraven rechts aan de inkom van de begraafplaats daar waar nu een parking gelegen is. Zij werden er twee aan twee begraven en middenin stond een kruis' (15) .* Alsof het bedoeld was als een afscheid vroeg mevrouw DEKESEL mij of Wyllie Schaepdryver daar uiteindelijk zou blijven liggen. Ik antwoordde haar dat dit geen probleem kon zijn; een simpele aanvraag tot hernieuwing van de grafvergunning volstond. Waarvoor ik dan ook de nodige administratieve stappen heb ondernomen.

### Epiloog

De tijd gaat snel en vandaag, zeg maar een paar jaar later, is het mij finaal gelukt dit toch bijzondere verhaal op papier te zetten. Ondertussen ben ik meermaals in het Stadsarchief (16) de Bestuurlijke Documenten van de deelgemeente Zandvoorde gaan inkijken. Geen enkel document, bestuursbeslissing of uitgaande briefwisseling die enigszins verwijst naar een ontgraving vóór de kerk van het bedoelde slachtofferschap. Vermoedelijk vonden de Bestuursmensen van toen het niet belangrijk dergelijke beslissingen te laten registeren. Dit laatste doet natuurlijk geen afbreuk aan de goede bedoelingen van de Bestuurslui in deze zaak. Het was er hen heus niet om doen deze graven te kleineren door ze te verplaatsen van de inkom van de kerk naar de nieuwe begraafplaats aan de kloosterstraat. Het enige wat mij nog op de maag ligt, is dat het juiste tijdstip waarop de verplaatsing gebeurde nooit te achterhalen is. Wat ik weet is dat deze plaatsvond ten tijde van de laatste Burgemeester van Zandvoorde; de heer Camiel DEPAEPE. Dit wil zeggen dat de ontgraving en overplaatsing heeft plaatsgevonden in de periode tussen 1964 en 1970. Eenzelfde scenario kun je stellen voor wat de ontgraving betrof binnen de nieuwe begraafplaats; m.n. van een geïmproviseerd ereperk, vooraan de begraafplaats, naar het geregementeerde ereperk halverwege de begraafplaats. Zowel Schepen Pauwelyn als haar opvolger de heer Quaghebeur hebben de 'ontgraving en



overplaatsing' met goede bedoelingen laten gebeuren. De rode draad door dit verhaal of noem het 'het bestendig motief' ligt ongetwijfeld in de ijzige wil van sommigen, vroeger en vandaag nog altijd, om van een slachtofferschap de vermaatschappelijking te verwezenlijken. Dit laatste staat als een paal boven water. Zij die hun leven gaven voor het vaderland zullen hun dode lichaam afstaan tot blijvend symbool van zowel nationale eenheid als van de staatkundige gesteldheid van onze grenzen. In deze context is er dus geen ruimte voor persoonlijke gevoelens zoals deze van mevrouw Jeannine DEKESEL. Haar weigering om het dode lichaam van Wyllie over te brengen naar het nieuwe ereperk stond en staat gelijk aan deze jongeling in de hoek van de vergetelheid te plaatsen. Wyllie SCHAEPDRYVER, amper 22 jaar oud, evenveel soldaat, evenveel oorlogsslachtoffer, zal blijven rusten tussen gewone stervelingen tot aan het einde van de toegestane gunningperiode van zijn grafconcessie.

Misschien is dit verhaal het uiteindelijke eerbetoon aan Wyllie SCHAEPDRYVER. Te weten dat zijn zuster, mevrouw Jeannine DEKESEL, 65 jaar na zijn overlijden, hem nog steeds in haar hart sluit en ongeacht de moeite toch steeds het nodige zou doen opdat zijn grafplaats zou blijven, inclusief zijn grafmonument. Een oprecht eerbetoon is wat nu volgt; m.n. het op papier zetten van, zegmaar, het korte levensverhaal van Wyllie.

### *Het verhaal van een brave soldaat.*

Wyllie Schaepdryver werd geboren in Oudenburg op 13 januari 1918. Op één na de jongste van acht kinderen. Amper vier jaar oud sterft zijn moeder. Het kind is vijf wanneer zijn vader sterft. Na het overlijden van vader worden alle kinderen ondergebracht bij pleegouders, lees bij familie. Ongetwijfeld een uiting van edelmoedigheid, maar tezelfdertijd betekent dit ook de scheiding en vervreemding onder de kinderen. Zo zal, bijvoorbeeld, het zusje Anna worden ondergebracht bij een oom en tante die woonachtig zijn in Knokke-Heist. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen dat de groepsfoto (G), vermoedelijk genomen een vijftal jaar na het overlijden van de vader, een zekere onwelwillendheid aantoonde. Waarschijnlijk niet enkel omwille van de foto-opname, m.n. de curiositatis causa, lees het poseren voor een onbekend type camera obscura, maar ook denklijk om reden van de vervreemding die er toen al was ontstaan tussen de broers en zusters. Let hier in het bijzonder op Anna, zittend, eerste van links, ik vind het een kind met droefheid in de ogen. Wyllie kwam aldus bij zijn oom en tante, Jan DEKESEL en Godelieve DEN BAES, terecht. Jan (Johannes) DEKESEL was de broer van Wyllie's moeder. Het laat geen twijfel dat zijn pleegouders goed voor hem hebben gezorgd. Zij hebben het kind onmiddellijk als hun eigen kind beschouwd. Het troostende antwoord van moeder Godelieve bij het verdriet van Jeannine: 'Wyllie is je broer en dat zal zo blijven' (H) wijst duidelijk in deze richting. Het feit alleen dat zij (de pleegouders) zich de meeste moeite en inzet hebben getroost om het dode lichaam van hun pleegzoon te laten overbrengen (I) van Hasselt naar Zandvoorde bewijst voldoende hun liefde voor hem. Maar weet je, een verlaten huis kraakt omdat het de innerlijke warmte mist. Ondanks de goede zorgen zal er bij Wyllie altijd een gevoel geweest zijn van verlatenheid. Op een bepaald ogenblik in je leven wil je gewoon weten wie je bent, waar je thuis hoort, je afkomst. Voor Wyllie zal dit ook niet anders geweest zijn. Hij zal, ongetwijfeld, bij kinderlijk verdriet, bij een val op de harde grond of het aanschouwen van het harde leven en zelfs als puber, op zachte toon of luidkeels, de troostende of terechtwijzende woorden van zijn moeder of vader hebben gemist. Maar aan dit laatste zit ook hoop verankerd. Wyllie was vastbesloten om zijn leven op punt te stellen. Zo zien wij dat hij actief was bij de kerkgemeenschap en het cultuurleven van Zandvoorde. Zo was hij 'Ijveraar van den Bond van 't Heilig Hart' (kerkgenootschap) en lid van de toenmalige Toneelkring en Zangkoor van Zandvoorde. Hij werkte als steenbakker bij de steenbakkerij 'Kindt'. De steenbakkerij die zich bevond daar waar vandaag het oude gemeentehuis van Stene staat. Zijn verdiende geld spaarde hij voor het huwelijk met zijn vriendin Elisabeth (J). Elisabeth was zijn beloofde land. Zijn bloem der liefde; zijn steun en toeverlaat. De adem van zijn amoureuze hersenweefsels. Een enkele bladzijde, als voorbeeld, uit zijn dagboekje (K) spreekt hierover boekdelen: 'Ik strijd voor geen zakelijke

*redens –Ik strijd voor de liefde – Mijne liefde en Elisabeth's liefde*'. Hij was totaal ontwricht wanneer er een haartje in de boter zat. Bij een banaal liefdesconflict schrijft hij: *'Mijn geest is ten prooi van allerhande onaangename diepbedroevende gedachten – Op 29 juni 1938 zijn wij van elkaar'* (dit amoureuze perikel was van tijdelijke aard).

Het was 25 februari 1937 wanneer Wyllie als dienstplichtige van de klasse 1937 (milicien) in *'werkelijke dienst'* komt bij het 4<sup>de</sup> Linieregiment (L). De duur van de dienstplicht was zeventien maanden. Aanvankelijk was voor mij deze periode van Wyllie's leven uiterst onduidelijk. Collega Freddy Hubrechtsen gaf mij de hint om poolshoogte te nemen bij de 'Centrale Dienst van het Stamboek' (OCM) in 1140 Brussel (15). Belangrijk om hierbij te vermelden is dat mijn aanvraag zeer vlot werd behandeld. Puikbest mag het genoemd worden. Een zekere Yves DANNEELS behandelde mijn aanvraag. Hij liet mij een uiterst gedetailleerde bundel geworden met een stamboekuitreksel (M) met o.a. de opgave van Wyllies militaire diensten, een overzicht van de toegekende eervolle onderscheidingen en fotokopieën van de documenten aanwezig in zijn stamboekdossier. Uit de toegestuurde documenten blijkt een integer en intelligent mens, 'Wyllie Schaepdryver', naar voor te komen. Op 25 juli eindigt voor Wyllie de dienstplicht en gaat hij met onbepaald verlof. Tezelfdertijd wordt hij benoemd tot de graad van Korporaal. Zoals iedereen wel kan veronderstellen doet Wyllie zijn dienstplicht in een uiterst hectische periode.

De oorlogsdreiging van Nazi-Duitsland is een realiteit. De oorlogsneurose is duidelijk voelbaar in de West-Europese landen. In België is dat niet anders. Bij de opsomming van Wyllies diensten (M) ziet men dan ook dat hij meerdere *'wederoproepen'* krijgt en dan weer opnieuw met onbepaald verlof wordt gestuurd. Het *'wederoproepen'* van dienstplichtigen loopt omzeggens parallel met zowel de politieke als militaire bewindsdaden van de ex-korporaal Adolf HITLER en zijn Nazi-regering (17). Op dezelfde lijst *'Opsomming van de diensten'* vindt men ook dat Wyllie op 27 april 1939 als afwezig op het appel wordt gemeld. Hiervan weet mevrouw Jeannine DEKESEL dat Wyllie was opgenomen in het militaire hospitaal waar hij werd verpleegd voor ernstige huiduitslag. Het gevolg van stress, angst en onzekerheid waarvan hij en anderen niet gespaard bleven. Om bij dit laatste nog even stil te houden, wil ik toch wijzen op de diepmenselijkheid, de beperktheid van iemand, om verder te moeten gaan wanneer je weet dat je vroeg of laat geconfronteerd wordt met de gruwel van oorlogvoering. Blijkbaar is er van deze verpleging niets in zijn dossier terug te vinden. Het feit dat hem hiervoor niets strafbaar wordt toegerekend wijst in de oprechtheid van het voorval en ziekte. Echter is de *'wederoproeping onder de wapens'* van 26 augustus 1939 een *'Mobilisatieoproeping'*. Frankrijk en Groot-Brittannië hadden immers Adolf Hitler en zijn acoliëten bedreigd met een oorlogsverklaring indien zij hun plannen wilden ten uitvoering brengen m.b.t. de invasie van Polen. Wat dan ook gebeurde op 1 september 1939. Op 15 november 1939 wordt Wyllie gelijkgesteld met de graad van Sergeant. Hij krijgt een bijkomende opleiding bij het 3<sup>de</sup> Linieregiment in april 1940. Wat vermoedelijk wijst op een voorbereiding voor een eventuele te verwachten Duitse militaire invasie. Op 10 mei 1940 worden België, Nederland en Luxemburg aangevallen door de Duitsers. Op die dag wordt Wyllie benoemd tot de graad van Sergeant. Dan gebeurde het onvermijdelijke. Sergeant Wyllie SCHAEPDRYVER wordt bij een vijandelijke aanval, ter hoogte van het Albertkanaal, vermoedelijk door een kogel van een Duitse sluipschutter, neergeveld. Op een document van het Ministerie van Landsverdediging – Dienst van het Militair Personeel, d.d. 19 april 1945, aan de Dienst der Pensioenen, vind ik aan de keerzijde van het document de beschrijving van wat er zich op zondag 12 mei 1940 heeft voorgedaan en hoe uiteindelijk Wyllie Schaepdryver sneuvelde. Vooreerst wil ik wijzen op het feit dat Wyllie niet op 11 mei 1940 stierf zoals dit op zijn grafmonument en zijn bidprentje is vermeld. Het was duidelijk op 12 mei 1940 om 7H30 in de morgen. Wyllie Schaepdryver deed dienst als Sergeant bij het 4<sup>de</sup> Linieregiment – 1<sup>ste</sup> Bataljon – 2<sup>de</sup> compagnie. Zijn Commandant was een zekere Majoor SOUKA; zijn luitenant was Mathieu CEELLEN en zijn Pelotonoverste stond onder bevel van Luitenant DEKENS.

Sergeant Wyllie SCHAEPPDRYVER sneuvelde aan het Albertkanaal te Hasselt. Hij werd er dodelijk getroffen tijdens een vijandelijke aanval op ongeveer 250 meter ten oosten van de eerste spoorbrug over den Curingersteenweg. Het was een fataal schot in het voorhoofd. De dood moet onmiddellijk ingetreden zijn. Luitenant CEELLEN (N) meldt hierover het volgende: *'Ik heb hem zien vallen, maar niet zien sterven. Ik vernam het van soldaat Van Severen van het Peloton van klas 38'*. Op een ander document, te weten het formulier 'Proposition pour Distinction Honorifique' (voorstel voor een eervolle onderscheiding) met einddatum van behandeling 17 april 1946 getuigt dezelfde Luitenant CEELLEN: *'Op 12 mei 1940, gedurende een terugtochtmars van Jongenbos naar Halen, werd het bataljon plotseling in de flank aangevallen te Hasselt-Kassingen (?) door Duitse troepen die het Albertkanaal overgegaan waren. Gedurende het gevecht in het welke de 2<sup>de</sup> compagnie de hoofdgroep van de voorhoede vormde sneuvelde Schaeppdryver. Dit gebeurde rond 6H30.*

De dag erop werd om 10H00 het overlijden aangegeven op het gemeentehuis van de stad Hasselt. De tekst op deze aangifte luidt: *'Het jaar negentien honderd veertig, den twaalfden mei, is te Hasselt aan het Albertkanaal overleden: Willy Joseph Schaeppdrijver, werkman, sergeant van het 4<sup>e</sup> linie regiment, 2<sup>e</sup> compagnie, geboren te Oudenburg den dertien den januari negentien honderd achttien en wonende te Zandvoorde (Oostende), Grintweg nr. 49, zonder verdere inlichtingen'.*

Bovenaan de 'aangifte van overlijden' staan twee handgeschreven vermeldingen: te weten, één, 'Melden oorlogsslachtoffer', vermoedelijk geschreven op het ogenblik van aangifte. De tweede vermelding: 'Stierf voor België', getekend met een onleesbare handtekening op data 14-05-1953. Wat leren ons deze twee handgeschreven vermeldingen: dat bij de aangifte van overlijden Wyllie blijkbaar wordt beschouwd als een oorlogsslachtoffer en niet als een gesneuvelde soldaat. Een vergetelheid of gewoon het resultaat van een ongewone situatie? De andere vermelding 'Stierf voor België' en die pas op 14 april 1953 op de akte werd vermeld is het gevolg van een lange en vermoeiende procedure die Johannes DEKESEL heeft moeten ondernemen tot het verkrijgen van 'oorlogsschade'. Inderdaad nogal wat documenten die ik zowel heb mogen inkijken bij mevrouw Jeannine DEKESEL als deze die mij werden toegestuurd door de Centrale Dienst van het Stamboek handelen over deze aanvraag. Op 21 augustus 1946, ten gevolge een Regentbesluit van 30 maart 1946, start de heer DEKESEL de procedure tot het verkrijgen van oorlogsschade. Deze oorlogsschade staat gelijk tot het verkrijgen van een forfaitaire vergoeding die de kosten moeten dragen tot ontgraving, bekisting, vervoer, overbrenging en herbegraven van het stoffelijke overschot naar de begraafplaats van domicilie. De zaak zal jaren duren. Alles draait rond het feit dat op de akte van overlijden niet de vermelding staat: *'Gestorven voor België'*. Dan moet je weten, dat het nog uitgerekend het 'Ministerie van Landsverdediging' is, althans toch volgens de bijgevoegde documenten, dat in de fout was gegaan. Na lang procederen en volharding laat uiteindelijk het 'Ministerie van Landsverdediging' met een schrijven van 18 juli 1958 aan de heer DEKESEL weten dat op de overlijdensakte van Wyllie de vermelding 'Stierf voor België' werd aangebracht. Dan nog maar liefst vijf jaar na de effectieve vermelding op de overlijdensakte! Op het einde van 1959, dertien jaar na aanvraag, negentien jaar na het overlijden van Wyllie, heeft Johannes DEKESEL, dan de 'betwiste' oorlogsschade mogen ontvangen.

Dit onderhavige staat in schril contrast met de toekenning, ten postume titel, van de eretekens 'Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II met Palm' en toekenning van het 'Oorlogskruis 1940 met Palm' (in uitvoering van de Besluiten van de Prins Regent Nr. 3090 dd. 5 november 1946 en Nr. 4258 dd. 19 september 1947). 'La Commission chargée de l'examen des droits aux décorations' had vrij snel na de bevrijding, postuum, aan de Wyllie SCHAEPPDRYVER en zoveel andere gesneuvelden, eretekens (O) toegekend. Voor wat Wyllie betrof was dit al afgerond op datum van 16 april 1947. De snelheid waarmee eretekens, postuum of niet, toegekend werden had wellicht te maken met wat de commissie als besluit vermeldde bij de toekenning; m.n. *'Est tombé glorieusement pour la Patrie'*.

Het dode lichaam van Wyllie Schaepdryver was, net als de zovele andere gesneuvelden, Belgen, Canadezen, Polen, Britten en zelfs Duitsers, het symbool geworden van hun natie en/of nationale eenheid.

Om te eindigen wil ik verwijzen naar het document met aanwijzer **P** (lijst Documentatie). Het betreft hier een verlofbrief van Sergeant Schaepdryver. Daarop staat dat hem een vergunning was toegekend voor twee verlofdagen. Hij diende zijn korps te vervoegen op 9 mei 1940.

Wyllie Schaepdryver sneuvelde op 12 mei 1940. Hij ligt begraven op de begraafplaats op Zandvoorde. Op zijn graf staat een grafmonument bekostigd met geld die hij spaarde voor het huwelijk met zijn Elisabeth; zijn enige liefde.

### Verwijzingen:

- (1) Elke avond wordt daar de 'Last Post' geblazen ter herdenking aan 'zij' die streden in de Grote Oorlog (1914 – 1918).
- (2) Georges CLEMENCEAU: Premier van Frankrijk tijdens de eerste wereldoorlog.
- (3) Begraafplaats voor heldhaftige of bijzondere slachtoffers van een oorlog.
- (4) Philippe Ariès: Het uur van onze dood. – Uitgeverij De Arbeiderspers – Antwerpen.
- (5) Clovis (= Chlodovech) aanvoerder van de Frankische stam der Saliërs die er in slaagde het grootste deel van Gallië onder het Frankische gezag te brengen. De door Clovis gevestigde dynastie der Merovingers (ca. 430 – 751) wist zich te handhaven op basis van oorlogen, uitgebreide bezittingen en van een curieuze combinatie van voorchristelijke sacraliteit en kerkelijke steun.  
Bron: LES MÉROVINGIENS. MUSÉOBUS DU MINISTÈRE DE LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE April 1998 – november 1989.
- (6) Tegenwoordig is de gangbare opvatting dat beide wereldoorlogen in werkelijkheid een enkele strijd was, slechts onderbroken door een onrustige wapenstilstand.
- (7) deugdzzaam – eerbaar en vooral eenzaam.
- (8) Door de wetmaker was bepaald dat naast het verstrooien op een strooiakker ook de mogelijkheid diende te bestaan om de as van verbrande lijken in urnen in nissen van een columbarium bij te zetten. Artikel 24 van de wet van 20 juli 1971 'Wet op de begraafplaatsen en de lijkbezorging'.
  - Ereperk Zandvoorde is een ontwerp van de binnenhuisarchitect Monica VANDERHISPALLIE (was tijdelijk in stadsdienst als tekenaar). Zij projecteerde dit Ereperk op 17 mei 1979. Een nota van de heer René DEFLOOR aan de heer Maurice VROOMEN, Afdelingschef Burgerzaken, op datum van 6 november 1980, waarin hij zich beklagt over het feit dat er op het nieuwe Ereperk niet-gereguleerde grafzerken werden geplaatst, leert ons dat dit perk werd aangelegd ofwel in de tweede helft van 1979 ofwel in het begin van 1980. Het juiste tijdstip zal door ondergetekende op verloop van tijd wel eens worden nagetrokken.
  - Columbarium Zandvoorde is een ontwerp van de heer René VIERLINCK, Bureauchef van de toenmalige Technische Dienst van de stad. Hij projecteerde dit columbariumelement voor de begraafplaatsen in Zandvoorde en Stene Dorp. De plaatsing gebeurde in de loop van het jaar 1980. Dit dossier werd goedgekeurd bij gemeenteraadsbeslissingen van 23 mei 1980

(aanvaarding) en 08 juli 1980 (het toewijzen). De werken werden toegewezen aan de firma P.V.B.A. NOVBO, St.-Ricquierstraat, 3, te Bredene. Deze elementen werden aanvankelijk geplaatst:

- Voor Zandvoorde: links van de inkom. Waar vandaag een parking is voorzien.
- Voor Stene Dorp: Aan de achtergevel van de kerk, links.

Wat de plattegronden betreft zijn deze allen kopieën, lees zagezegde blauwdrukken. Blijkt dat de originele plannen niet meer te vinden zijn. Het betreft hier de aanleg en uitbreiding van de begraafplaats Zandvoorde.

De plattegronden handelen over:

- Een plattegrond met de aanvankelijke vorm, grootte en aanleg van de begraafplaats zoals deze in 1959 was bedoeld. Dit plan heeft noch aanwijzer noch plannummer. Bij de opgetekende lagen, lees rijen, der grafvergunningen vindt men de namen van concessionarissen. Ook zijn de namen vermeld van de mensen die werden bijgezet in de lagen voor onvergunde grond. Bij nader onderzoek van dit plan, lees een kwestie van het natrekken wie als laatste werd bijgezet, heb ik kunnen vaststellen dat dit plan getekend moet zijn in 1975. Op dit plan kun je de bedoelde oorlogsgraven zien die zich situeren rechts aan de inkom.

- Een ander plattegrond is deze met volgende vermelding: 'Ontwerp uitbreiding begraafplaats wijk Zandvoorde'. Dit plan heeft als aanwijzernummer 250/24 en werd opgemaakt door de heer René Vierlinck, Bureauchef-Tekenaar, op datum van 15 mei 1978. Op dit plan ziet men een columbarium getekend die zich midden de vier oorlogsgraven bevindt (de plaats dus waar zich vroeger een kruisbeeld bevond). Het plan heeft ook de aanleg van een strooiweide aan, het nieuwe ereperk en bovendien ziet men dat de begraafplaats met de helft aan oppervlakte is uitgebreid (huidige oppervlakte). Bij het nader bekijken van het plan stelde ik vast dat de datum van opmaak niet strookt met de aanleg van de diverse bijzettinginfrastructuren. Bijvoorbeeld wordt in onderhavig punt (8) vermeld dat de binnenhuisarchitect Monica VANDERHISPALLIE het ereperk op 17 mei 1979 ontwierp. Een jaar dus na opmaak van onderhavig plan. Het Columbarium is een ontwerp van Vierlinck en de plaatsing gebeurde in de loop van het jaar 1980. Twee jaar dus na de opmaak van het plan. Als laatste punt wil ik verwijzen naar de uitbreiding van de begraafplaats. Eerder toevallig kreeg ik onlangs een ander plattegrond van de begraafplaats in handen; deze kwam van de dienst 'Openbare Werken' (vandaag dienst Stadsgebouwen), gekend onder aanwijzernummer 6004/1, opgemaakt door de heer Laurent SOENEN op datum van 9 november 1978. Dit plan is een uitvoeringsplan 'tot het verplaatsen van het kruis (calvarie) en het verlengen van de hoofdweg'. Dit ontwerp is gedagtekend 6 maand na het plan 205/24.

Om kort te gaan geeft de plattegrond met aanwijzer 205/24 een duidelijk beeld van de diverse uitbreidingen van de begraafplaats Zandvoorde, maar dient deze van een latere datum te zijn dan de vermelde datum van 15 mei 1978. Vermoedelijk werd dit plan in basisvorm opgemaakt op de vermelde datum en werd deze dan herhaaldelijk bijgewerkt. Een correcte datum zal veeleer het jaar 1980 vooropstellen. Het jaar waarop men vaststelde dat, na plaatsing van een eerste columbarium, de vier graven van oorlogsslachtoffers dienden verplaatst te worden.

(9)

1. Nota d.d. 06.11.1980 van René DEFLOOR aan de Afdelingschef M. VROOMEN.
2. Nota d.d. 16.07.1986 van René DEFLOOR aan Schepen J.M. PAUWELYN.
3. Collegebesluit d.d. 22.07.1986 'goedkeuring voorstel diensthofd'.

4. Kopie van de brieven d.d. 28.08.1986 die werden toegestuurd aan nabestaanden met melding van het Besluit tot 'ontgraven en verplaatsen' van de stoffelijke resten van de vier oorlogsslachtoffers.

5. Vergaderingverslag 4<sup>de</sup> Raadscommissie d.d. 27.01.1987.

6. Nota d.d. 12.02.1987 van Hugo SCHRAMME aan de Schepen D. VERMEESCH.

(10) De vier bedoelde graven van oorlogsslachtoffers waren (volgens nota Defloor):

- Willy Schaepdryver:   ° Oudenburg in 13.01.1918  
                              † Hasselt in 18.05.1940.
- Gustaaf Kindt:       ° Oudenburg in 10.09.1894  
                              † Beveren Roesbrugge in 27.05.1918.
- Michel Degoe       ° Zandvoorde in 16.03.1894  
                              † Pervijze op 01.04.1915.
- Albert Vermeire – zoon van Jan en Sophia Depoorter  
                              ° in 1897  
                              † in 1918.

(11) Ministeriele Omzendbrief d.d. 21 oktober 1971. Hoofdstuk II 'Concessies', punt 1 en 2 bepalen dat bij hernieuwing en afschaffing (= verplaatsingen) van concessies, een akte, opgemaakt door de Burgemeester, gedurende een jaar aan de ingang en aan het graf dient aangeplakt. Daarnaast dient aan de 'concessiehouder' of nabestaanden een schrijven gericht.

(12) Een zuster van Wyllie die woonachtig was in Knokke-Heist.

(13) Legislatuur 1964 – 1970.

(14) Uit onderzoek in het stadsarchief, lees gemeenteraadsverslagen, heb ik ontdekt dat de begraafplaats van Zandvoorde in 1959 werd opgericht naar een ontwerp van de heer R. MEYER, architect. Dit is dezelfde architect van het gemeentehuis van Zandvoorde. De site van de nieuwe begraafplaats was al bepaald in het B.P.A. nr. 1 bis "Dorp", opgemaakt door Arnold DEVOS, Stadsingenieur-Architect ( Stad Oostende), goedgekeurd bij K.B. van 24 juni 1955. Vastgesteld werd dat de oud-burgemeester van Zandvoorde, de heer Emeric GEVAERT, omzeggens als eerste werd bijgezet op deze nieuwe begraafplaats in datum van 14 december 1959 ( † 09.12.1959). Hij was één van de bezielers van de oprichting van deze nieuwe begraafplaats. Toen al was er sprake om na verloop van tijd het kerkhof rond de kerk te sluiten.

(15) Centrale Dienst van het Stamboek: Vandaag resulteert deze dienst onder

DEFENSIE  
DEFENSIESTAF  
ALGEMENE DIRECTIE HUMAN RESOURCES  
DIVISIE PERSONEEL  
Sectie Administratieve expertise

Ondersectie Notariaat  
Kwartier Koningin Astrid  
Bruynstraat 1  
1120 Brussel

(16) Stadsarchief Oostende – Stadhuis Oostende 1ste verdieping –

Met dank aan mevrouw Claudia VERMAUT, Stadsarchivaris, en haar medewerkers.

(17) Internet Pagina "België – 10 mei 1940" [users.pandora.be/jeroenWO2/België.htm](http://users.pandora.be/jeroenWO2/België.htm)

### Documentatie:

- (A) Foto van het echtpaar Marcel en Jeannine DEKESEL-DEKESEL.
- (B) Bidprentje van Wyllie SCHAEPPDRYVER
- (C) Kaart van eenzelvigheid van Wyllie Schaepdryver met de foto erop van Florraïne WILLEMS.
- (D) Plattegrond: Ereperk – eerste columbarium – eerste strooiweide.
- (E) Nota van dhr. René DEFLOOR, Hoofd Begrafenisdienst.
- (F) Kerkelijke Begrafenis van Wyllie Schaepdryver. Kopie uit het dodenregister O.L.Vr. Kerk Zandvoorde.
- (G) Groepsfoto:  
- Staand, van links naar rechts, Jerome-Clara-Camiel-Martha.  
- Zittend, van links naar rechts, Anne-Wyllie-Paula-Maria.
- |          |              |
|----------|--------------|
| - Clara  | ° 12.11.1908 |
| - Martha | ° 23.03.1910 |
| - Camiel | ° 03.06.1911 |
| - Anna   | ° 18.01.1913 |
| - Jerome | ° 21.03.1914 |
| - Maria  | ° 14.01.1916 |
| - Wyllie | ° 13.01.1918 |
| - Paula  | ° 01.05.1920 |
- (H) Diverse facturen m.b.t. de ontgraving en overbrenging van het stoffelijke overschot van Wyllie Schaepdryver.
- Factuur dd. 26.06.1940; leveren van een zinken kist.
  - Ontvangstbewijs dd. 01.07.1940; lijkdienst (begrafenis).
  - Factuur dd. 08.07.1940; met lijkwagen naar Hasselt te rijden.
  - Factuur dd. 10.07.1940; maken en leveren van doodskist.
  - Factuur dd. 11.07.1940; betaling 500 bidprentjes.
  - Factuur dd. 02.12.1940; ophalen van het stoffelijke overschot.
- (I) Ontwerptekening grafmonument.
- (J) Foto van Elisabeth en Wyllie.
- (K) Een bladzijde uit het dagboekje van Wyllie.
- (L) Groepsfoto van de 2<sup>de</sup> Compagnie; eerste rij, knielend, vierde persoon van links Wyllie SCHAEPPDRYVER.
- (M) Stamboekuitreksel; opsomming van de diensten.

- (N) Eerste getuigenis van Luitenant Mathieu CELEN betreffende het sneuvelen van Sergeant Schaepdryver. Kopie van een document van het Ministerie van Landsverdediging – Dienst van het Militair Personeel - dd. 19 april 1945 (afgehandeld op 20 april 1945).
- (O) Kopie van een attest van toekenning, lees postuum, van eretekens aan Sergeant Wyllie Schaepdryver, opgemaakt op 31 mei 2005.  
De officiële toekenning van deze eretekens gebeurde op 16 april 1947.
- (P) Verlofbrief.





(A) Foto van het echtpaar Marcel en Jeannine DEKESEL-DEKESEL

(A) Bidprentje van Wyllie SCHAEPPDRYVER.



† Tar dierbare Gedachtenis  
van Mijnheer

**Wyllie-Joseph SCHAEPPDRYVER**  
zoon van

Wijlen Heer en Vrouw Gustaaf en Louise DEKESEL

Sergeant bij het 4<sup>e</sup> Linieregiment

Hij was Lidsmaat van den Bond van 't H. Hart, alfook  
lid van den Toespraak en het Zang'oor te Zandvoorde  
Geboren te Oudenburg, den 13 Januari 1918, en  
gesneuveld te Hasselt, den 11 Mei 1940.



Wyllie, edelmoedige jongen, allen die u ken-  
den en beminden: uw treurende familieleden,  
uw toegenege priester, uw talrike verkleefde  
makkers en vrienden... allen beweenen zoo  
zeer uw heengaan uit hun midden, doch ze  
roemen en bewonderen u tevens als een toon-  
beeld van moed, als een heilighartigen martelaar  
van uw duren plicht.

't Leven van Wyllie bracht getuigenis van de  
Waarheid. Zijn omgang en zijn woord ademden  
overal goedhartigheid en vriendelijkheid en  
groegen den stempel van zijn rechtzinnig en  
edel gemoed; zijn voorbeeld drong door in  
't leven zijner makkers en wekte op tot over  
en deugd. Zijn sterke, reine, ongerepte ziel  
maakte hem tot een prachtjongen, bereid mede  
te werken overal waar er goed te doen was,  
bereid ook — iederen dag — om het hoogste  
offer te brengen...

De Heer, in zijn Alwijze besluiten, knakt en  
plukt soms de schoonste bloemen in vollen  
bloei. Wu, kortzichtig, kreunen en klagen:  
«Waarom mocht die bloem haar zaad niet  
geven?» Uw heilige Wil, o Heer, zij gezegend;  
bi U is die bloem reeds vrucht; om haar hopen  
wij uwen zegen.

Liefste Pleegouders, Broeders, Zusters,  
Grootmoeder, ik had u allen zoo lief... vaart-  
wel. Zoo vurig had ik u willen bij mij zien  
gedurende mijn laatste ganse stonden. De  
goede God schikte er anders over. Bidt allen,  
voor mij en ik zal ook voor u bidden daar waar  
alle lieden een einde neemt en waar de tranen  
van 't lieden veranderen worden in tranen van  
eetwige vreugde.

H. Hart van Jezus, ik betrouw op U.  
(300 d. afl.)

Druck. K. SMIS, Oudenburg.



Achtereenvolgende woningen in <b>Zandvoorde (Oost).</b>	Boek Blz.	
	Datum	
	Ald.	
	Nr	
<b>STRAAT</b>		

Aan te bieden bij elke woonwettelijke

Koninkrijk België

1<sup>ste</sup> Regiment  
2<sup>de</sup> Compagnie  
Gemeente

**Zandvoorde**  
(Oostende)

Kaart van-eenzelvigheid  
en inschrijving  
in de bevolkingsboeken

Koninkrijk België, 6 Feb. 1918

Art. 2. - Deze kaart is verplicht en moet op elke vraag van de politie vertoond worden. Zij moet aangepast worden bij elke woonwettelijke ingang in de gemeente of ten jaerewoort de verandering van woonplaats en wanneer men zijde overzees reis moet vertrekken.

Art. 3. - Deze kaart moet vernieuwd worden in geval van huwelijk en telkens de belanghebbende van verblijf verandert, dat is te zeggen zijde woonst van ene gemeente naar ene andere overbrengt.

De door het gebruik beschadigde kaarten moeten vervangen worden en zoo de kaarten van de personen niet wezen meer met het portret overeenstemt.

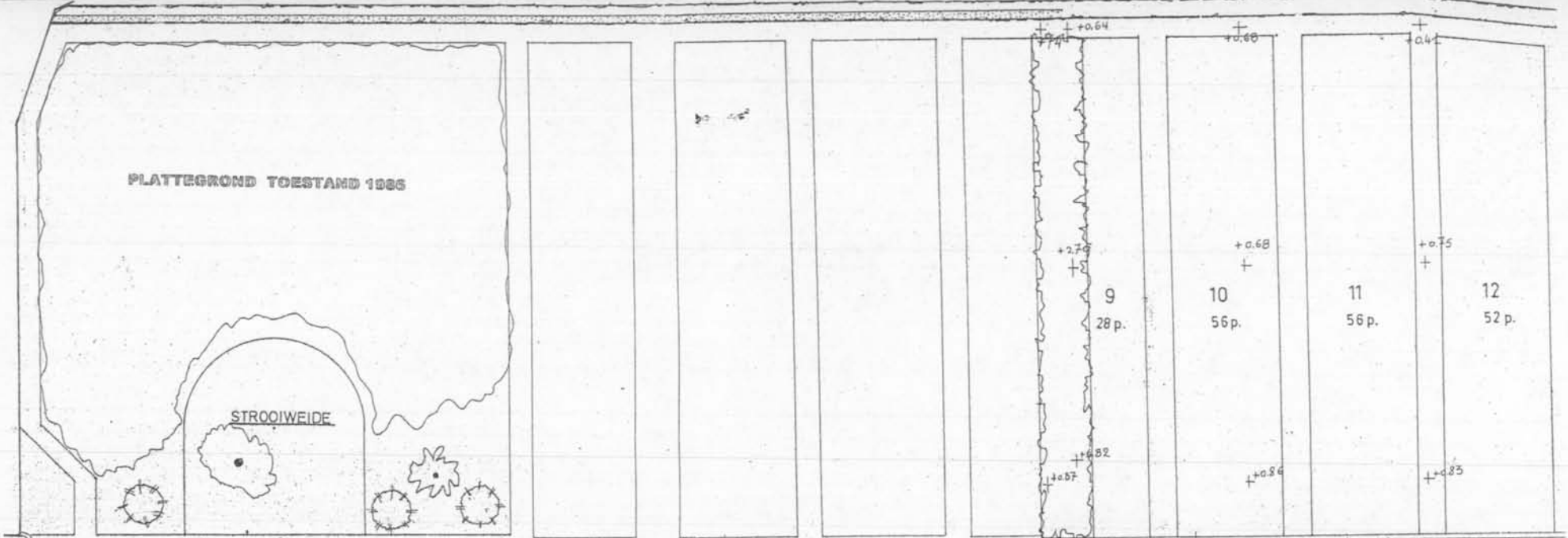
Art. 4. - De personen die niet voorzien zijn van huwelijk-kaart, eenzelligheids- en inschrijving in de bevolkingsregisters, en zij die, veranerd hebbende van verblijf, zullen verwaard oord hebben deze te vernieuwen kunnen overeenkomstig artikel 6 van de wet van 2 Juni 1856 gestraft worden met een boete welke de 25 frank niet mag te boven gaan.

V. d. B.

(C) Identiteitskaart van Wylie Schaepe dryver

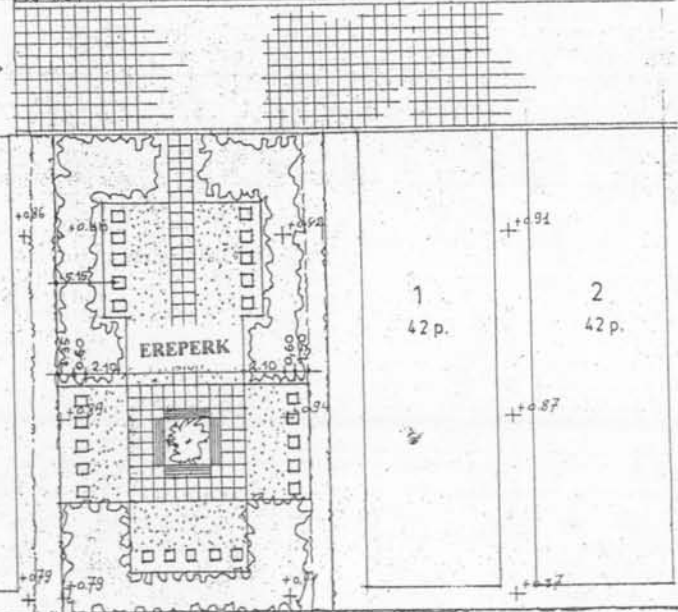
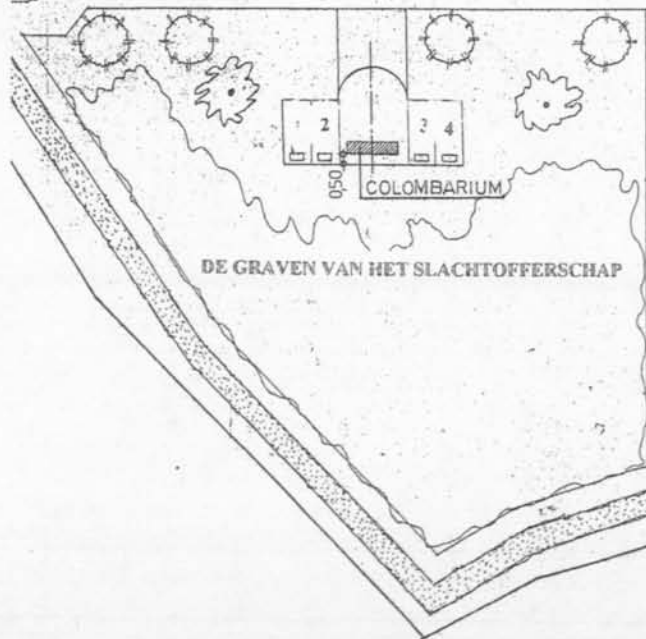
NUMMER <u>1717</u> Naam <u>Schaepe dryver</u> Voornamen <u>Willy Joseph</u> Burgerstand <u>ongehuwd</u> Nationaliteit <u>Belgische</u> geboren te <u>Audenburg</u> den <u>11 januari 1918</u> Beroep <u>werkhoven</u> Voorg. verblijf <u>Audenburg</u> Tweede verblijf Ingeschreven Boek <u>II</u> Blad <u>36</u> <u>Grinstaven</u> Straat nr <u>11</u> den <u>11 januari 1924</u>	Handteekening <u>Schaepe dryver</u> des dragers <u>Willy</u>  Lengte één meter <u>1.70</u> Zandvoorde den <u>11 januari 1924</u> De Ambtenaar der Belgische Staat bij de politie <u>Ch. Wainhoff</u>	Achtereenvolgende woningen in <b>Zandvoorde (Oost)</b>
		Boek Blz.
		Datum
		Ald.
		Nr
		<b>STRAAT</b>

Aan te bieden bij elke woonwettelijke



KOM BEGRAAFPLAATS

TOT HIER KWAM DE OORSPRONKELIJKE BEGRAAFPLAATS →



(D) Plattegrond toestand 1986

STAD OOSTENDE

Oostende, 16.7.1986.....

Directie .....  
**Begraafenisdienst** Afdeling  
Ref. **4B/RD**

ONDERWERP:  
**Begraafplaats Zandvoorde**  
**Ereperk**

*/Bijlagen/*

Toegestuurd aan mevvr. J. Pauwelyn,  
Schepen Burgerlijke Stand.

Mevrouw de Schepen,

Op de Begraafplaats te Zandvoorde werd bij het ontbreken van een meer geschikte plaats het Columbarium gebouwd tussen de graven van 4 oorlogs slachtoffers. Daar te Zandvoorde ondertussen een Ereperk werd aangelegd durf ik dan ook het Schepen-college voor stellen de graven van deze vier oorlogs slachtoffers terug te nemen en de stoffelijke resten te begraven op het voorsz. Ereperk. Dit alles zou kunnen geschieden in eigen beheer.

Het is dan verder ook zo dat het Columbarium meer tot zijn recht zal komen.

De vier begraven oorlogsslachtoffers zijn :

- Willy Schaepdrijver geb. Oudenburg in 1918 en overleden te Hasselt op 18.5.1940
- Gustaaf Kindt geb. Oudenburg 10.9.1894 en overleden Beveren Roesbrugge op 27.5.1918
- Michel Degoe geb. Zandvoorde op 16.3.1894 en overleden Pervijze 1.4.1915
- Albert Vermeire zoon van Jan en Sophia Depoorter, geboren 1897 en overleden 1918.

Het Hoofd van de Begraafenisdienst

R.Defloor

(E) Nota van dhr. René DEFLOOR, diensthoofd Begraafplaatsen.

37

C.H.J.

Ex hac vita recesserunt anno Domini 1940 .

NOMEN	Dies et locus nativitatis	Nomen parentum vel conjugis	Dies mortis	Locus et dies tumulationis	Acceptit Sacr. ab
Jaga Eric	Zandvoorde 14 <sup>o</sup> Augusti 1940	fr <sup>o</sup> Camilli et Brigittae Cuyllie	30 <sup>o</sup> Augusti	Zandvoorde 2 <sup>o</sup> Sept. 1940	
Debusckere Cyrillus	Kortemark 8 <sup>o</sup> Augusti 1894	maritus Adelaidis Roels	30 <sup>o</sup> Septembris	Zandvoorde 3 <sup>o</sup> Octobris	R <sup>do</sup> D <sup>no</sup> P <sup>re</sup> pastore.
inoverschelde Benatus	Ichtegem 14 <sup>o</sup> Julii 1892	maritus Berthae Bloume	8 <sup>o</sup> Octobris	Zandvoorde 11 <sup>o</sup> Octobris	? G <sup>estudae</sup>
Ransou Clara	Oertuyke 30 <sup>o</sup> Augusti 1908	uxor Andree Vanhouwaert	30 <sup>o</sup> Octobris	Zandvoorde 5 <sup>o</sup> Novembris	? Brugis.
Willems Augustus	Zandvoorde 18 <sup>o</sup> Sept. 1865	maritus Judovicae Desmeest	12 <sup>o</sup> <del>Novembris</del> Novembris	Zandvoorde 10 <sup>o</sup> Novembris	R. D <sup>o</sup> vicarius in Uytkerke.
Moysest Camilus	Ettelegem 14 <sup>o</sup> Martii 1885	maritus Mariae Fratsaert	16 <sup>o</sup> Novembris	Zandvoorde 18 <sup>o</sup> Novembris	R <sup>do</sup> D <sup>no</sup> P <sup>re</sup> pastore.
Wommukove H. vicus	Overieburg 27 Dec. 1866	maritus Constanthiae Vanwesenbgh	19 <sup>o</sup> Novembris	Zandvoorde 23 <sup>o</sup> Novembris	R <sup>do</sup> D <sup>no</sup> P <sup>re</sup> pastore.
Schaepdryver Guilielmus (miba)	Overieburg 13 <sup>o</sup> Jan. 1918	fr <sup>o</sup> Augusti et Judovicae Detsael	12 <sup>o</sup> Maii (Hasselt)	Zandvoorde 25 <sup>o</sup> Novembris	occisus in bello.
Hoste via-Judovica	Overieburg 1 <sup>o</sup> Martii 1849	vidua Petri Fratsaert	27 <sup>o</sup> Novembris	Zandvoorde 2 <sup>o</sup> Decembris	R <sup>do</sup> D <sup>no</sup> P <sup>re</sup> pastore.

(F) Begrafenis van Wyllie Schaepdryver, kopie dodenregister O.L.Vr. kerk Zandvoorde.

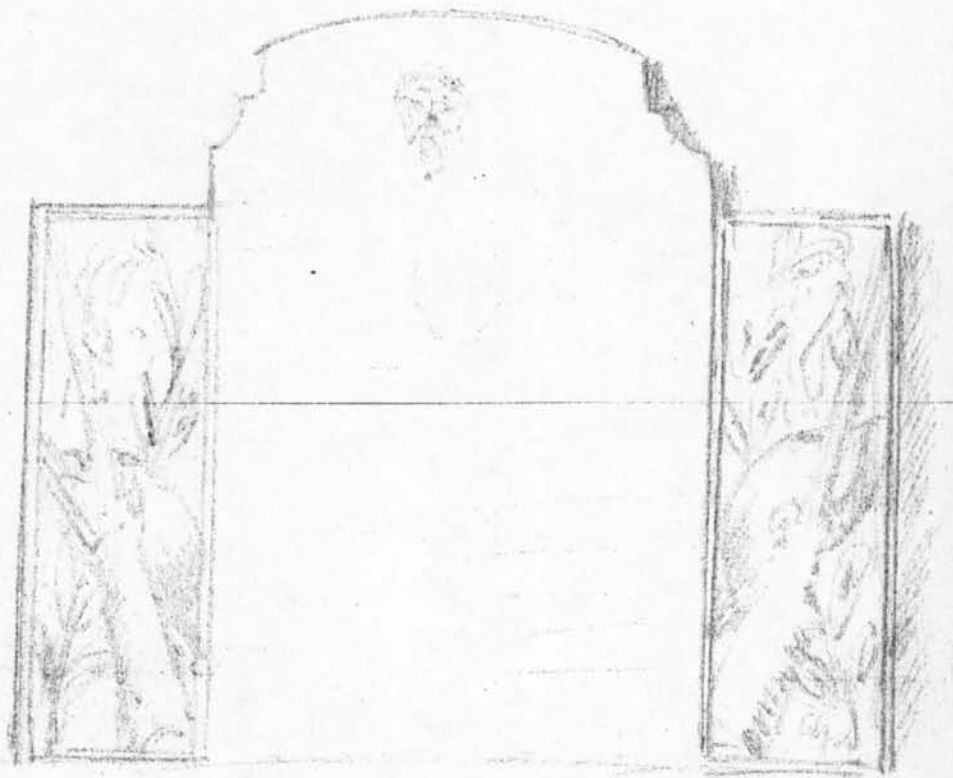
2006 - 201



(G) Groepsfoto, de kinderen Schaepdryver.







(I) Ontwerptekening grafmonument.



**(J) Foto van Elisabeth en Wyllie.**

Woensdag 4<sup>e</sup> Juni

Er wordt mij gezegd: 't huis  
niet verdeden -

weat een te vroeg - blijf de  
lany bij Elisabeth - de zondag  
van de namiddag -

Ik trek me niet aan -  
Elisabeth is voor mij - ik zal  
je bezochten - naar harte lust.

Ik wil of niemand kan mij weer  
hoorden - Ik strijd voor geen  
zachte rede - Ik strijd voor  
de liefde - mijnne liefde en Eliza-  
beth's liefde - en mijnne liefde  
is geen geweld moog en llyt

Ik hou alleen van mijnne  
diep beproeft meisje - mijn  
substij - Ik wil haar de warden -  
ELIZABETH

Woensdag 29<sup>e</sup> Juni 1938

Een misverstand met mijn  
meisje, Elisabeth.

Reden I:

op dinsdag 28<sup>e</sup> Juni is mijn  
schat - Elisabeth mede met mij  
naar Landvoorde geweest - na  
onze verhuison -

Ik had de nalutigheid te vragen  
mijn meisje niet te verzoeken  
op haar terug te komen naar  
huis.

Elisabeth zegt me: Ik bent  
geest in mij -

Zij draukt ~~en~~ tot driemaal  
toe op deze woorden.

Mijn geest is den prooi van  
allerhande onaangename -  
diep beproefde gedachten.

Op 29<sup>e</sup> Juni zijn wij van alhier

2006 - 206



(L) Groepsfoto van de 2<sup>de</sup> Compagnie.

**DEFENSIE**  
**DEFENSIESTAF**  
**ALGEMENE DIRECTIE HUMAN RESOURCES**  
**DIVISIE PERSONEEL**

Sectie Administratieve Expertise

Ondersectie Notariaat  
(Oude "Centrale Dienst van het Stamboek")  
Kwartier Koningin Astrid  
Bruynstraat 1  
1120 BRUSSEL

Tel : 9-2820-6351 02/264 6351

Fax : 9-2820-6347 02/264 6347

e-mail: [dghr.hrgan@mil.be](mailto:dghr.hrgan@mil.be)

Brussel, de 31/05/2005

Bijlage(n) : 00

Uw Ref : uw aanvraag  
Onze Ref : HRG-A/N 323/000943915  
Redacteur : Pontzeele Didier

**STAMBOEKUITTREKSEL**

NAAM, Voornamen : **SCHAEPDRYVER Willy J**  
Geboren de **13/01/1918** te **OUDENBURG**  
Stamboeknummer : **104.85923**

**VROEGERE DIENSTEN GELDEND VOOR HET PENSIOEN**

**OPSOMMING VAN DE DIENSTEN**

**DATUM**

In werkelijke dienst als dienstplichtige van de klasse 1937 bij het 4de Linierement	25 februari	1937
Gelijkgesteld met de graad van Korporaal	01 september	1937
Met verlof zonder soldij	29 mei	1938
Met onbepaald verlof	25 juli	1938
Benoemd tot de graad van Korporaal	25 juli	1938
Wederopgeroepen onder de wapens - Gewone wederoproepping	28 september	1938
Met onbepaald verlof	03 oktober	1938
Afwezig op de appels, onder de wapens wederopgeroepen zijnde	27 april	1939
Met onbepaald verlof	21 mei	1939
Wederopgeroepen onder de wapens - Mobilisatiewederoproepping	26 augustus	1939
Gelijkgesteld met de graad van Sergeant	15 november	1939
In onderhoud bij het 3de Linierement	14 april	1940
Benoemd tot de graad van Sergeant	10 mei	1940
Gesneuveld tegenover de vijand aan het Albertkanaal te Hasselt	12 mei	1940



Eensluidend verklaard met de Stamkaart  
Voor de Chef van de Ondersectie Notariaat,

W. ROSSAERT

Kapitein-commandant van administratie

De Licutenant Ceelen, Mathieu Reus.  
Bevelhebber van de 2<sup>e</sup> C<sup>ie</sup> 4 Regt Linië,  
St. - Ghuilrechts - Lille - Limburg.

Sergt Schaepdrijver werd doodelijk getroffen tijdens den  
aanval waaraan het eerste B<sup>on</sup> van het 4<sup>e</sup> L. het Slachtoffer was te Vlaarde  
op 250 m ongeveer ten Goden van de eerste spoorbrug over den Curinger  
steenweg. op Zondag 12 Mei om 9,30 u. 's morgens door een schot naar  
mij overgebracht werd, in het voorhoofd. De dood moet onmiddellijk  
ingetreden zijn.

Ik heb hem zien vallen maar niet zien sterven

Ik vernam het van sold<sup>t</sup> Van Severen van het Regiment van klas 38

Echt en volledig verklaard

R.L. Ceelen.

C<sup>ie</sup> Bevelhebber.

(get) Ceelen.

22-7-46  
~~geen~~

ATTEST



**KONINKRIJK BELGIE**

*De Minister van Landsverdediging heeft de eer te laten weten*

dat de hiernavermelde eretekens, ten postume titel, werden toegekend  
aan de Heer **SCHAEPDRIJVER, Willy-Joseph :**

- Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II met Palm en toekenning van het Oorlogskruis 1940 met Palm, Besluit van de Prins Regent Nr 3090 van 5 november 1946 + bijkomende vermelding volgens Besluit van de Prins Regent Nr 4258 van 18 september 1947 ;  
om : "Is, op 12 mei 1940, te Hasselt roemvol gesneuveld voor het Vaderland, bij het leiden van de heldhaftige verdediging, van zijn fel aangevallen weerstandseilandje."

Brussel, 31 mei 2005.

Voor de Chef van de Ondersectie Notariaat,

Eric NIEDERPRUM  
Kapitein-commandant

To Retour  
**LIENST MILITAIRE SERVICE**  
**985**  
 Ontspanningsverlof  
 Congé de détente  
 Moet Afschrijven  
**10 3217**

*Masselt : Plaatscommando*

IN CONGÉ *linie* Régiment .....  
 ET VERLOF. Regiment

MODÈLE A. — MODEL A.

la matricule. *1. B<sup>on</sup>, Group.*  
*2. C<sup>1e</sup>, Batt., Esc., Escadron.*  
*3. C<sup>1e</sup>, Batt., Esc., Escadron.*  
*4. C<sup>1e</sup>, Batt., Esc., Escadron.*

6 du « Règlement pour les militaires  
 6 van 't « Reglement voor de mili-  
 en congé limité ». tairen met bepaald verlof ».

*Verlof of datum van 7/5/40 van 13u*

*8217*

**TITRE DE CONGÉ  
VERLOFBRIEF**

Tout militaire est tenu d'être porteur de sa carte d'identité civile complétée par les indications militaires.  
 Ieder militair moet zijne burgerlijke eenzelvigheidskaart, met de militaire inlichtingen aangevuld, bijhebben.

Un congé de *2 (twee) dagen*, prenant cours le *8 Mei* 19*40*  
 Een verlof van met aanvang op  
 est accordé au (a) *Sergeant schaepdrijver mil. 37*  
 wordt verleend aan den (a)  
 né à *die eenzelvigheidskaart*  
 geboren te , den  
 pour se rendre à *Randvoorde*, province d' *no-ve*  
 om zich te begeven naar , provincie  
 sous l'obligation d'être rentré à son corps le *9 Mei* 19*40*  
 mits hij zijn korps terug te zijn den

A *Velde*, le *6 / 5 / 1940*  
 Te , den



Le Commandant,  
 De Commandant,  
 De Bevelhebber der 2<sup>de</sup> K<sup>1e</sup>  
**L' CEELLEN**  
*M. Ceelen*

Une réduction de 50 % sur les prix normaux des billets est accordée, sans aucune formalité, sur les chemins de fer belges: 1<sup>o</sup> en 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe, aux sous-officiers et assimilés voyageant en uniforme; 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> classe seulement aux brigadiers, caporaux et soldats voyageant en uniforme.

Een afslag van 50 % op de gewone prijzen der reiskaartjes wordt, zonder eenigen pleegvorm, op de Belgische spoorwegen verleend: 1<sup>o</sup> in 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klasse, aan onderofficieren en gelijkstaanden in uniform; 2<sup>e</sup> enkel in 3<sup>e</sup> klas, aan brigadiers, korporaals en soldaten in uniform.

Lorsque ces militaires se déplacent en habits bour-

Reizen die militairen in burgerkleeren, of geldt het

S. N. C. V. — N. M. V. B.

S. N. C. V. — N. M. V. B.

S. N. C. V. — N. M. V. B.

Coupon Militaire — Militair Plaatsbewijs

RETOUR - TERUG ALLER - GAAN

DE *Wormhoutorgau*  
 VAN  
 A *Masselt*  
 NAAR  
 DATE *7/5/40*  
 DATUM

DATE *9/5/40* DATE *7/5/40*  
 DATUM DATUM

TICK. PARAGON

V 72531

V 72531

V 72531



BROEDERS VAN LIEFDE IN  
EN VAN OOSTENDE

door **Michel CAPON**

VOORWOORD

De congregatie van de Broeders van Liefde werd in 1807 gesticht door kanunnik Petrus Jozef TRIEST (°1760 +1836).

In verband met de ordereg liet de stichter zich inspireren door BERNARDUS VAN CLAIRVAUX <sup>(1)</sup>. Hij was de oprichter van de striktere observantie van Benedictijnen die de Cisterciënzers waren. Anderzijds liet P.J. TRIEST zich ook bezielen door VINCENTIUS A PAULO <sup>(2)</sup> voor de organisatie van de ziekenzorg en de hulp aan noodlijdenden. Het officie werd ingevoerd, zijnde het dagelijks gezamenlijk bidden van de brevier, ook al was het maar het kortere officie ter ere van de Heilige Maagd Maria. De Broeders baden en zongen elke dag het officie in het Latijn. 's Morgens vroeg de metten en lauden, priemen en tertsen, 's middags de sexten, 's namiddags nonen en vespers en voor het avondeten de complete.

De Broeders van Liefde volgden het dubbele pad van de actieve dienstbaarheid in het voetspoor van de heilige VINCENTIUS en van het monnikenleven naar het voorbeeld van BERNARDUS. Het was de lat heel hoog leggen en de ganse geschiedenis van de congregatie toont aan dat het verzoenen van beide elementen tot spanningen heeft geleid. Het was wachten tot de jaren 1960 (na het 2e Vaticaans Concilie) vooraleer men de regel grondig zou aanpassen. De vroegere combinatie van monastiek leven en apostolische inzet werd, algemeen gezien, verlaten. Het apostolische kwam meer op de voorgrond. Begin 1971 was de aanpassing voltooid <sup>(3)</sup>

Over de doelstelling van de congregatie kan men heel algemeen en in het kort neerschrijven: vanuit een religieuze overtuiging het verstrekken van zorg, onderwijs en opleiding aan de noodlijdende mens, zoals jongeren, kwetsbare kinderen, ouderen, krankzinnigen, geesteszieken, personen met een handicap, doofstommen en blinden; en dit overal ter wereld. Het devies is dan ook: 'God is Liefde'. Om het met de woorden van stichter TRIEST te zeggen: "Verrijzenisvreugde brengen in het leven van de 'armsten' door onze liefdevolle zorg". Al deze liefdeswerken kenmerken tot op vandaag nog steeds het apostolaat van de congregatie.

Voor wat het onderwijs betreft, is de communititeit van de Broeders van Liefde zeer goed gekend en bekend geweest in Oostende. Hun belangstelling alhier in Oostende was erop gericht om het gewone volkskind een degelijk onderwijs en opleiding te verschaffen.

Verder buiten Oostende bestreek de zorg van de Broeders ook het voortgezet onderwijs van de arbeidskinderen, zoals het technisch onderwijs. Hun schoolboeken werden door henzelf opgemaakt en gedrukt in één van hun technische scholen, eerst in Manage en nadien in Tessenderlo.

BROEDERS VAN LIEFDE IN OOSTENDE

Na de Belgische onafhankelijkheid in 1830 was het met het onderwijs in de stad Oostende zeer slecht gesteld. Er was geen schoolplicht. Er bestonden enkele betalende privé-schooltjes, en dat was alles. De ouders van bemiddelde Oostendenaars konden er hun kinderen naar toe sturen, mits betaling van een dagelijkse bijdrage. Deze private scholen werden door heren of vrouwen in hun eigen woonst gehouden. Een koster, een of ander vrij beroep of ook soms een kleermaker, deden het als bijverdienste. Alleen sommige alleenstaande juffrouwen konden met dit inkomen een sober bestaan tot stand brengen.

Burgemeester SERRUYS en pastoor SLOSSE van de toen enige Oostendse parochiekerk St. - Petrus en Paulus waren bekommerd om de opvoeding van de jeugd, en ook specifiek over de

werkmanskinderen. Vandaar dat men ging onderhandelen met de jonge congregatie van de Broeders van Liefde (gesticht te Gent in 1807) om te Oostende een kosteloze school in te richten.

In 1837 begon Vader IGNATIUS (Damien D'HUYVETTERS °Eeklo 16/11/1791), samen met drie broeders, met de eerste kosteloze Sint-Pieterschool in Oostende. Die drie eerste broeders waren: Br. LUDOVICUS (Pieter DECRAEMER °Zomergem 1/11/1801), Br. BONANVENTURA (Jan Baptist GAVOILLE °Antwerpen 2/5/1793) en Br. LAURENTIUS (Jan Baptist DE TEEN °Gent 10/8/1801).

---

Hierna pogen we een beknopte (en dus niet volledige) chronologische schets en overzicht van het werk van de Broeders van Liefde te Oostende weer te geven. De hierna vermelde scholen zijn nooit eigendom van de congregatie geweest.

---

### 1837 - 1867: HUIS SINT-PIETER

Ook de Sint-Pieterschool genoemd <sup>(4)</sup>. In de leidende Oostendse kringen kreeg ze de bijnaam van 'armenschool'.

LIGGING : Hoek Kerkstraat/Ooststraat; met voorgevel in de Kerkstraat.

Daar was ook het klooster van de broeders gevestigd.

OORSPRONG : Na het beleg van Oostende werd op deze plaats een klooster van de Zwarte Zusters opgericht. Vanaf 1793 tot 1837 : Militair hospitaal - kazerne - wapenmagazijn van de Burgerwacht.

INRICHTING + ONTWIKKELING :

1837: Het begin. De kroniek van het Huis St.-Pieter vangt aan met de woorden : 'Den 10<sup>n</sup> der maand mei van het jaar 1837, tijdens het bestuur van de congregatie der Broeders van Liefde door den erw. heer Kan. DE DECKER als geestelijke bestuurder en van vader Aloïsius BOURGOIS als algemeen overste, op het dringend en aanhoudend verzoek der geestelijkheid en van het stadsbestuur te Oostende, heeft aldaar plaatsgehadt de opening van het gesticht der Broeders van Liefde. <sup>(5)</sup> Ze was de eerste kosteloze jongensschool van de stad. In het begin telde de school drie klassen. Het stadsbestuur betaalde de broeders en nam al de kosten van gebouw, schoolbehoefden en meubilering op zich <sup>(5)</sup>

1839: Vanaf 1839 moesten de broeders ook een deel van de Oostendse weesjongens verzorgen. Ofwel volgden de wezen de klassen in de lagere school, of ze gingen in de stad werken om een ambacht of een vak te leren. Bij deze toekomstige stielmannen werd één vierde van hun loon op hun spaarboekje geplaatst. Het overige kwam ten goede aan het beheer van de hospiesen.

1842: Door de schoolwet van 1842 werd elke gemeente verplicht een eigen school op te richten of een private school aan te nemen. De St.-Pieterschool werd door het stadsbestuur aangenomen met de broeders als leerkrachten. Haar bevolking telde toen 450 leerlingen, verdeeld over vier klassen; waarvan de laagste gewoonlijk ruim 200 kinderen telde. Die toestand was zo ernstig dat in 1852, dhr. TANGHE, kantonale schoolopziener (inspecteur) van het lager onderwijs, een verslag aan het gemeentebestuur overmaakte, waarin hij wees '.... op het ondoenlijke van zulk een klas, en eischte dat op zijn minst een ontdebbling zou gebeuren; daarenboven moesten de zitbanken vervangen worden door gewone schrijfbanken. ' <sup>(5)</sup>

Maar men liet er zich weinig aan gelegen en die staat van zaken bleef voortduren, tot in 1862. Het zou te veel kosten! In datzelfde jaar, 1842, werd de 'Congregatie der Jongeren' opgericht. <sup>(6)</sup>

Op de zondagnamiddag, na het lof, was er gelegenheid voor spel en ontspanning en dit tot 21 uur. Dit werd de voorloper van de latere patronages en nadien de jeugdclubs. <sup>(7)</sup>

1851: Door de broeders werd in 1851 eveneens het St-Vincentiusgenootschap gesticht. Voornamelijk families van de stad werden hiervoor aangesproken. <sup>(7)</sup>

Het genootschap, onder leiding van dhr. DE BONINGE, stichtte samen met de broeders en pastoor PECTOR

a) een zondagsschool voor jongens van 12 tot 20 jaar met lokaal in de Broederschool. Iedere zondag was er onderricht van 8.30 tot 11 uur. In november 1851 begon men met 273 leerlingen. In die tijd werden de meeste jongens al heel vroeg in het arbeidsproces ingeschakeld. Er was geen tijd om te leren. Dit was enkel voor de gegoede burgerij gegeven. Nadien werd ook een school voor volwassenen ingericht. <sup>(8)</sup>

b) een militaire kring met het doel de soldaten van het plaatselijke garnizoen ' zooveel mogelijk van het zedenbederf te bewaren met ze van slechte huizen en herbergen af te houden '.

Elke avond, van 18 tot 20 uur, was er voor de circa 200 aanwezige soldaten gelegenheid tot ontspanning in een zaal van het klooster. <sup>(9)</sup>

1855: Vader Ignatius D'HUYVETTERS verliet op 16 mei 1855 na 18 jaar eervol bestuur de St.-Pieterschool. Hij werd opgevolgd door broeder MATHIAS (Ludovicus PAUWEIS °Sleidinge 11/1/1819).

1862: Elk jaar moest het gesticht zijn rekeningen sluiten met een groot tekort. Op voorstel van het stadsbestuur werd de aangenomen school veranderd in een gemeenteschool.

1866: Wegens nijpend plaatsgebrek in de St.-Pieterschool werd een nieuwbouw door de stad opgetrokken gelegen aan de St.-Franciscusstraat en de Schipperstraat. De uit zeven klassen bestaande lagere school, het wezenhuis en het klooster werden op het gelijkvloers ondergebracht. De bovenverdieping werd als nijverheids- en tekenschool door de stad gebruikt. De kelderingen deden dienst als stadsmagazijn.

Het onderkomen van de broeders en de weeskinderen was allesbehalve goed ingericht <sup>(10)</sup>. Het verblijf van de Broeders van Liefde werd onmogelijk gemaakt door tal van omstandigheden die niet strookten met hun leefregel.

“ De broeders hadden hier bijna geen vrijheid. Wat de woning betreft, deze was zeer bekrompen, het uiterste noodzakelijke bestond, maar liet toch veel te wensen over. De eenige spreekkamer werd nog door de heeren van de hospitie gebruikt voor hun vergaderingen ... De kloosterlingen moesten zich geheel schikken naar de voorschriften van staat en gemeentebestuur, en dit is voor een religieuze congregatie zeer moeilijk, als ware het maar alleen het veranderen of verplaatsen van het onderwijzend personeel. De moeilijkheden bleven dan ook niet achterwege en na herhaalde wrijvingen nopens het verplaatsen en veranderen van personeel besloten de broeders hun ontslag als gemeenteonderwijzers in te dienen. Ze zagen ook af om het wezenhuis nog langer te bedienen. ”<sup>(11)</sup>

1867: Op 12 september 1867 dienden de broeders hun ontslag in bij het gemeentebestuur. De broeders verlieten Oostende op 13 november 1867. De gemeenschap werd verplaatst naar een nieuwe stichting te Izegem. <sup>(3)</sup>

---

#### 1855 - 1867: AFDELING HAZEGRAS SINT-PIETERSCHOOL

LIGGING : Fregatstraat Hazegras

INRICHTING + ONTWIKKELING :

1855: Opening : dinsdag 1 mei 1855

De nieuwgebouwde school werd opgericht door twee hoofdleden van het St.-Vincentiusgenootschap, namelijk Joseph DE BONINGE, reder <sup>(12)</sup>, en Charles LIEBAERT, houthandelaar.

Gelijkvloers: een kapel om er op zondag godsdienstoefeningen uit te oefenen. Dit was de oorsprong van de Onze-Lieve-Vrouw kerk <sup>(11)</sup>. De parochie ontstond in 1881 <sup>(13)</sup>.

Bovenverdiepingen : De schoolklassen.

Dit was de tweede kosteloze (broeder)school. Vanuit het Huis St.-Pieter gingen twee broeders dagelijks les geven.

In het begin was dit een scheepsjongensschool voor de visserij en de handelsmarine <sup>(14)</sup>. Na twee jaar was het een gewone lagere school geworden.

1862: De school werd wegens aanhoudend verlies overgelaten aan de stad. Ze kreeg als titel "School nr 2", terwijl die in de stad "School nr 1" genoemd werd <sup>(11)</sup>.

1867: De broeders bestuurden de school tot 31 oktober 1867 <sup>(10)</sup>. Zie stopzetting St.-Pieterschool hiervoor.

## 1879 - 1949 SINT VINCENTIUSSCHOOL

### VOORGESCHIEDENIS

Na het vertrek, in 1867, van de broeders naar Izegem bleek dat nadien er een grote onderwijsleemte in Oostende ontstond.

Ondertussen hadden de liberalen de parlementsverkiezingen van 11 juni 1878 gewonnen met een meerderheid van tien zetels in de Kamer en zes in de Senaat. Hun voorzitter, FRERE ORBAN, stelde een ministerie samen waarin de antiklerikale BARA justitie kreeg toegewezen. Een nieuw departement Openbaar Onderwijs werd aan de logeman VANHUMBEECK toevertrouwd. In de kroonrede van dat jaar werd onmiddellijk herziening van de schoolwet van 1842 beloofd en de verklaring afgelegd dat het openbaar onderwijs enkel onder burgerlijke macht ressorteerde. Het was de bedoeling om de gemeentescholen volledig in handen te spelen van de centrale regering. <sup>(15)</sup> Hierop volgde het wetsontwerp van 21 januari 1879 dat definitief goedgekeurd werd op 1 juli 1879 <sup>(16)</sup>. Het had het uitgesproken doel het onderwijs volledig te laïciseren, m.a.w. aan het beheer van geestelijken te onttrekken.

Reeds onmiddellijk na de verkiezingen van 11 juni 1878 waren de bisschoppen in aktie geschoten. Ze schreven terstond alle parochies aan voor het oprichten van een vrije school. In Oostende werd in de Stockholmstraat een terrein van 1.025 m<sup>2</sup> aangekocht, waar een school en een klooster zou gebouwd worden. Dit was in Oostende de start van het vrije onderwijs.

Deken DECOSTERE knoopte onderhandelingen aan met het generaal bestuur van de Broeders van Liefde te Gent, Bijlokevest. Na haastige en zenuwachtige besprekingen werd het aanbod van Oostende aangenomen. Helaas waren er nog geen lokalen beschikbaar. In alle haast werden voorbereidingen getroffen om voorlopig te kunnen starten. In afwachting van de afwerking van de nieuwbouw in de Stockholmstraat werd in een lokaal van de congregatie van de Jonge Dochters van de H. Germana, in de Wellingtonstraat, een noodoplossing uitgedokterd <sup>(17)</sup>

"De broeders zelf konden terecht in een gewoon burgershuis dat, rijk gemeubileerd, daar ledig stond en alleenlijk verhuurd werd ten tijde van het badseizoen <sup>(18)</sup>. Het waren de gebroeders MENEGHEER, bakkers in de Witte Nonnenstraat, geweest die dit huis ter beschikking van het 'katholieke schoolcomité' hadden gesteld.

De voorlopige school met vijf klassen werd op maandag 29 september 1879 geopend. 600 kinderen boden zich op de speelplaats aan; velen vergezeld door hun vader of moeder. Samen met de broeders, die overgekomen waren van de gemeenschap van Izegem, gingen men in stoet naar de 9-urenmis in de parochiale Sint-Pieterskerk.

"De Mis werd ook door een grote menigte van volk bijgewoond ... Bij het heengaan naar de kerk en ook bij het terugkomen passeerden wij in al de straten die wij moesten doortrekken, tussen twee dichte rijen volk dat van alle zijden kwam toegelopen; en toejuichingen en gelukwensen lieten zich van alle kanten horen" <sup>(19)</sup>.

Na de terugkeer van de Misviering bleek dat er in het gebouw slechts plaats was voor 425 leerlingen (hetzij 85 per klas).

“ Daar de bestaande klassen maar 425 kinders konden bevatten werden de jongste kinderen voor een tijd terug naar huis gezonden, totdat de nieuwe klaslokalen in orde waren ”<sup>(17)</sup>.

Pas op 25 oktober 1879 werden de nieuwe klaslokalen van de Stockholmstraat door de Deken ingezegend. Daarna werd de eerste steen van het kloostergebouw gelegd. Het gemeentehuis, dat nog niet volledig in orde gesteld was, werd op 6 maart 1880 in gebruik genomen. School en klooster werden onder de bescherming gesteld van de H. VINCENTIUS, toonbeeld van stichter kanunnik Petrus Jozef TRIEST<sup>(19)</sup>.

Terzijde : Een studie van J. MALOU in 1880 uitgevoerd (Universiteitsbibliotheek Gent) gaf inzake de verhoudingen van het onderwijs te Oostende volgende cijfers :

- officiële scholen: 39,24 %
- vrije scholen: 60,76 %<sup>(20)</sup>.

### ST.-VINCENTIUSSCHOOL

In de volksmond ‘*d'Hofschole*’ genaamd.

LIGGING: Stockholmstraat (thans kanunnik Dr. Louis Colenstraat, waar zich nu de burelen van de Katholieke Volksbond bevinden).

OPENING: maandag 29 September 1879 in de Wellingtonstraat; in de Stockholmstraat vanaf 25 oktober 1879. 600 leerlingen boden zich aan voor zeven klassen.

### ONTWIKKELING:

1883: De St Pieterschool (een betalende jongensschool) met schoolhoofd VAN MASSENHOVE werd overgenomen en geïntegreerd<sup>(3)</sup>.

1887: Door het toenemend aantal leerlingen zag men zich genoodzaakt zeven nieuwe klassen bij te bouwen aan de Constantinopelstraat (Ieperstraat) .Afgewetrkt in 1888<sup>(21)</sup>

1888: In 1888 was de Vrije Vissersschool, gesticht door ‘Paster PYPE’ (Henri PYPE °1854 +1926), gestart in de St.-Vicentiuschool.

1949: overgelaten aan de parochie<sup>(3)</sup>.

## 1888 : VRIJE VISSCHERSCHOOL - VAKSCHOOL VOOR VISSCHERS

In 1888 was de Vrije Visschersschool met één klas begonnen in de St.-Vincentiuschool. Het waren ‘Paster PYPE’, te samen met broeder NORBERTUS (FAVOREEL) die deze nieuwe kosteloze school hadden in gang gezet. Voor de praktijklessen kon men beroep doen op een gebouw in de Wellingtonstraat, dat uitgaaf in de Velodroomstraat. De algemene vakken werden verstrekt in een lokaal van de St.-Vincentiuschool<sup>(22)</sup>. Ze kende op korte tijd een grote bloei en werd door de overheid zeer gunstig beoordeeld.

Vijf jaar later waren nieuwe lokalen dringend nodig, zodat men in 1893 uitweek naar het Sint-Petrus- & Sint-Paulusplein.

## 1893 - 1949 SINT-ANDREASSCHOOL + VRIJE VISSCHERSCHOOL

BEGIN: Op 16 april 1893 werd de St.-Andreasschool opgestart<sup>(23)</sup>

LIGGING : Ze was gelegen aan het Sint-Petrus- & Sint-Paulusplein tussen het ‘Café de la Ville de Strasbourg’ op de hoek van de Kleine Kaaistraat (later Pastoor Pypestraat) en het ‘ Café de la Petite Bourse ’ (nadien De Kleine Beurs)<sup>(22)</sup>. Deze school, gesitueerd in de nabijheid van de Visserskaai, is door de tijd heen door veel visserskinderen bezocht geweest.

INRICHTING + ONTWIKKELING : De school was ingedeeld in zes klassen, waarvan twee als vissersschool dienst deden<sup>(24)</sup> Deze laatste twee klassen waren uitsluitend bestemd voor de visserijklassen die vanuit de St.-Vincentiuschool waren overgebracht. De

lessen werden gegeven door broeders en vakleraars. Na enkele jaren telde de school 250 leerlingen.

Later bouwde Henri PYPE (1854-1926) een afzonderlijke school voor de visserijleerlingen met een afzonderlijke uitgang in de Pastoor Pypestraat <sup>(25)</sup>. Ze kreeg als benaming Vrije Visserijschool Paster Pype.

Door deze twee afzonderlijke uitgangen werd de St.-Andreasschool een gewone lagere school, tot ze in 1938 afgebroken werd. (Ze werd vervangen door een nieuwe St-Pieterschool in de Ooststraat).

Na de afbraak werd op het Sint-Petrus- & Paulus-plein een nieuwbouw opgericht, waarin ook de praktijk van de Wellingtonstraat ondergebracht werd.

#### MARKANTE BROEDERS VAN LIEFDE FIGUREN:

- Broeder NORBERTUS (Edward FAVOREEL °Kortrijk 21/1/1836): medestichter van de Vrije Visschersschool. Werd door de vissers broeder ABERTUS genoemd.
- Vader DALMATIUS (Adolf MICHOLT. °Brugge 30/9/1846): Op 30 juni 1900 werd hij tot overste in Oostende aangesteld. Hij was bij de Oostendenaars zeer goed gekend als 'vader AMANCE' of ook als 'broeder van de kloeffen'. Deze laatste benaming had hij te danken aan de vele klompen die hij uitdeelde onder de armste leerlingen van de school. In 1930 verliet hij Oostende en werd vervangen door broeder ODULF (gekend als br. ADOLF), die sinds 1923 in de visserijschool werkzaam was. <sup>(26)</sup>
- Broeder ANNOBERT (Alfons BROECKX °Borgerhout 1/2/1900 +Zelzate 26/8/1983). Iedere Oostendenaar kende broeder ANNOBERT. Hij was een zeer populaire Oostendse figuur. Verscheidene studieboeken inzake visserijonderwijs waren van zijn hand. Hij was gekend als een zeer goede leermeester, die steeds beschikbaar was voor zijn leerlingen en die ook de moeilijkste jongens kon meekrijgen. Daarbij kon hij de leerstof klaar en duidelijk uitleggen en geduldig herhalen. Door zijn sterke wil dwong hij bij iedereen ontzag af. Gestart in Oostende in 1923 heeft hij ruim 26 jaar alhier zijn beste krachten gegeven, en dit tot en met het definitieve vertrek in 1949.

EINDE BROEDERS- VAN LIEFDE : Vanaf 1949 werd de visserijschool niet meer door de broeders bediend, maar ze bleef verder bestaan <sup>(3)</sup>.

#### 1909 - 1946: HEILIG HARTSCHOOL

LIGGING : Nieuwlandstraat

INRICHTING : Was in 1909 parochiaal verbonden met de kerkelijke gemeente H.-Hart (het is slechts nadien, in 1924, dat de St.-Jan parochie tot stand kwam). De H.-Hart parochie werd opgericht in 1908. Het was priester VANHOUTTE, pastoor van de nieuwe parochie van het H.-Hart, die de school bouwde.

OPENING : Op 21 september 1909 met 260 jongens verdeeld over vier klassen <sup>(27)</sup>

"De aangelegde straten welke naar de school leidden, bestonden voor het meerendeel uit straatvuilnis en overblijfsels van klei van de daar vroeger bestaande steenovens. Er hoeft niet gezegd, te worden hoe die straten er uit zagen. De jongens moesten zoo viermaal daags door dien slijkpoel en iedereen kon beseffen in welken staat zij thuis aanlandden ....

De omgeving van de school was al evenmin betoverend als de straten welke haar omringden. Ze stond daar om zoo te zeggen, heel alleen, langs alle zijden begrensd door weiden. Hier en daar in de Nieuwlandstraat stonden enkele huizen, zoo ook in de Gerststraat welke zich achter de school bevindt "

<sup>(28)</sup>

Schoolgaan in gene tijd 1909 was niet zo evident als nu. De H.-Hartschool was wel totale nieuwbouw, maar de omgeving ervan was anders.

EINDE BROEDERS'VAN LIEFDE : In 1946 werd de school aan de parochie overgelaten<sup>(3)</sup>.

---

1912 - 1949 : SINT-GERARDUSSCHOOL

LIGGING : Fregatstraat Hazegras - Parochie O. L. Vrouw

BEGIN : 16 september 1912. Er werd met vier klassen gestart.

INRICHTING + ONTWIKKELING : Nieuwbouw. De school kwam er door toedoen van de familie Jules VAN DER HEYDE - JEAN, leden van de St.-Vincentiusgenootschap.

82 leerlingen volgden er klas. Deze jongens kwamen van de St.-Vincentiuschool, maar woonden op de O .L. Vr.-parochie.

1913: Het jaar erop, 1913 , kwam daar ook een nieuw klooster voor de broeders bij. Dit in vervanging van het klooster uit de Stockholmstraat dat als Katholieke Volksbond heringericht werd. Tot dan toe waren de lokalen van de Volksbond in de Christinastraat gevestigd<sup>(29)</sup>

1914: Bij het uitbreken van W.O. I was de schoolbevolking geklommen tot 110 leerlingen.

1919: Vanaf 1919 tot 1932 telde de St.-Gerardusschool 20 priester- en kloosterroepingen.

1949: overgelaten aan parochie<sup>(3)</sup>

Op de gevel die uitgaf op de speelplaats, was er een steen ingemetseld waarop het volgende stond te lezen :

Hulde  
van dankbaarheid  
aan de achtbare familie  
J. VANJDERHEYDE-JEAN  
die ten jare 1912  
deze katholieke school oprichtte

<sup>(30)</sup>

---

1923 - 1946: SINT-JOZEFSCHOOL

LIGGING : Stuiverstraat. Thans V.T.I. (Vrij Technisch Instituut, Stuiverstraat 108).

INRICHTING + ONTWIKKELING :

Op 10 september 1923 had de opening plaats van een nieuwe kosteloze school in de Stuiverstraat. De oude H. Hartschool (Nieuwlandstraat) van die parochie, geopend in 1909, stond nu op de parochie St.-Jan<sup>(27)</sup>.

Wegens expansie van het technisch onderwijs werd vanaf 1930 het lager onderwijs in nieuwe lokalen verder gezet op de hoek van de Smedenstraat (Karel van de Woestijnestraat) / St. Catharinapolderstraat. Het schoolgebouw bevond zich in de St.-Catharinapolderstraat. De ingang voor de leerlingen was in de Smedenstraat<sup>(31)</sup>.

In 1946 werd de school aan de parochie overgelaten<sup>(3)</sup>.

---

1924 - 1949: SINT ANTONIUSSCHOOL

<sup>(32)</sup>

OORSPRONG: In 1895 werd een school voor jongens en meisjes in de Fortstraat, Oude Vuurtorenwijk, door twee zusters van de congregatie van de H. Jozef, gehuisvest op het

Hazegras, geopend. Deze school verdween rond de eeuwwisseling bij de aanleg van de nieuwe vissershaven. Nieuwbouw in de Eduard Hammanstraat, Opex <sup>(33)</sup> werd in 1908 voor de jongens opengesteld.

Vanaf 1912 tot 1924 gaven de Broeders Van Dale van Kortrijk onderricht.

**BROEDERS VAN LIEFDE:** De Broeders van Liefde namen in het jaar 1924 de school met 167 leerlingen over. Er waren vijf klassen. Ook zij moesten dagelijks op eigen krachten de verplaatsing Hazegras-Vuurtoren heen en terug (meestal per fiets) uitvoeren.

In 1930 werd een nieuwbouw in de Thomas Van Loostraat opgetrokken. De school bestond uit acht klassen, een feestzaal en een patronaatzaal.

1949 : einde onderwijs Broeders van Liefde.

---

#### 1938 - 1946 - SINT-PIETERSCHOOL

Deze nieuwe school verving de in 1938 afgebroken St.-Andreas lagere school. Ze was gelegen in de Ooststraat. In 1946 werd ze overgelaten <sup>(3)</sup>.

---

#### DE SINT-PETRUSKRINGERS

In de loop der jaren werd door de oudleerlingen van de broederscholen een vereniging opgericht genaamd '*De Sint-Petruskringers*'. Op 10 mei 1937 was het 100 jaar geleden dat de Broeders van Liefde voor het eerst in Oostende toekwamen. Dit werd begin juni 1937 met luisterrijke feesten gevierd <sup>(34)</sup>.

---

#### 1949: EXIT CONGREGATIE BROEDERS VAN LIEFDE

Wegens meningsverschillen met de inrichtende macht en het bisdom Brugge hebben de Broeders van Liefde in de zomer van 1949 Oostende definitief verlaten.

Al bij al hebben de broeders met hun mateloze inzet Oostende zeker en vast een (groot) stuk uit het analfabetisme gehaald.



OOSTENDSE BROEDERS VAN LIEFDE

Lijst (per geboortedatum) van de Oostendenaars die ingetreden zijn in de congregatie van de Broeders van Liefde <sup>(35)</sup>:

plaats en datum overlijden

	geboren Oostende	geprofest		
1. Maximilianus DE WEERDT	1812	1838	St.-Truiden	2/7/1844
2. Fideles PERMEKE	1816	1841	Leuven	20/5/1885
3. Eligius BAEYS	1840	1861	Gent	23/1/1872
4. Innocent D'HONT	1870	1890	Hollogne aux Pierres	29/3/1915
5. Macrinus OLLIEUZ	1875	1896	Zwijnaarde	10/4/1944
			(bombardement Merelbeke)	
6. Venerandus DUMON	1877	1897	St-Truiden	8/1/1925
7. Juventius DE BUF	1878	1898	Eeklo	24/3/1914
8. Florus LAUWAGIE	1878	1898	Gent	3/4/1960
9. Nerius DUMON	1879 Stene	1899	Froidmont	10/7/1945
10. Salesius OLLIEUZ	1879	1899	Zelzate	1/6/1936
11. Agilus DE CLERCK	1880	1899	Dave	19/4/1962
12. Vedast HUBERT	1881	1902	Gentbrugge	22/1/1961
13. Hidulf VAN MAELE <sup>(1)</sup>	1883	1903	Gent	22/5/1963
14. Walderic DASSEVILLE	1885	1902	Gent	7/5/1956
15. Gordianus VANHOORNE	1887	1907	Eindhoven (Ned.)	6/12/1918
16. Wandelinus DUMON	1888	1909	Mortsel	29/10/1970
17. Eleazar HUBRECHSEN	1891	1910	Zwijnaarde	8/4/1969
18. Flavius VERBURGH	1898	1917	Leuven	8/5/1945
19. Linus ROOBAERT	1908 Stene	1926	Zaza (Ruanda)	10/5/1965
20. Karel CLOET (Beda)	1909	1928	Beernem	18/5/1999
21. Henri ROOBAERT (Chrysogoon)	1914 Stene	1932	Sijsele	26/4/1998
22. Jozef VIGNE (Mellinus)	1914	1932	Zelzate	15/11/1999
23. Marcel MAROTE	1918	1936	Gent	12/3/2002

(1) Oostendse broeder die onderwijs gegeven heeft in Oostende in de St.-Vincentiusschool in de Ieperstraat

VERWIJZINGEN

Z.W. = De Zeewacht

<sup>(1)</sup> BERNARDUS VAN CLAIRVAUX (1090-1153)

Als monnik van Citeaux, wieg van de Cisterciënzers, stichtte hij op 24-jarige leeftijd het klooster van Clairvaux (1115), dat hij 40 jaar als abt bestuurde. Deze theoloog is één van de centrale figuren van de mystiek van zijn tijd. Over BERNARDUS, die de naam 'Doctor mellifluus' (honingvloeiende leraar) verwierf, lieten LUTHER en CALVIJN zich zeer lovend uit. BERNARDUS was ook de bezieler van de tweede kruistocht (1147-1149), die mislukte. Het was van deze kruistocht dat de (15e) graaf van Vlaanderen, DIEDERIK VAN DE ELZAS, de relikwie van het H. Bloed naar Brugge medebracht.

- 
- (2) VINCENTIUS A PAULO (1581-1660) : Deze Franse priester ontwikkelde een totaal nieuwe visie op de naastenliefde door zich daadwerkelijk in te zetten voor de meeste armen. Stichtte te Parijs de congregatie van de 'Prêtres de la Mission' (Lazaristen - 1625), de 'Dames de Charité' en de 'Filles de Charité' (Soeurs grises - 1633).
- (3) Schriftelijke mededeling LUC DE KEZEL 27/05/2004, archivaris provincialaat Broeders van Liefde Gent.
- (4) Z.W., 17/04/1937.
- (5) Deus Charitas Est 1932. blz. 49.
- (6) Deus Charitas Est 1932. blz. 50.  
Z.W. 12/03/1937
- (7) Jef KLAUSING: De Plate; 1974-1, blz. 10
- (8) Henri DANGEZ: Vrije School Vuurtoren (1985) blz. 13
- (9) Z.W., 12/03/1937
- (10) Deus Charitas Est 1932. blz. 50.
- (11) Z.W., 17/04/1937
- (12) Joseph DE BONINGE : Benevens reder was hij ook secretaris-schatbewaarder van de 'Onderlinge Verzekerings Maatschappij van Visschers Sloepen' met lokaal in de West-Molenstraet 1 (thans Hendrik Serruyslaan - Daniel DESCHACHT, Straatnamen van Oostende(1998),blz.176-177) (Feuille d'Ostende, 22/4/1855). Het magazijn van de rederij was gelegen in de Brigantijnenstraat (Feuille d'Ostende, 29/4/1855). Vanaf 5 juni 1855 werd hij verkozen tot gemeenteraadslid, ingevolge het overlijden van Joseph VAN CUYL (Feuille d'Ostende 7/6/1855).
- (13) Henri DANGEZ: Vrije school Vuurtoren (1985), blz.1.
- (14) Ivan VAN HYFTE; De Plate, 1989, blz. 226.
- (15) Br. KOENRAAD (G. J. REICHEL) De Broeders van Liefde, dl. II: 1876-1922 (1975) blz. 34.
- (16) Theo LUYCKX en Marc. PLATEL: Politieke geschiedenis van België, dl. 1 (1985), blz. 169-170.
- (17) Z.W., 24/04/1937.
- (18) Overste Matthias PAUWELS in de huiskroniek sept. 1879, opgenomen door Br. KOENRAAD (G.H. REICHEL) in: De Broeders van Liefde, dl. II: 1876-1922 (1975), blz. 37.
- (19) idem (18), blz. 38.
- (20) Henri DANGEZ: Vrije school Vuurtoren (1985), blz.16.
- (21) Deus Charitas Est blz. 51.
- (22) Roger DECLEER: 100 jaar Vrije Visserijschool Paster Pype (1988).
- (23) Deus Charitas Est, blz. 51 - Z.W. 01/05/1937.
- (24) Deus Charitas Est, blz. 51.
- (25) Z.W. 22/05/1937 - Luc DE KEZEL zie (3) - Roger DECLEER, zie (22).
- (26) Jef KLAUSING: De Plate, 1974-3, blz. 5.
- (27) Deus Charitas Est, 1932. blz. 52.
- (28) Z.W. 29/05/1937.
- (29) 100-jaar Volksbond Oostende 1896-1996, blz. 20 en 53.
- (30) Z.W. 05/06/1937.
- (31) Tel. mededeling 05/02/2006 van ex-leerling Raymond VANCRAEYNST.
- (32) Henri DANGEZ: Vrije school Vuurtoren (1985).
- (33) OPEX = N.V. *Ostende Phare & Extensions*. Maatschappelijke zetel : Congolaan 5, H.R. Oostende nr. 501 (Z.W. 03/04/1937).
- (34) Z.W. 27/02/1937.
- (35) Archief Br. Cyriel MAERTENS (°1915 Roksem), St.-Arnoldus Beernem.
- 

Verdere Bronnen: -Archief Broeders van Liefde provincialaat, Luc DE KEZEL archivaris, Gent.  
-persoonlijk archief.

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*  
*Uw kleurenfoto's manueel*  
*afgewerkt volgens de*  
*moderuste technologie*  
*met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

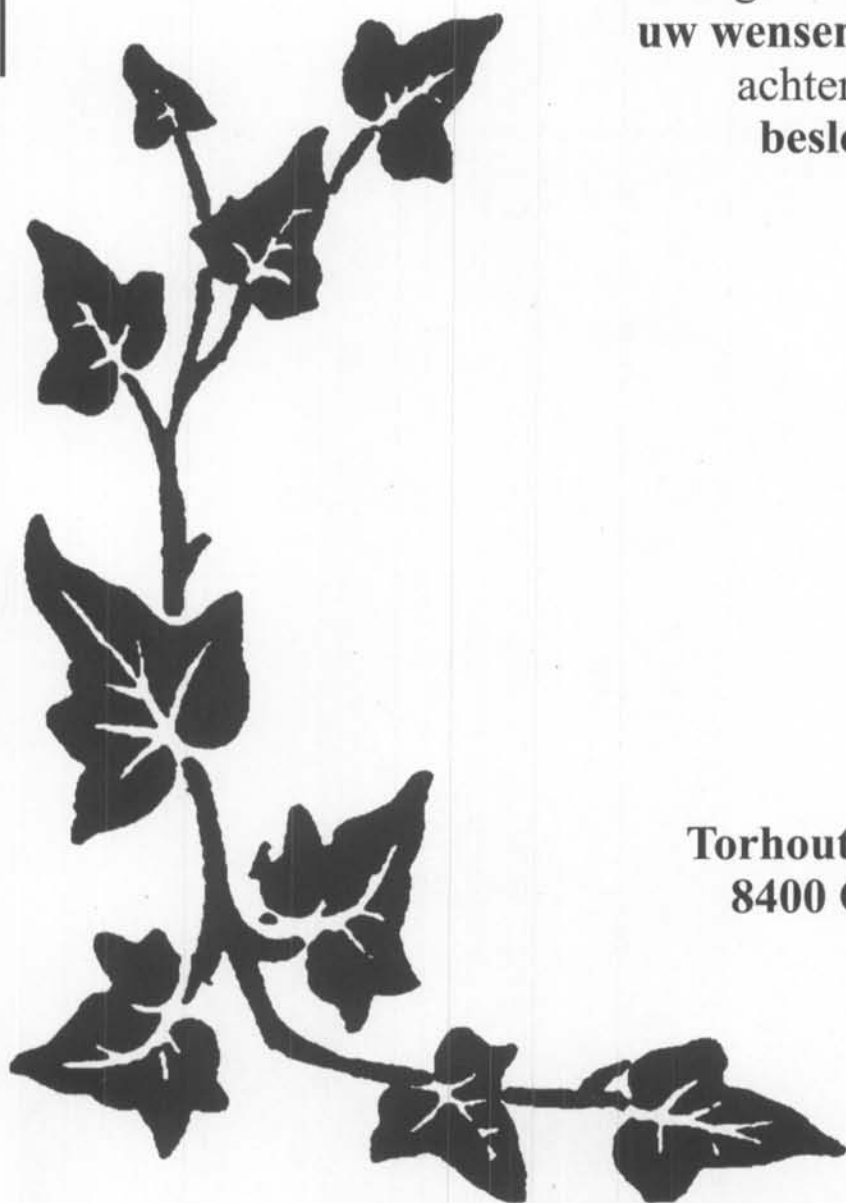
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53

# MAANDBLAD

SEPTEMBER 2006

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



“Visbennen op de kaai”

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

**Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

**Abonneer U**

**of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement**

Jaarlijks abonnement: € 15

Beschermd abonnement: € 20

Weldoend abonnement: € 30

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 9**

**MAAND september 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 224: **Y. VAN HYFTE**: Migranten nadrukkelijk aanwezig te Sluis – 1604/1605.

blz. 229: **R. HOUWEN**: Herinneringen aan de eerste oorlogsmaanden 1940 (1).

blz. 236: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 9).

blz. 243: - De Compagnie der Zaagmolens Oostende/Bredene.

- Ontbrekende tijdschriften.

- Vraag.

blz. 244: **M. CAPON**: Veloclub De Zeemeeuw Oostende (deel 13).

blz. 250: **G. SERVAES**: Oostende doet mee met monumentenstrijd op VRT.

## KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever:** . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur:** Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen :** 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

### **Het Bestuur**

#### *Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

#### *Voorzitter:*

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

E-mail: [falise.jp@scarlet.be](mailto:falise.jp@scarlet.be)

#### *Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

#### *Secretaris:*

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

E-mail: [plate.oostende@telenet.be](mailto:plate.oostende@telenet.be)

#### *Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

#### *Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

### **Schreven in dit nummer:**

Yvan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Raymond HOUWEN: Meeuwenlaan 9, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

Guy SERVAES: Plantenstraat 82, 8400 Oostende.



## **SEPTEMBER ACTIVITEIT**

De Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 28 september 2006 om 20 uur**

in de conferentiezaal van de V.V.F., Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende

Onderwerp: DE OOSTENDSE ACTEUR HECTOR CAMERLYNCK

Spreker: dhr. **Norbert HOSTYN**

Dhr. Norbert HOSTYN voorstellen is water naar de zee dragen. Hij is conservator van de Stedelijke Musea en effectief lid van onze Heemkring. Bovendien is hij auteur van verschillende werken betreffende schilders en schilderkunst.

Na de Oostendse actrice Gella Allaert, die we voor enkele jaren in de kijker plaatsten is nu Hector Camerlynck aan de beurt.

Slechts bitter weinig Oostendenaars-Stenenaars, zoals Hector Camerlynck er eigenlijk een was, stroomden tot nu toe door naar het professionele theater. Dat heeft veel, zoniet alles, te maken met het feit dat onze stad - op de korte Malpertuis-episode in de jaren '90 van de vorige eeuw na - nooit de stimulans van een beroepsgezelschap kende. Er was en er is slechts amateurtheater. Laat staan dat er, na de sloop van de schouwburg, een toneelzaal-die-naam-waardig was.

Hector Camerlynck werd geboren te Stene in 1913. Hij kreeg zijn toneelopleiding bij Rikke Schmitz aan het Oostends conservatorium en aan het conservatorium te Antwerpen., waar hij leerling was van Charles Gilhuys en Mevr. de Gruyter.

Vanaf 1938 hoorde hij tot het gezelschap van de K.N.S. Antwerpen en zou steeds - zo'n 40 jaar - bij dit gezelschap blijven. Hij woonde beroepshalve in Antwerpen maar keerde vaak naar de kust terug en woonde na zijn opruststelling in de Esdoornlaan te Mariakerke.

In de lezing schetst dhr. Hostyn een beeld van de carrière van deze vergeten, minzame .B.V. avant-la-lettre, zijn prestaties op het podium, alsook zijn optredens op TV en in de film. Alles rijkelijk geïllustreerd met archief- en beeldmateriaal uit eerste hand.

Eens te meer een avond die een rasechte Oostendenaar niet mag missen.

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos ook voor niet-leden.

Men zegge het voort.

## Migranten nadrukkelijk aanwezig te Sluis - 1604/1605 -

door Ivan VAN HYFTE

Na lectuur van een Noord-Nederlandse historische publicatie, stelde ik verbaasd vast dat Edward VLIETINCK in zijn meesterlijk Beleg-boek (1897), merkwaardig genoeg, met geen woord rept over Oostendenaars die zich tijdens het Beleg, of na de overgave van 1604, in Sluis vestigden.

Het was de H. Pierre THOMAS uit Brugge die mijn aandacht vestigde op dit werk dat de Heemkundige Kring West-Zeeuws-Vlaanderen (1) in 2004 uitgaf onder de titel "Niemandland in Staats verband". 376 pagina's, een duidelijk Oostends tintje, voldoende reden om er in te grasduinen...

VLIETINCK had het over de uitwijking van Oostendenaars naar Veere, Middelburg en Vlissingen waar hij - zegt hijzelf - de stedelijke en kerkelijke archieven in 1888 heeft onderzocht. "...Wij haasten ons te zeggen dat wij in onze verwachtingen niet zijn teleurgesteld geweest..." (p. 312). Zo vond hij de namen van niet minder dan 34 Oostendse families die zich tussen 1586 en 1683 in Middelburg hadden gevestigd. Maar Sluis? Wat heeft Oostende daar nu mee te maken, vraagt auteur W.J. op 't HOF zich af. Deze predikant in de Nederlandse Hervormde Kerk (1947) heeft in het hoger geciteerd werk een héél diepgaande demografische studie gemaakt van de Sluise burgerbevolking na de reductie (2) in 1604 en 1605.

Ter verduidelijking, nog even de feiten op een rijtje. Eén maand vóór het einde van het driejarig Beleg (1601-1604) herovert Maurits van Nassau de belangrijkste stad in West Zeeuws Vlaanderen: op 20 augustus 1604 wordt Sluis door de Staatse troepen ingenomen. Maar de verovering van Sluis liep uit op het verlies van Oostende dat in de ogen van de Staten-Generaal een stevig steunpunt moest blijven buiten de gesloten tuin van de Republiek om alzo de oorlog buiten zijn eigen grenzen te houden. Al wie enigszins vertrouwd is met de Oostendse geschiedenis weet welke richting het is uitgegaan. In een tot puinhoop geschoten stad vond een banket plaats onder militaire overwinnaars en overwonnenen en die allebei woorden te kort hadden om elkaar de hemel in te prijzen. Het cynisme van elke barbarij! Daarop begaf de Staatse troepenmacht zich richting het noorden met in hun spoor een groot aantal protestantse burgers, die voorheen onder druk van de Spaanse successen in Vlaanderen, de wijk hadden genomen naar Oostende. Waar konden deze vluchtelingen beter terecht dan in het zojuist op de Spanjaarden veroverde Sluis. Auteur W.J. op 't Hof vat als volgt samen: "...Vanuit Oostende kwam een uiterst gekwalificeerd potentieel vrij, dat als extra voordeel kende dat het een samenhangend geheel vormde. De Oostendenaars behoefden niet eerst aan elkaar te wennen. Ze waren door een lange tijd van coöperatie samengesmeed tot een hechte eenheid..." (p. 79-80).

Lijkt het overdreven te stellen dat in Sluis zich de politieke, maatschappelijke en kerkelijke "elite" van de verdreven protestantse bevolking van Oostende had gevestigd?

Zo stelde de Staten-Generaal, amper 3 dagen na de val van Oostende, op 23 september 1604, de gewezen baljuw van deze stad, Maillaert MAERTEN aan tot baljuw van Sluis. Bij de drie eerste nieuwe samenstellingen van het Sluise stadsbestuur (1604-1605) figureren er 4 Oostendse schepenen: Gillis HORA, Nicasius KIEN, Cornelis PIJL en Jasper DIERLINCK, waarvan de eerste zelfs burgemeester wordt. Door deze Oostendse inbreng in het beleid konden de ex-Oostendenaars een aanzienlijke invloed uitoefenen op de plaatselijke politiek van het gereformeerd Zwinstadje. Of hoe allochtone bestuurders het stadsroer van autochtonen (gedeeltelijk) overnamen... Ook in het maatschappelijk bestel namen zij sleutelposities in: de baljuw, de commies en de arts waren uit Oostende afkomstig. Een Oostends griffier, Adriaen de BLOCQ, bracht het zelfs tot schepenen van het Vrije van Sluis.

Religieus waren we veel minder nadrukkelijk aanwezig: een koster, een diaken en een predikant. Deze laatste, Louis DIERICX, diende eerste in de gereformeerde gemeente van Oostende en na 1604 bezorgde de Staten-Generaal (alweer!) hem een (slechts kortstondige) standplaats in Sluis.

W.J. op 't HOF heeft een aantal schattingsmechanismen toegepast voor wat betreft de bevolking van Sluis. Hij schat het aantal Oostendse immigranten op 150 à 175, al vindt hij "het de veiligste weg om uit te gaan van zo'n 100 à 125 personen" (p. 107). Dit zou dan inhouden dat 1 op de 16 tot 20 inwoners van Sluis toen afkomstig waren van onze Vlaamse havenstad en dit waren niet alleen personen uit de bovenlaag. Het is best mogelijk dat een deel van de sociale onderlaag van de Oostendse bevolking in het West Zeeuws Vlaamse kuststadje terecht gekomen is.

Zo werden de drie à vierduizend gulden die te Oostende vlak vóór de belegering geëxcerpeerd waren voor het gasthuis, besteed aan het gasthuis te Sluis op voorwaarde dat de vluchtelingen en armen uit Oostende in Sluis toegelaten werden en als eigen ingezetenen behandeld zouden worden.

In een bijlage heeft de auteur "getracht" (er was geen bevolkingsregistratie en uiterst waardevolle bronnen zijn verloren gegaan) de Sluise burgerbevolking te reconstrueren. Hij geeft 848 namen op maar taxeert de werkelijke bevolkingsomvang in de jaren 1604-1605 op zo'n 2000 personen. Voor de V.V.F. en andere naamkundig geïnteresseerden heb ik alle 848 (met de nodige burgerlijke gegevens) geëxcerpeerd vanuit een Oostendse achtergrond. Ik heb er 51 teruggevonden: 22 mannen, 20 vrouwen en 9 kinderen. De meeste van hen hebben zich permanent in Sluis gevestigd. Dit had zo zijn redenen. Sluis was in alle opzichten een Vlaamse stad, die voor de nieuwkomers geen nieuwe bestuurlijke systemen of nieuwe maatschappelijke instellingen kende. Bovendien lag Sluis in hun oude vaderland en de hoop onder hen leefde dat heel Vlaanderen ooit eens zou bevrijd worden van Spanje en dat zij misschien terug naar hun heimat konden...

(1) Redactieadres: A.R. Bauwens, Hanzestraat 1, 4527 G.H. Aardenburg, Nederland.

(2) Historische term voor het terugbrengen onder het oorspronkelijk gezag. Na 17 jaar vreemde Spaanse overheersing viel Sluis terug onder het gezag van de Staten-Generaal

- BIJLAGE -

AERNOOTS Jasper	- ° Oostende - bakker - 1 <sup>e</sup> huwelijk (×1) met Jacomina CASSEYT - 2 <sup>e</sup> huwelijk (×2) met Catharina BASTIAENS - 3 <sup>e</sup> huwelijk (×3) met Elisabeth vanden BROECKE (Sluis, 23-11-1625) - begraven te Sluis, 23-03-1638.
BATAILLE Adriana	- dochter van Vincent BATAILLE en Maria COOMAN - woonplaats Oostende, vóór 1604 - × met Bertelmeus del CORNE - † vóór 29-10-1613.
BATAILLE Jacomina	- woonplaats Oostende, vóór 1604 - ×1 met Pauwels RUYSGOET - ×2 met Pieter VLAMINCK
BATAILLE Jan	- zoon van Vincent BATAILLE en Maria COOMAN - ° Oostende - × met Cornelia van NOORWEGHE (Sluis, 8-5-1611)
de BLOCQ Adriaen	- griffier te Oostende - × met Margaretha van ZUYTPENE - † vóór 1-11-1606
de BUT Josina	- 1605, Schepen van Het Vrije van Sluis - ×1 met Hubrecht de WREEDE - ×2 met Rijckaert PIETERS



- LAUWERS Jacob
  - commies van de munitie
  - Schepen in 1604; in 1605 uit Sluis vertrokken
  - ° Oostende
  - ×1 met Jacomina CALUWAERT
  - ×2 met Christina TACOEN
  - † 8-9-1642
- MAERTENS Maillaert
  - zoon van Jacob Heyndricksz. MAERTENS
  - baljuw
  - ×1 met Constance de RUSTICHI
  - ×2 met Sara de SURCK
- OUTERMANS Rijckaert
  - ° 1553/1554
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - × met Maria CLEYNE
- PARENT Adriana
  - ° Stege
  - ×1 met Adriaen de GRAVE
  - ×2 met Jacob OLIVIERS
  - ondertrouwd met Cornelis PIJN
  - woonplaats Oostende, vóór 1603
- VAN PERSIJN Levina
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - × met Heyndrik VOS van KELLENDONCK
- DE PRINCE Jan
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - lakenkoopman
  - × Maria d'HAUWERS
- DE PRINCE Pieter
  - zoon van Jan DE PRINCE en Maria d'HAUWERS
  - ° Oostende
  - × Maria THIESE (Sluis 17-5-1628)
  - begraven te Sluis, 20-5-1636
- PIJL Cornelis
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - begraven te Vlissingen 23-10-1626
  - Schepen van 1604 tot 1606
- PIJPE Jacomina
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - × met Christiaen VALCKE
- DE ROO Willem
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - zoon van Jan DE ROO
  - timmerman
  - ×1 met Christina COLLAERT
  - ×2 met Elisabeth WOUTERS
  - ×3 met Debora PANTEN  
(huwelijkscontract Sluis 17-4-1629)
- RUBBENS Cornelis
  - zoon van Maillaert RUBBENS en Christina HANTSCHOEWERKER
  - ° Oostende
  - landstimmerman
  - ×1 Pierijne DE WOLF (Sluis, 13-9-1615)
  - ×2 Margaretha JOOS (Sluis, 17-9-1642)
  - begraven te Sluis, 10-4-1647
- RUBBENS Elisabeth
  - dochter van Maillaert RUBBENS EN Christina HANTSCHOENWERKER
  - ° Oostende
  - ×1 met Gerart BERTELS (Sluis, 13-3-1612)
  - ×2 met Jan LUBERTS (Sluis, 28-6-1617)
- RUBBENS Maria
  - dochter van Maillaert RUBBENS en Cathalina

	SCHARDAUX
	- ° Oostende, 1597/8
	- ×1 met Jan WEYTS (Sluis, 7-6-1617)
	- ×2 met Anthonis JANS (Sluis, 19-2-1623)
DE RUSTICHI Constance	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × met Maillaert MAERTENS
RUYSGOET Pauwels	- zoon van Pieter RUYSGOET
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × met Jacomina BATAILLE
RUYSGOET Pieter	- ° 1533/4
	- vóór 1604, koster te Oostende
Maria ?	- vrouw van Pieter RUYSGOET
SCHARDAUX Cathalina	- ×1 met Maillaert RUBBENS
	- ×2 met Willem DE NAYER
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
TESSALON Anna	- dochter van Mattheus TESSALON
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × met Gillis HORA
TESSALON Catharina	- dochter van Mattheus TESSALON
	- ° Oostende
	- × Andries PARENT
	- begraven te Sluis, 9-5-1642
TESSALON Maria	- dochter van Mattheus TESSALON
	- ° Oostende
	- × met Jan SARRAGON (Sluis, 1-5-1611)
	- † vóór 14-5-1626
TESSALON Mattheus	- woonplaats { vóór 1603 Oostende
	{ 1603-1604 Vlissingen
	- × Met Cathalina HUBRECHTS
	- burgemeester in Oostende
TESSALON Susanna	- dochter van Mattheus TESSALON
	- ° 1588
	- woonplaats Oostende, vóór 1603
	- × Joseph VAN BRIENEN (Sluis, 4-3-1607)
	- † 24-9-1653; begraven te Sluis
VALCKE Christiaen	- ° Oostende
	- ×1 met Jacomina PIJPE
	- ×2 met Elisabeth BOUCKE
	(huwelijkscontract Sluis, 22-7-1623)
VERBRUGGE Maria	- ° Oostende
	- × met Melchior VERBRUGGE, te Oostende
VERBRUGGE Melchior	- ×1 met Maria VERBRUGGE
	- ×2 met Johanna STEVENS
VERBRUGGE Pieter	- zoon van Melchior VERBRUGGE en Maria VERBRUGGE
	- ° Oostende, 1602
DE VLEESCHOUWER Christiaen	- ° Oostende
	- × met Magdalena JANS
	- † Sluis, vóór 5-5-1616
	- Schepen van 1607 tot 1608
VOS VAN KELLENDONCK Heyndrick	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- gepromoveerd arts
	- × met Levina VAN PERSIJN

	- begraven te Sluis, 19-7-1630
	- Schepen in 1614
WILSOETS Jacob (alias Beyens)	- °1568/9
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- † 10-3-1631
VAN ZUYTPENE Margaretha	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × Adriaen DE BLOCQ

## HERINNERINGEN AAN DE EERSTE OORLOGSMAANDEN 1940 (1)

door **Raymond HOUWEN**

De eerste oorlogsmaanden van 1940 zijn ongetwijfeld een onvergetelijke periode geweest voor de vele landgenoten die destijds betrokken waren bij die vreselijke tijdspanne. Ik had op vrijdag 10 mei 1940, datum van de Duitse inval in ons land, reeds de kaap van de 18 jaar overschreden, zat in de 3de klas van de Normaalschool te Torhout, en hoopte er het volgend jaar mijn onderwijzersakte te behalen, wat trouwens zo gebeurd is.

Het schooljaar 1939-1940 boorde met horten en stoten doorheen een lange en barre winter. Tijdens de wintermaanden vroor het dat het kraakte en op de dichtgevroren vijvers van het Maria Hendrikapark werd lustig geschaatst. Toen de lieve mei aanbrak piepten de bloempjes in het gras. Ze staken hun kelkjes verwonderd op toen lange slierten studenten van het Onze-Lieve-Vrouwecollege (waarvan ik tevens oud-leerling ben en waar ik ook vele vrienden tel) traditioneel naar het kapelletje van Bredene opstapten, biddend om vrede. Het geprevel van de jongens werd evenwel overstemd door het gierend gefluit van Belgische legervliegtuigen die lustig oefenden boven de zee en de duinen. Ons vaderland scheen in veilige handen ... tot in de vroege morgen van 10 mei.

Naar dagelijkse gewoonte was de kapel van het Oostendse 0.-L.-Vrouwecollege die morgen tegen 7 uur stipt helemaal volgelopen. Hoogst abnormaal was het toen principaal René Butaye plots met zenuwachtige stap naar voren trad. Met een trillende stem kondigde hij aan dat het oorlogsmonster had toegeslagen : de Duitsers waren België binnengevallen en het college sloot voor onbepaalde tijd zijn poorten. Vooral de internen maar ook de externen waren evenwel het juichen nabij omwille van die onverwachte vakantie en het vervroegd naar-huis-toe mogen. Op hun gelaat lag een bijna blijde spanning, wat fel in tegenstelling was met het uitgestreken gezicht van de principaal. In de Torhoutse normaalschool kwam directeur Jozef Ghesquière de normalisten om 8 uur tijdens de morgenstudie melding brengen van de Duitse aanval. Er was werk op de plank. Ik vulde dadelijk mijn grote valies met mijn boeken en mijn kleren en nam in het station van Torhout de boemeltrein naar Oostende. Even vóór de middag belandde ik thuis (Van Maestrichtplein, 5) en keek in de kammervolle ogen van mijn moeder. Pas was ik thuis of mijn vader, die radio-telegrafist was op de mailboten, arriveerde vanuit Dover thuis met ander belangrijk nieuws: "In Engeland is zopas de regering Chamberlain gevallen. Er is dadelijk een nieuwe regering gevormd met de energieke Winston Churchill als premier. Er zal nu vlug een einde komen aan de schemeroorlog (drôle de guerre) aangevangen begin september 1939, want nu wordt het serieus." Profetische woorden!

### DE EERSTE OORLOGSWEEK

Na de middag van 10 mei stroomden reeds gemotoriseerde eenheden van het Franse leger toe. Omstreeks 14 uur stond ik te kijken samen met vele stadsgenoten op het trottoir vóór de apotheek Beuselinck aan het kruispunt Petit Paris. We sloegen de lange colonnes legerwagens met

manschappen en materiaal gade die uit de richting Nieuwpoort onze stad binnenreden, hun weg vervolgden over de Alfons Pieterslaan en de Vindictivelaan, verder de Kapellebrug over tot ze verdwenen in de richting van Brugge. Rond 15 uur was ik weer thuis. Gelukkig maar, mijn twee jaar oudere broer André die aan de universiteit Leuven voor ingenieur studeerde, arriveerde met pak en zak in het ouderlijk huis. Zo was ons gezin compleet, tot ieders geluk.

Voor het overige verliep die eerste oorlogsdag in Oostende vrij rustig. Wel steeg de kooplust bij vele huismoeders, kwestie van de nodige reserve aan voedingswaren en aan bepaalde huishoudelijke producten verder aan te leggen. De opgedane ervaring tijdens W.O. I noopte immers tot voorzichtigheid en vooruitziendheid.

De sensationeelste gebeurtenis van 10 en 11 mei was de verovering door Duitse paratroepen met zweefvliegtuigen van het fort Eben-Emael, bij de vertakking van de Maas en het Albertkanaal. Na Pinksterzondag 12 mei begon onze stad geleidelijk overspoeld te worden met vluchtelingen uit provincies die door de Duitse overweldigers reeds bedreigd of bezet waren. Daarbij bevonden zich tal van ambtenaren uit steden en gemeenten die het raadzaam vonden andere oorden op te zoeken. Ook de Oostendse visserij begon zich zeevaardig te maken om eventueel de wijk naar Engeland te kunnen nemen samen met familie en tal van geïnteresseerden.

Vooraf een serie gebeurtenissen op woensdag 15 mei hebben mij getroffen en zijn in mijn herinnering levendig gebleven. Omstreeks 14 uur ontmoette ik aan het kruispunt Petit Paris mijn vriend Andries Vandeweghe, hetgeen een aangenaam samentreffen was, al waren de omstandigheden weinig beloftevol. Verontrustende geruchten deden immers de ronde dat de Duitsers reeds op dinsdag 14 mei erin geslaagd waren de linie Dinant - Sedan te doorbreken en dat ze op weg waren naar de Noordzee. Aan Petit Paris stapten, voor ons onverwacht, plots diverse pelotons Belgische soldaten voorbij. Ze volgden de weg naar het Bosje en hielden halt aan de Squares Stefanie en Clementine. Die soldaten zagen er erg bezweet en vermoeid uit. Het kon niet anders, of zij hadden bij het aanhoudend heerlijk lenteweer in het zweet van hun aanschijn gedurende ettelijke uren of wellicht dagen gemarcheerd. Het was voor ons een verrassing toen wij in de hovingen van de Square Stefanie de gemobiliseerde collegepriester-leraar Jozef Vandenabeele herkenden. Ronde zweetdruppels parelden van zijn voorhoofd tot aan zijn kin. Wij moedigden hem aan en stelden de rust die hem en zijn lotgenoten gegund was, erg op prijs. Als dank glimlachte hij eventjes meewarig en zelfs de lentebloemen in de hovingen hadden eerbied voor de moed en de inspanningen van onze soldaten.

Nog enigszins onder de indruk van die terugtrekkende Belgische soldaten, kwam ik even na 15 uur weer thuis. Ik schrok evenwel toen ik iedereen in het ouderlijk huis druk in de weer zag. Mijn vader informeerde me dat een telegrambesteller hem een half uur geleden een spoedbericht had overhandigd met het bevel dat hij zich onverwijld als radio-telegrafist diende ter beschikking te stellen om de overvaart naar Dover met de pakketboot Joséphine-Charlotte in goede banen te leiden. Familieleden die het wensten mochten hem vergezellen. In allerijl werden alle beschikbare valiezen gevuld. Ook ik diende mijn mouwen op te stropen om het nodige gerief en klederen van mijn huisgenoten in de reiskoffers te helpen deponeren. Vanzelfsprekend was besloten dat moeder samen met vader de evacuatie naar Engeland zou meemaken. Mijn broer en ikzelf zouden hier blijven, want beiden waren wij studie-gebonden. Onze grootouders die op de eerste verdieping woonden, zouden - gezien hun hoge leeftijd - ook hier blijven. Maar onze inwonende tante Eveline, weduwe Emiel Schuyesmans, zou samen met haar dochtertjes Emilienne (8 j) en Christiane (3j 3 m) de overtocht meemaken. In Milford Haven (Wales) woonde trouwens een van tantes zusters.

Met een calèche reden omstreeks 17 uur de hierboven geciteerden richting Kaaistation naar de inschepingsplaats. Via de loopbrug scheepten zij in en stapelden hun bagage in het telegraafbureautje van mijn vader. Geduldig wachtten zij op de afvaart in die kleine ruimte, waarin zij het zeker niet makkelijk zullen hebben om er met z'n vijven te overnachten. Diezelfde 15de mei,



even na 18 uur, veroorzaakten een aantal ontploffingen vrees, deining en afschuw. Ik dacht dat Oostende voor het eerst op bommen getraceerd werd, maar achteraf bleken het explosies van zeemijnen te zijn. Was dit de voorbode van erger? Niemand wist het, noch hoopte het. Het is evenwel een feit dat mijn vader wat later op de pakketboot Joséphine-Charlotte een telegram ontving hem meldend dat de overtocht naar Dover die avond werd afgelast en verschoven werd naar de voormiddag van de 16de mei. Daarop keerden mijn moeder en de familie weer naar huis om er de nacht door te brengen. De bagage bleef evenwel samen met vader op de pakketboot.

Mijn broer en ik gaven er de voorkeur aan, zoals trouwens ook nog andere stadsgenoten, om de nacht door te brengen in een nabijgelegen schuilkelder. Safety first! Wij konden kiezen tussen de veilig uitziende en goed ingerichteabri van de Sint-Jozefskerk vlak tegenover ons huis, ofwel de voortreffelijke bierkelder van brouwer Jules Mahieu in de Edith Cavellstraat. Wij opteerden voor de bierkelder. Wij vonden er nachtverblijf in het gezelschap van onze grootouders. Mijn grootmoeder zat duttend naast me. Op haar schoot rustte een zwarte boodschappentas waarin haar spaarpotje stak, en in haar armen wiegde zij een H. Hartbeeld ter beveiliging van ons allen én van de spaarcentjes.

In de vroege morgen van donderdag 16 mei ontving mijn vader op de pakketboot een telegram uitgaande van het ministerie ter kennisgeving van het juiste uur van afvaart naar Dover. Onmiddellijk gaf hij opdracht aan een telegrambesteller-met-fiets vliegensvlug naar ons huis te rijden ter verwittiging dat vrouw en familie zich onverwijld moesten inschepen. Op het ogenblik dat zij bij de pakketboot aankwamen, was de loopbrug evenwel reeds ingetrokken. De machines daverden en de pakketboot zette zich langzaam in beweging. Vader had nog juist de tijd om de koffer van tante en haar kinderen op de kade te werpen, samen met nog één van de twee andere valiezen. Onbewust had hij zich evenwel van valies vergist, want zijn valies kwam op de kaaistenen terecht, terwijl moeders valies meevoer naar Engeland. Pas vijf jaar later, in juni 1945, zal moeder haar man terugzien, samen met haar valies en kleren... In de loop van de eerste oorlogsweek namen nog andere pakketboten de wijk naar Engeland. Ook veel vissersboten zullen hun weg naar het Verenigde Koninkrijk vinden. Volgende van mijn vrienden slaagden daar ook in : Albert Candaele, Roger Vandromme, Gustaaf Decoo, Henri en Eddy Bekaert, Eugène Lauwereyns, Jacques Dillen, Roger Deplancke, Willy Deknuyt, Charles Aspeslagh, Lucien Simoens, Albert Clauwaert, ... Aanvankelijk konden zij in Engeland verder studeren, naderhand kregen zij een militaire opleiding, en tenslotte zouden zij met de Brigade Piron hun bijdrage leveren in de bevrijding. Hierbij denk ik heel speciaal aan Lucien Simoens die in het O.-L.-Vrouwecollege in de grote studiezaal van september 1936 tot juli 1937 naast mij zat en die sneuvelde met de Brigade Piron te Leopoldsborg in 1944.

Die 16de mei 1940 is een dag die ik niet kan noch mag vergeten. Het was immers de dag dat wij moeder weer in ons midden hadden, maar wij zouden vader voor ruim vijf jaar thuis missen. Wel kregen wij al die jaren af en toe wat nieuws via het Rode Kruis. Gelukkig bleef moeder elke maand vaders loon ontvangen, en dat was absoluut noodzakelijk want de oorlog duurde nog lang, het leven tijdens de bezetting was peperduur en onze studies kostten een aardige stuiver. Maar Gods wegen zijn wonderbaar. Diezelfde donderdagmorgen klonk over de radio het bevel : "Alle mobiliseerbare jongeren tussen 16 en 35 jaar krijgen de opdracht zich in Frankrijk te melden bij een van de recruteringscentra van het Belgische leger." Ik voelde mij plots een kopje groter en ook belangrijk voor ons vaderland. Dus was ik onmiddellijk bereid mijn nationale plicht te volbrengen. Mijn broer stelde voor eerst een aantal bevriende studenten aan te spreken. Daarom gingen wij samen naar het O.-L.-Vrouwecollege om er even poolshoogte te nemen en eventueel contacten te kunnen leggen. Het college was tijdens die eerste oorlogsweek van aanschijn veranderd. In die weinige dagen was het als onderwijsinstelling uitgebloed en was het omgeschakeld tot militair hospitaal. Het reuzegrote Rode-Kruis-embleem op het dak tekende zich schrijnend tegen het Oostendse luchtruim af en het kreeg nu pas zijn volle betekenis. Principaal René Butaye was aalmoezenier geworden en

hij begeleidde het zielenheil van allen die zich in dit militaire hospitaal bevonden. Alle leraars waren onder de wapens geroepen uitgenomen retoricaleraar E.H. Conrad de Mûelenaere, die vrijgesteld was. Mijn broer en ik waren blij hem aan te treffen, want wij beiden hadden volle vertrouwen in hem. Hij slaagde erin contacten te nemen met tal van ons bekende oud-leerlingen. Tenslotte werd afgesproken de volgende dag, d.i. vrijdag 17 mei per fiets Frankrijkwaarts te vertrekken en diezelfde avond onderdak te krijgen op de hoeve van René Butayes broer te Beveren-aan-de IJzer. En zo geschiedde het.

#### WAAR MEN RIJDT LANGS FRANSE WEGEN

Op vrijdag 17 mei, tevens de dag waarop de Duitsers Brussel binnentrokken, vertrok aan het kruispunt Petit Paris een veertienkoppige bende studenten per fiets, nagestaard door een bekommerde leraar Conrad de Mûelenaere die de jongelui met pijn in het hart ten afscheid wuifde. Hier volgen de namen : Pierre Goubau, Jan Felix, André Houwen, Roland Roose, André Mahieu ; Oostendse seminaristen Walter Goetghebeur, Robert Dugardijn, Oscar Vermeesch; vijf Waalse seminaristen in Leuven studierend wier namen ik vergeten ben ; en tenslotte ikzelf. Veel meer dan een reisdeken en wat ondergoed namen wij niet mee, want naderhand zou het Belgisch leger ons wel kleden en "bevoorraden. Welke som geld mijn makkers bij zich droegen, is mij onbekend. Wel hadden mijn broer en ik elk honderdvijftig Belgische frank in onze portefeuille voor in geval van nood.

De eerste rit liep zoals hierboven vermeld naar de hoeve van René Butayes broer te Beveren-aan-de-IJzer. We volgden de Torhoutse Steenweg en aan de Kromme Elleboog sloegen wij af naar Leffinge. Aan de Leffingse kerk deed zich een eerste haperingetje voor: Jan Felix, die waarschijnlijk nooit veel gefietst had in zijn leven tot-nog-toe, reed pardoes in de bocht tegen het beschermend kerkmuurtje aan. De ironie van het lot ligt hierin dat Jan jaren later in Oostende toch schepen van de sport zal worden. De rest van die rit liep evenwel goed af. Via Diksmuide reden wij door de IJzervlakte naar Lo en Leisele tot Beveren. We hadden geen moeite om Butayes hoeve te vinden. Beide broers Butaye hadden dezelfde stem. Wel was de man van Beveren groter van gestalte en wat scherper van gezicht dan de principaal, maar de hartelijkheid was identiek. Op de hoeve hadden wij beleefdheidshalve aandacht voor de bloeiende dochters die naarstig melk aan het karnen waren bij de boterfabricage. Na een deugddoend avondmaal legden wij ons onder het stro in een grote schuur te slapen. Kwestie van goed uitgerust te zijn om de volgende ritten aan te kunnen. Zaterdag 18 mei sprongen wij uit ons strobed op, wasten ons buiten onder de pomp, kleedden ons onberispelijk aan, aten lekker hoevebrood bestreken met deugdlijke confituur, kregen een aantal broden mee voor onderweg, zegden oprechte dank aan onze vriendelijke landgenoten en bestegen onze fietsen. Een lange tocht stond ons voor de boeg : van Beveren naar Roesbrugge, verder naar Watou en Rattokot drongen wij Frankrijk binnen, doorkruisten Steenvoorde en beklommen de bekende Casselberg. Van structuur was ik de lichtste van onze groep zodat ik met brio Cassel binnenreed. Roland Roose die de zwaarlijvigste van ons allen was had het lastig, niettegenstaande hij over een koersfiets beschikte om jaloers op te zijn. In het mooie Cassel hielden we halt en maakten er een verpozend wandelingetje. Daarna reden we voorbij het huis van de Franse generaal Vandamme uit de Napoleontische Franse revolutietijd. Bij een heerlijk lenteweertje reden we door het nijverige Arques ten zuiden van Saint-Omer en volgden de weg naar Théroouanne, eertijds Terwaan geheten, en voorzien van een bisschopszetel. 's Middags aten wij onze lekkere Beverense boterhammen op in een plaatselijke herberg en bleven er nog even rusten.

In de loop van de namiddag nam de drukte op de weg toe, ofschoon we een departementale weg volgden. De hele namiddag reden we naarstig door naar het mooie Montreuil, waar het bijzonder druk was. We verboederden er met een jeugdige bende uit Veurne, aangevoerd door seminarist Bernard Nollet die jaren later leraar 3de latijnse klas aan het Oostendse college zal worden. Wij hadden allen dorst ingevolge het mooie weer en de geleverde inspanningen. Dus zochten wij een taverne op en bestelden allen een deugddoende kop koffie. Onze ontgoocheling was evenwel groot

toen de ober heel kleine kopjes dampende en raar gekleurde koffie serveerde. Naar het schijnt was het in heel Frankrijk de gewoonte dergelijke koffie te drinken, hetgeen wij toch niet geapprecieerd hebben.

Vanaf Montreuil namen we de nationale nr 1 naar Abbeville aan de Somme. Wij dachten dat het verstandig was de Somme te kunnen bereiken, want de Duitsers zouden het toch moeilijk hebben om die waterloop over te steken. In de nabijheid van Abbeville vonden wij onderkomen in een klein maar verlaten werkmanshuisje. De vloeren waren er belegd met strobalen, dus scheen ons dat een uitstekende gelegenheid om er de nacht door te brengen na zo'n lange tocht. Buiten op straat vóór het huisje aten wij wat nog restte van 's middags. Onze fietsen stalden wij veiligheidshalve economisch binnen de kleine ruimte van een stalletje. Omstreeks 21 uur legden wij ons te ruste op ons strobed en hoopten op een verkwikkende nachtrust. Maar diezelfde zaterdag nog omstreeks 23 uur werd plots zwaar op de huisdeur gebonkt en een daverende stem riep de slapers toe ; "Levez-vous, les Boches sont là!" Verschrikt sprongen wij allen recht, openden de voordeur en keken in het gelaat van een Franse officier die ons beval onmiddellijk te vertrekken. Vierklauwens grepen wij onze weinige spullen bij elkaar, pakten alles behoorlijk in, bonden het op de bagagedragers en sprongen hals-over-kop op onze fietsen. We laveerden door een eindeloze stroom vluchtelingen : volgepropte boerenkarren, stootkarren en kruiwagens, tot barstens toe geladen auto's en voertuigen van alle slag en soort, pelotons soldaten, drommen fietsers, knallende motorvoertuigen, voetgangers van alle leeftijden, runderen en schapen ... Werkelijk een lamentabele exodus. En dit alles bij nachtelijk duisternis. Noch straatlantarens, noch fietslampen, noch autolichten mochten branden omwille van het gevaar door vijandelijke vliegtuigen ontdekt te worden.

Gelukkig hadden Pierre Goubau en nog een paar vooruitziende geesten van onze groep vóór het slapengaan een Franse wegenkaart bestudeerd en opgemerkt dat onze derde rit diende de richting Rouen te volgen ten einde aldus de Seine te bereiken en over te steken. Dus laveerden wij in deze richting. Omdat wij in het nachtelijk duister elkaar niet zouden verliezen, moesten wij dicht bij elkaar fietsen, niet te vlug rijden en elkaar zo goed als mogelijk in het oog houden. Omstreeks middernacht werden wij plots tot stilstand gebracht door een colonne achteruittrekkende Franse soldaten. Zij plantten hun revolvers gevaarlijk op onze borst, want wij werden voor Duitse spionnen aangezien. Wij hadden nauwelijks de tijd om een akte van berouw te verwekken, zo ontzettend snel reageerde het Franse leger. Het werd bepaald benauwelijk toen een plaatselijke boer verklaarde ons als parachutisten te hebben zien nederdalen, en van ons het woord "Ja" te hebben opgevangen. Tenslotte kwam alles voor mekaar, maar het heeft geen haar gescheeld.

Wij besloten voortaan onder elkaar Frans te spreken om geen kwaad vermoeden meer te kunnen opwekken. Iedereen van onze groep kreeg een vast nummer toebedeeld opdat wij onderweg elkaar niet zouden verliezen. Heel gezapig maar fel onder de indruk van wat ons overkomen was, zetten we onze gevaarlijke tocht verder. Zondag 19 mei brak aan. Af en toe klonk van onze kopman Roland Roose het bevel : "Numérotez-vous : un!" En daarop volgde : "deux, trois, ...tot en met quatorze". Die nacht doorkruisten we Blangy, daarna Neufchâtel, volgden dan de departementale route naar Forges-les-eaux en zo verder via Argueil naar Lyons. Het probleem was de brug over de Seine te vinden te Pont de l'Arche. Maar moeilijk was het niet, want alle verkeer verliep in die richting. Engelse soldaten poogden er te zorgen voor goede orde en vlot verloop, maar de massa vluchtelingen was daar zo enorm dat het stropste. Geduldig wachtten wij in de file en de Engelsen kalmeerden ons met het woord "tout de suite" dat ze op z'n Engels uitspraken als "to-the-swiete". Precies om 6 uur 's morgens reden wij de brug over en waanden wij ons gered. Maar nog was de miserie niet ten einde. Het begon te regenen zodat wij een schuiloord moesten opzoeken. Na een tiental kilometer rijden zagen wij een grote hoeve met een open hangaar. Dit leek ons een ideale schuilplaats en wij bleven er de hele zondag slapen in het droge. Wel kregen wij van de eigenaars elk een ruime schotel warme pap en brood om de inwendige mens te versterken.

De volgende dag, maandag 20 mei, bleven wij rusten op die hoeve en wat nakaarten over wat was voorgevallen. Maar het leek beter de toekomst in het oog te houden. Besloten werd eerst gezamenlijk in een beek onze was te doen, want veel onderbroeken en hemden hadden wij niet mee. Met behulp van onze toiletzeep slaagden wij erin te bewijzen dat wij proper ondergoed en nette hemden op prijs stelden. Maar insmeren, wrijven, spoelen en uitwringen verliep bij iedereen niet even vlot. Iemand van ons vond wassen in een beek niet echt boeiend en tevens beulenwerk. Van zodra hij zijn werk had opgeknapt begon hij te dansen en te "godferen" van contentement. Iedereen proestte het uit, seminaristen inclusief. In de namiddag zochten wij in de omliggende dorpen bakkerijen op en slaagden erin een behoorlijke reserve aan brood aan te leggen. Wie is de patroon van de vooruitziende jongelingen?, vroegen wij ons af. Maar één van onze groep, nl. André Mahieu, verdween die namiddag met zijn fiets en bagage. Toch is alles voor hem goed afgelopen, zoals ik naderhand in Oostende zal kunnen vaststellen.

Dinsdag 21 mei vertrokken wij met z'n dertien naar Chartres, hetgeen niet noodzakelijkerwijs een ongeluksgetal is. Wel waren de weergoden ons die dag minder gunstig gezind, in die zin dat de zon niet van de partij was. De wind waaide hevig in zuidelijke richting. Er was bijna geen verkeer op de nationale route N 154 naar Evreux. Het was aangenaam rijden met een felle wind in de rug, de vrijheid tegemoet, want het gevaar voor Duitse troepen scheen voorlopig geweken, vermits zij de Noordzee hadden bereikt en in de richting van Duinkerke marcheerden. Wij waren allen in prima conditie, en zongen nu en dan eens van "Mietje Katoen komt morgennoen en wij zullen een pintje drinken". Ook het loze vissertje was af en toe van de partij. Gelukkig hadden wij voldoende broden mee, want onderweg waren de meeste bakkerijen gesloten of er stonden veel kopers in files aan te schuiven. Van Evreux reden wij naar Dreux, steeds "le vent en poupe", om tenslotte in Chartres halt te houden aan de beroemde kathedraal. We zetten onze fietsen zorgvuldig vooraan tegen de rechtergevel en als geïnteresseerde toeristen bezochten wij de Notre-Dame, Frankrijks mooiste gotische kathedraal. Gedurende anderhalf uur wandelden wij erin rond, spoelden onze ogen en werden overbluft door het fraaie van het kunsthistorisch beeldhouwwerk. Ook de intense kleuren van de diverse roosvensters hebben mij getroffen.

Schijnbaar hebben wij in Chartres geen moeite gehad om logies te vinden, al ben ik na ruim 64 jaren vergeten waar ik precies geslapen heb. Waarvoor excuus.

### DRIE DAGEN EN NACHTEN IN HET FIERE ORLEANS

Het stond in de sterren geschreven dat wij met onze groep enkele dagen in Orléans zouden verblijven. Die stad is immers een bisschopsstad en is voorzien van een seminarie. De seminaristen met ons op de vlucht zouden daar immers gemakkelijk enkele dagen onderdak krijgen. Woensdag 22 mei fietsten wij rechtstreeks via de nationale N 154 van Chartres naar het 73 km zuidelijker gelegen Orléans. Reeds halverwege de namiddag reden wij door het grandiose centrum van die stad naar het dichtbij gelegen seminarie. We belden aan, werden er allen vriendelijk binnengelaten en naar een ruime speelplaats gebracht, waar een honderdtal Franse seminaristen in priesterkledij rondwandelden met een gebedenboek in de handen, wellicht mediterend. De seminaristen van onze groep werden bij de superior gebracht. Na een uitvoerig gesprek mochten zij op het seminarie voorlopig blijven, lessen en geestelijke oefeningen volgen, eten en slapen. Maar wat met de leken binnen onze groep? De superior liet zijn goed hart spreken : hij zou zorgen voor onderdak bij bevriende goedgehartige mensen uit de buurt en van maaltijden konden zij gratis genieten in het nabije Centre d'Accueil. Pierre Goubau, Jan Felix, mijn broer André en ikzelf waren opgetogen en de zon brak door de wolken.

Uiteindelijk zijn wij allen gedurende drie dagen in Orléans gebleven. Met z'n vieren genoten wij van die prachtige stad gelegen op de rechteroever van de Loire, binnen een ring van brede boulevards. De brug van meer dan 300 meter lang en voorzien van 9 bogen was indrukwekkend. Elke dag wandelden wij door het centrum op de Place Martroi. We stapten voorbij het monument

van Jeanne d'Arc, herinnerend aan de redding door haar gerealiseerd bij de belegering door de Engelsen in 1428. Elke voormiddag waren wij aanwezig in de stampvolle kathedraal Ste-Croix tijdens een eucharistische dienst geleid door de bisschop, die de aanwezigen in zijn homilie tot gebed aanspoorde, ten einde de rampspoed over Frankrijk af te wenden. Het dreunend slotlied "Nous voulons Dieu" klinkt me nu nog in de oren na. Ook het prachtige Stadhuis imponeerde ons, alsook de mooie botanische tuin. Elke namiddag wipten wij even binnen in het seminarie ten einde het contact met onze landgenoten niet te verliezen. Zo verliepen heel rustig donderdag 23 mei en ook vrijdag 24 mei. Maar inmiddels hadden wij ontdekt dat Orléans ook een belangrijk spoorwegkruispunt was, voorzien van een groot station. En omdat wij vernomen hadden dat onze Belgische regering naar Limoges was uitgeweken, leek het vanzelfsprekend te zijn dat wij allen Orléans zouden verlaten en ons naar het 275 km verder gelegen Limoges zouden begeven. Pierre Goubau kwam op het idee informatie te gaan inwinnen in het station van Orléans en er de mogelijkheid te bespreken om per spoor die grote afstand te overbruggen. Het gesprek met de stationschef verliep vlot en leidde tot resultaat : zaterdag 25 mei om 14 uur zou een trein uit Orléans vertrekken. De Belgische mobiliseerbare vluchtelingen hadden recht op gratis vervoer. Joepie! Na contactname met onze seminaristen sloot Pierre Goubau in ons aller naam onmiddellijk een definitief akkoord af met de stationschef.

Met onze geladen fiets aan de hand stonden wij allen die zaterdag 25 mei even vóór 14 uur op het juiste spoor geduldig te wachten. Precies op tijd stoomde de lange trein het station binnen. Iedereen van ons nam de bagage van zijn fiets af, tilde zijn rijwiel tot binnen de bagagewagon, liep met zijn bagage naar de aangewezen reizigerswagon, vond er zijn plaats en we vertrokken. Het eerste uur verliep aangenaam, met kort gehouden babbeltjes en bewondering van het landschap door de ruiten heen. Evenwel na een uur tuffen begonnen de remmen plots hartverscheurend te piepen en de trein bleef ruim anderhalf uur koppig stilstaan. Wat gedaan? Kalm blijven, want de ruiten zakken en naar buiten kijken helpen niet. Dan maar een kaartspel bovengehaald. In die trein heb ik leren bridgen. Wel kon ik al gewone whist en kleurenwhist spelen, maar van bridge wist ik toen niets af. Roland Roose wist het in de Franse taal allemaal haarfijn uit te leggen, 't Ging van trèfle, pique, coeur et carreau naar sans atout. En van as, roi, dame et valet. Werkelijk een intelligent spel waarbij een goed geheugen vereist is.

Onze trein hield tijdens het verdere verloop van die reis nog diverse keren halt. Wellicht was dat nodig om andere treinen door te laten en ongelukken te vermijden. Het was tenslotte 23 uur als wij met slapers in de ogen en met een lege maag arriveerden in het station van de hoofdplaats van de Limousin. Gelukkig was er in het station een Centre d'Accueil ingericht en kregen wij er overvloedig drank en spijs. Tenslotte brachten wij de nacht door in de wachtzaal van het station.

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 9)

door **Ferdinand GEVAERT**

Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 4 - 1979-2005).

1979	Huckepack dienst (T.R.M. -Transport Rail-Weg) wordt ingesteld door de R.M.T. in samenwerking met de N.M.B.S. en Deutsche Bundesbahn (Spoorweg West- Duitsland).
1979	R.M.T. sluit contract af met de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing Aircraft Company, uit Seattle, V.S.A.) voor de levering in 1981 van twee draagvleugel-boten (jet-foils).
1979-1981	Ombouwwerken in het zeestation (Pakketbotengebouw - Zeewezengebouw) om een gedeelte van het gebouw om te vormen tot jetfoilterminal, met vertrekhal met inschepingsbalies met bagageafgifte, geëigende wachtzaal, bagagebehandelingsbanden (carrousel - bagagebanddraaimolen - cfr. Luchthavens), laad- en losplaats bagagecontainer met transportband.
1980	Twee portaalkranen op de pakketbotenkaai worden gesloopt (er waren er drie).
1980-1981	Een vlottende jetfoilterminal wordt ontworpen en gebouwd door de technische diensten en werkhuizen van de Directie Materieel van de R.M.T. De terminal wordt permanent gemeerd aan glijpalen, aan post 3 van de Pakketbotenkaai. Op een betonnen platform wordt een torenkraan geplaatst voor het in- en ontschepen van de bagagecontainer, die meegevoerd wordt op het achterdek van de jetfoil.
31 mei 1981	Start van de vleugelbootdienst (jetfoil) van de R.M.T. tussen Oostende en Dover (Western Docks), met de draagvleugelboot "Princesse Clémentine".
27 juli 1981	De tweede jetfoil "Prinses Stephanie" wordt in dienst genomen.
1983	Scheepswerf Beliard-Murdoch verlaat het Zwaaidok (Sloepenstraat) voor nieuw gebouwde werf, Polyship, aan het zwaaidok van het kanaal Oostende-Brugge, stroomafwaarts van de Plassendalebrug.
1 okt. 1984	Aanvang van de bouw van een droogzettingsinstallatie met scheepslift van 1750 ton in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken, Dienst van de Kust, o.m. ten behoeve van Polyship (te water laten van de aldaar gebouwde schepen in gewapende kunststof). Op 22 november 1986 wordt aldaar het eerste schip te water gelaten. De ganse installatie, met inbegrip van de verharde scheepsrangeerplatformen, was in april 1986 voltooid.
1984	Een zijlaadplatform, bestemd voor het laden en lossen van voertuigen uit het bovenste garagedek van drie ro-ro schepen van de R.M.T. (Prinses Maria-Esmeralda, Princesse Marie-Christine en Prins Albert) die uitgebreid werden met een bijkomend garagedek met zijlaaddeur, voor vrachtwagens, (installatie ontworpen en gebouwd door de diensten van de R.M.T.), wordt gebouwd naast carferrybrug nr. 3 aan de Pakketbotenkaai, ter hoogte van de zijlaaddeur van de aan de brug vastgemeerde schepen.
1986	Een identiek zijlaadplatform wordt gebouwd naast carferrybrug nr. 1 (post 7 van de Carferry kaai, ter hoogte van het Loodswezengebouw).
1986	Door het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, wordt aan de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) een ro-ro brug gebouwd. De rederij Schiaffino verlaat het Houtdok en verhuist naar de nieuwe installatie. Op het zuidelijk uiteinde van de kaai wordt een ro-ro terminal ingericht.
6 maart 1986	De laatste vistrein vertrekt uit het goederenstation Oostende-Vismijn. De dienst van de vistreinen wordt opgeheven.
1988/1990	De treinsporen naar de vismijn, werkhuizen van de R.M.T., de Hendrik Baelskaai,

	het sporenbundel, de Zeemacht (Logistieke dienst), de sporenbundel aan de Vismijnlaan en de Handelstraat worden opgebroken.
1988/1989	De steenkoolparken van Lagaey aan de Godetiastraat worden ontruimd en opgeruimd. Op de vrijgekomen ruimte wordt door de maatschappij Verhelst (afdeling stevedoring) uit Oudenburg, nieuwe loodsen gebouwd.
1988	Oprichten van de Oostendse Havengemeenschap.
1988	Een "Masterplan" voor de reconversie en ontwikkeling van de haven van Oostende, opgemaakt door een ad-hoc studiegroep (-commissie) wordt voorgesteld en aan de overheden overgemaakt. De voorstellen zijn vrij ingrijpend.
Juni 1989	De "vistrap" aan het Montgomerydok wordt heringericht, een verkoopsgebouw met gescheiden verkoopsstanden wordt gebouwd en in gebruik genomen. De installaties voldeden aan de toenmalige geldende reglementen, nationale en Europese.
17 juli 1990	Het drijvend droogdok van de R.M.T., verankerd in de Havengeul, aan post 11 van de oosteroever, wordt verkocht aan een onderneming uit Singapore. Het laatste schip werd gedroogd tijdens de laatste week van september 1990, n.l. het m.s. Prince Laurent van de R.M.T. Op 12 januari 1991 verliet het droogdok, geladen op een afzinkbare ponton en gesleept door een hoogzeesleepboot, de haven van Oostende, met bestemming het Verre Oosten. Op het droogdok waren twee Amerikaanse Missisipi-boten geladen, de "Charleston" en de "New Orleans" (ex-thuishaven van beide: Dover, Delaware, V.S.A.), daarenboven werd er nog een derde vaartuig geladen op het droogdok, een Nederlands pleziervaartuig.
1990	De torenkraan met een hefvermogen van 40 ton, vast opgesteld op het noordelijk einde van de oosteroever, op het terrein van de werkhuizen van de R.M.T., wordt gesloopt. De torenkraan was oorspronkelijk bestemd voor het verwijderen uit het schip van de turbine-schoepenassen van de stoomturbines van de stoompakketboten van de Oostende-Doverlijn (Zeewezen). Later ook voor het te water brengen van de reddingsboot (Watson-type) van de Reddingsdienst van het Loodswezen, het op het droge zetten van de motorredboten van het Loodswezen, evenals de kleinere eenheden van de Zeemacht (havensleepbootjes - "pushers"- en ook de rivierpatrouilleboten van de voormalige Rijnflotielje) en bovenal voor in- en ontschepen van boeien. Het terrein in bereik van de arm van de kraan werd gebruikt voor het onderhouden, reinigen en schilderen van boeien, en kreeg de naam: "het boeienplein". (Nota: de laatste stoompakketboot van de O-D lijn werd verkocht voor de sloop in 1960) Een karakteristiek element die jarenlang de skyline van de haven beheerste, verdween hierbij. De sloop van de reddingsloods, die sinds het vervangen van de Watsonreddingsboot geen functie meer had, gelegen even buiten het bereik van de arm van de torenkraan, vervulde de wijziging van de aanblik.
26 nov. 1990	Aanvang van de werken voor het maken van een doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan om een ongehinderde verbinding te maken tussen de Pakket-botenkaai en het nieuw ro-ro park aan de Stapelhuisstraat (langs de treinsporen). Doorsteek en verbindingsweg afgewerkt eind april 1992. In gebruik genomen in juli 1992. Vrachtwagens moesten alsdan geen gebruik meer maken van de toegang tot de terminal gelegen aan het Stationsplein.
1990/1991	Bouw van nieuwe carferrybrug (in- en ontschepingsinstallatie voor voertuigen), voor het laden en lossen van grote ro-ro's op twee niveau's (onder- en boven voertuigendek). Bedrijfsklaar op 27/09/91. (CF-brug nr.4). Bouw van passagierskoker en hydraulische gangway, rechtstreeks vanuit de passagiersterminal in het station.
17 januari 1991	Eerste steen wordt gelegd van de renovatiewerken (en hervormingswerken) van de stedelijke vismijn, (Edouard Anseelekaai).

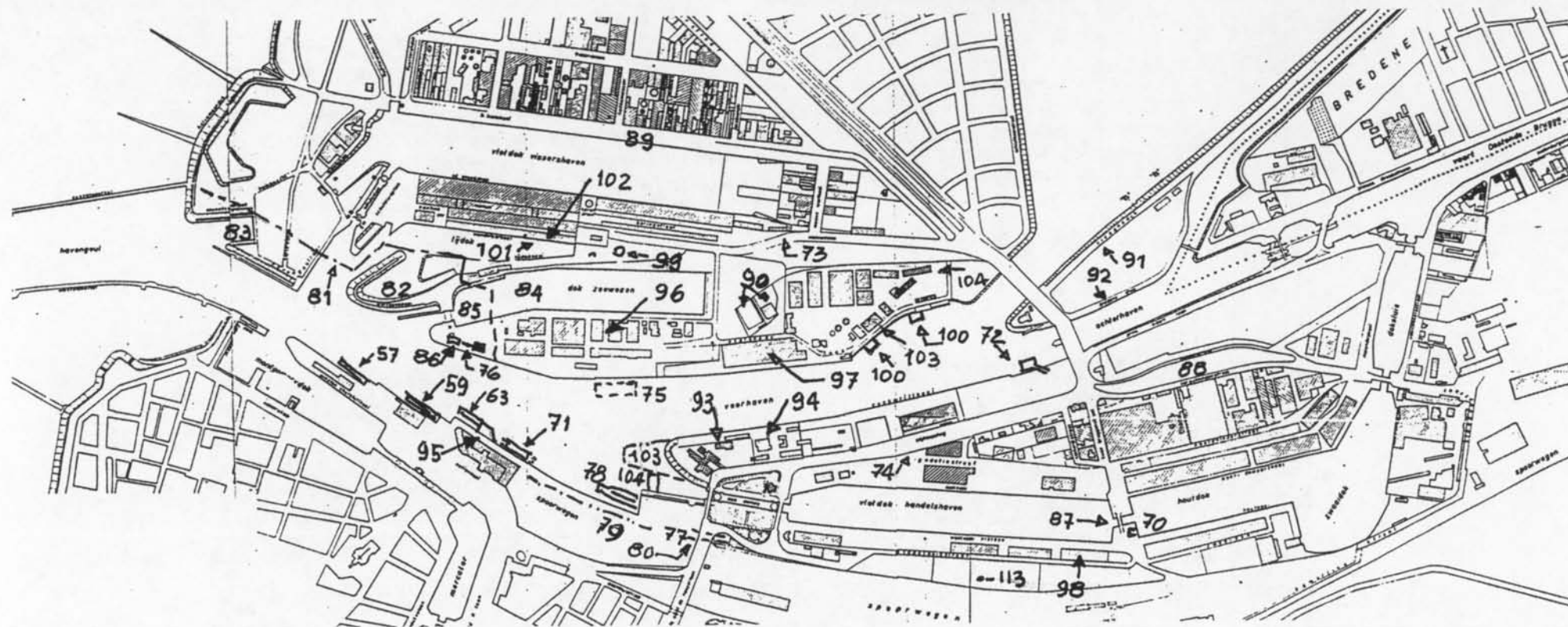
1991	Luifel tussen het spoorwegstation en de Pakketbotenkaai wordt gesloopt.
April 1991	Sloop en opruimen van de oprit (helling) van de Pakketbotenkaai (verbinding met de de Smet de Naeyerlaan, aangelegd in 1934).
1991/1992	<p>Verbreiding van de havengeul,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maart 1991, werfbank (kuisbank) geslecht en weggebaggerd,</li> <li>- april 1991, verdiepingswerken havengeul,</li> <li>- mei 1991, verwijderen van de glooiing van de Havengeulkaai en sloop van het westelijk uiteinde van de wachtkaai van de schutsluis van het Visserij-dok,</li> <li>- bouw van nieuwe glooiing in lijn met het betonnen oosterstaketsel,</li> <li>- sloop van de resten van de spuisluis van de voormalige Leopoldspuikom, (aangelegd 1860).</li> </ul> <p>heien geleidingspalen voor de verbrede havengeul.</p>
December 1991	Nieuwe brug in de Tweebruggenstraat (tussen Vlotdok en Houtdok) gebouwd.
1992	Zeevaartschool van Oostende wordt gesloten. Na het opdoeken van de studierichting "kustvaart", werd de school nog slechts gebruikt door de Hogere Zeevaartschool (Antwerpen), voor de opleiding van de 1ste jaars studenten. Daartoe was enkele jaren vroeger een studentenverblijf (peda) gebouwd naast de Zeevaartschool. Het zeevaartonderwijs werd ingericht door het Bestuur van het Zeewezen (Verkeerswezen).
4 oktober 1992	Laatste overtocht van een RMT-schip (met uitzondering van de jetfoils) naar Dover Western Docks (Marine Station). Alle schepen van de RMT leggen voortaan aan in de Ferry Terminal, Eastern Docks, Dover.
31 december 1993	<p>Laatste overtocht door de RMT op de Oostende-Doverlijn. Na 147 jaar verlaten de schepen van de staatsrederij Dover, en ruilen voor Ramsgate.</p> <p>Dit tengevolge van het einde van het samenwerkingsakkoord met P&amp;O. (Na het einde van het poolakkoord met British Rail Shipping Division op 31.12.1985, sloot de RMT een samenwerkingsakkoord af met Townsend-Thoresen, (1.1.1986). T-T werd overgenomen door P&amp;O op 22 oktober 1987, ten gevolge van de ramp met de "Herald" op de rede van Zeebrugge. De samenwerking tussen P&amp;O en de RMT eindigde op 31.12.1993. Ondertussen had de RMT een samenwerkingsakkoord afgesloten met Sally Line, startdatum 1.1.1994. Sally line had een terminal uitgebouwd te Ramsgate, zodat de RMT naar daar "verhuisde".. De eerste reis naar Ramsgate ging door op 1.1.1994, onder merknaam "Oostende Lines".</p>
26 januari 1994	Het laatste lichtschip van het Zeewezen verlaat definitief de bestendige ankerplaats in de Vlaamse banken, en wordt vervangen door een boei.
1994	De vuurtoren van Oostende, vulgo "Lange Nelle", wordt geschilderd, naar een ontwerp van Van Isacker.
1994/1995	Aanleg ro-ro parkeerterrein aan de Vergunning- en Handelstraat.
1995	Sloop van de koelhuizen van de Belgische staat (Refrigibel - een staatsregie) aan de Hendrik Baelskaai.
1995	De twee nog resterende oesterputten in de haven van Oostende, gelegen op de oosteroever, worden gedempt, (aangelegd in 1896 - Desmet, Roger, Stracké).
1995	Inkrimping en afbouw van de internationale treinverbindingen met vertrek en aankomst te Oostende.
1995	<p>Begin van de werken tot omvorming van het Zeewezendok (een vlotdok) tot ro-ro terminal (tijdok).</p> <p>In 1997 werd de sluis van het Zeewezendok gesloopt en opgeruimd. Het dok werd voor de helft opgevuld (zuidelijk deel) en nieuwe kaaimuren gebouwd, die een grotere waterdiepte toelaten. Een nieuwe Tijdokkaai wordt gebouwd. Twee ontschepingsbruggen worden</p>



	gebouwd in het verbouwde dok, (het dok behield de oorspronkelijk naam).
Eind februari 1996	De tijseinstpost op het oosterstaketsel wordt niet meer bemand. Alles omgevormd tot afstandsbediening vanuit de loodsenwacht in het Loodswezengebouw.
29 maart 1996	De visnetbreimachines van "Ostend Stores" (groep Ostend Textiles) vallen stil, en verhuizen naar Portugal.
1997	Oprichten van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, ter vervanging van de Oostendse Havengemeenschap. Het bedrijf werd bevoegd voor het beheer van de ganse haven, dus geen "staatshaven" noch "stadshaven" meer.
28 februari 1997	laatste overtocht van een staatsschip (RMT, Zeewezen), op lijnvaart, tussen Oostende en Engeland. De RMT werd opgeheven. Het werd, gelukkig, geen sociaal bloedbad.
1 maart 1997	Start van de lijn Oostende-Ramsgate door de rederij Holyman Sally, met fast-ferrys "Holyman Express" en "Holyman Rapide".
Mei 1997	Sloop begonnen van de onteigende gebouwen (woningen) aan de Bredene-steenweg (vulgo: de Coupure) en de Vicognedijk (dijk van de spuikom) om ruimte te scheppen voor de bouw van de geplande zeesluis (10.000 ton), stroomopwaarts van de Voorhavenbrug.
Juli 1997	Sloop van het studentenverblijf van de Zeevaartschool op de Cockerillkaai.. De Zeevaartschool was al eerder opgedoekt. De lokalen van de school waren ingenomen door de Havengemeenschap, toen recent door het Havenbedrijf.
1998	Sloop van het voormalig (ontruimd) Mijnenveegcentrum (Cedra) van de Marine (Zeemacht) aan de Cockerillkaai en Slijkensesteenweg.
6 maart 1998	Eerste overtocht tussen Oostende-Dover van de nieuwe lijn Hoverspeed-Holyman met catamaran.
Augustus 1998	De recent vernieuwde brug in Tweebruggenstraat wordt gesloopt, dit ter realisatie van de verbinding Kennedyplein-De Bolle.
September 1998	De vlottende jetfoilterminal wordt door de "RMT in ontbinding" verkocht en overgebracht naar Duitsland.
1998	Ontmanteling en sloop van carferrybruggen 2 en 3 (Pakketboten- Carferrykaai).
1999/2000	Bouw van een cruiseschipkaai aan de Pakketbotenkaai, posten en 2. Aanpassen aan de nieuwe situatie (cruisepassagiers) van de passagiersterminal.
1999/2000	Sloop van de werkhuizen van de Directie Materieel van de RMT (werkhuizen oorspronkelijk opgericht door het Bestuur van het Zeewezen, als "Scheepsbouwdienst", 't was in 't frans: Chantier Maritime, in 1873.
2000	Sloop van de werkhuizen, (langs de kaai van de oosteroever), van de Logistieke Dienst van de Marine (Zeemacht). Later zouden nog magazijnen , bureaus en dienstgebouwen gesloopt worden.
2000	Stapelhuis (Hangar) nr. 5 van het Vlotdok wordt gesloopt. Stapelhuis nr. 3 was reeds vroeger gesloopt. Blijft nog bestaan Stapelhuisnr. 1 , welke in 1981 beschermd. werd, (K.B. 22.09.1981) en twee recentere pakhuisen . (Westerkaai).
2001	De rederij Ferryways start met een ro-ro en containerdienst vanuit het Zeewezendok naar Engeland. Aan het Zeewezendok wordt een volwaardige vrachtterminal gebouwd, met o.m. installaties voor het opsporen van verstekelingen. Het terrein wordt volledig afgesloten met in- en uit controles overeenkomstig het Schengen-akkoord.
13 maart 2001	Hoverspeed zet "Supercats" in op de lijn Oostende-Dover, met de "Diamant" en "Rapide".
2002	De twee torenkranen op de Oostkaai van het Vlotdok worden verwijderd. Er blijven nog twee torenkranen in de handelshaven, één op de Westkaai van het Vlotdok, en één op de Westkaai van het Houtdok.
2002	Nadat in 1994 bekend gemaakt werd dat de kredieten voor de uitvoering van het

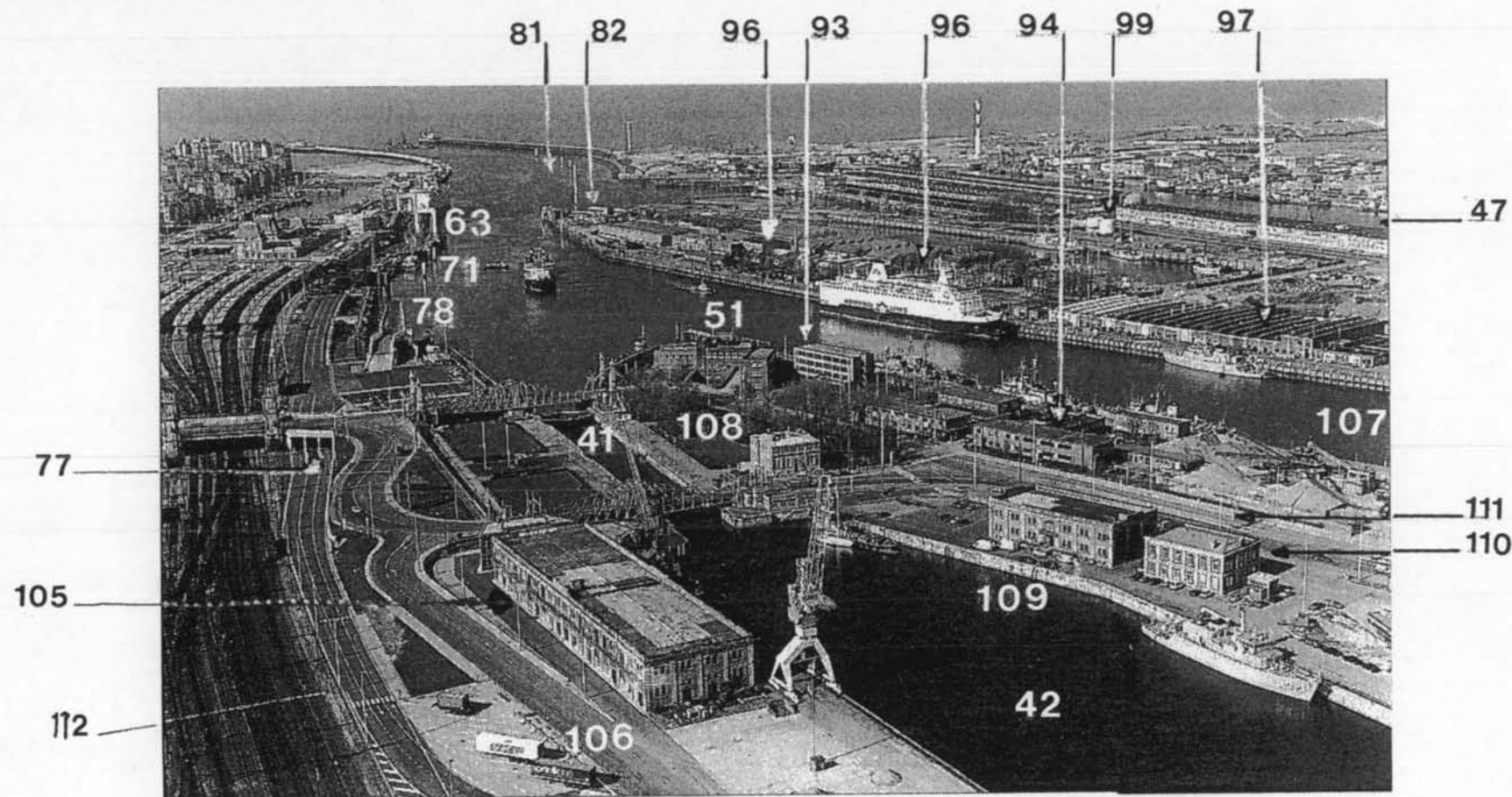
	“Masterplan” (weze het in gewijzigde vorm) toegezegd waren, wordt bekend gemaakt dat er geen nieuwe zeesluis gebouwd wordt (stroomopwaarts van de Voorhavenbrug) zoals oorspronkelijk voorzien in het “Masterplan”.
Februari 2002	Sloop en afbraak van het tankstation (met twee grote opslagtanks) voor jetfoilbrandstof op de Oostkaai van het Zeewezendok, (RMT).
Eind 2002	Hoverspeed staakt de uitbating van de lijn naar Dover.
2003/2004	Sloop van het houtenremwerk en steigers aan het zuidelijk uiteinde van de oosteroever in de Voorhaven en bouw aldaar van twee betonnen steigers, (voormalige aanlegplaats van de baggermolens van Dragage Decloedt.)
2004/2005	Spoorwegbrug wordt gebouwd over de vaart Oostende-Brugge , om een spoorverbinding te maken tussen het industrieterrein Plassendale I en het rangeerstation Oostende-Zeehaven.
2004/2005	De Wandelaarkaai wordt gesloopt en herbouwd om een diepere waterdiepte te kunnen baggeren ten einde in het voormalig tijdok een ro-ro brug te bouwen. Brug operationeel begin 2006.
2004	Verdere sloop van de installaties van de Logistieke Dienst van de Marine. Het wachtlokaal aan de hoofdingang aan de Vismijnlaan wordt gesloopt, evenals het kantoorgebouw van de voormalige centrale magazijnen van de Zeemacht, magazijnen, loods, brandstofbunkers en andere. Er resten in 2006 echter nog een aantal magazijnen en een kantoorgebouw.
2004/2006	Bouw van een wachtkaai aan de oostelijke zijde van de toegang tot de Demeysluis, na sloop van het houten rem- en steigerwerk. Doortrekken van de Cockerillkaai (omheen de Zeevaartschool) om verbinding te maken met de wachtkaai. Bouw van een wipbrug die de wachtkaai met platform aan cf-brug nr.4 verbindt.
20 juli 2004	Transeurope Ferries, die haar kantoren heeft in de voormalige zeevaartschool, start met het vervoer van auto's met passagiers, zwerfauto's (mobile homes), caravans en motorfietsen, doch geen voetpassagiers tussen Oostende en Ramsgate.
26 juni 2006	Na Killingholme, Immingham en Ipswich start Ferryways met een nieuwe ro-ro dienst tussen Oostende en Tilbury (nabij Londen) Na 36 jaar herstelt men een oude maritieme band, Zij het niet door Cockerill, doch door Ferryways.

Wordt vervolgd. .



Figuur nr. 76. Haven Oostende, met verwijzingen naar de nieuwe, gewijzigde, gesloopte en/of weggebaggerde installaties gedurende de periode 1980-2006.

57. Carferrybrug nr.1 (1953/1976-....). 59. Cf-brug nr. 2 (1971-1998). 63. Cf-brug nr. 3 (1974-1998). 70. Ro-ro helling Houtdok (1970-1998). 71. Vlottende jet-foil terminal. 72. Ro-ro brug Cockerillkaai (1984-....). 73. Vismijnlaan. 74. Kolenpark Lagacy (19...-1988). 76. 40-ton kraan (1950-1990). 77. Doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan (1992-....). 78. Cf-brug nr. 4 (1992-....). 79. Luifel tussen Pak-kaai en Spwstation (1934-1991). 80. Opril Pak-kaai (1934-1991). 81. Grens verbreden havengeul (1990). 82. Kuisbank (1920-1991). 83. Resten spuisluizen Leopoldspuikom. 84. Zeewezendok (1873-1995/2000). 85. Zeewezendoksluis (1873-1997). 86. Reddingsloods (Watsonreddingsboot) (1950-1990). 87. Brug Tweebruggenstraat (1904-1998). 88. Vergunning- en Handelstraat. 89. Koelhuizen van de staat (Refrigibel). 90. Oesterparken (Soete) (ex-Desmet-Roger-Stracké) (1896-2000). 91. Vicognedijk. 92. Bredenesteenweg. 93. Studentenverblijf Zeevaartschool (1980-1997). 94. Mijnveegcentrum (Cedra) Zeemacht (1947-1997). 95. Cruiseschipkaai (2000-....). 96. Werkhuizen RMT (1873-2000). 97. Werkhuizen Zeemacht (1950-2001). 98. Stapelhuis nr. 5 (1910-2000). 99. Tankstation jet-foil brandstof RMT (1985-2002). 100. Betonnen steigers Voorhaven (2003-....). 101. Wandelaarkaai. 102. Luifel station vstreinen Oostende-Vismijn (1954-2002). 103. Loodsen Logistiek Zeemacht(1954). 104. Hoofdingang Logistieke dienst Zeemacht (1970-2004). 113. TRW-terrein RMT (ro-ro parking).



Figuur nr 77. Haven van Oostende 1992.

41. Demeysluis. 42. Tijdok. 47. Visserijdok. 51. Zeevaartschool. 63 Carferrybrug (in - en onschepingsinstallatie) nr. 3.  
 42. Vlottende jet-foil terminal (R.M.T.). 77. Doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan, verbinding Pakketbotenkaai en het  
 nieuw ro-ro park (T.R.W. -terrein - Transport Rail-Weg) aan de Stapelhuiskaai. 78. Cf-brug nr. 4. 81. Havengeul, verbreed.  
 82. De weggebaggerde Kuisbank. 93. Studentenverblijf van de Zeevaartschool. 94. Mijnveegcentrum (Cedra) van de Zee-  
 macht (nu "Marine"). 96. Werkhuizen , kantoren, magazijnen en gebouw sociale voorzieningen van de Regie voor Maritiem  
 transport, Directie Materieel. 97. Werkhuizen van de Logistieke dienst van de Zeemacht. 99. Tankstation voor jet-foil  
 brandstof (R.M.T.). 105. Stapelhuis nr. 1 (Hangar No. 1). 106. Stapelhuisstraat. 107. Voorhaven. 108. Havenkapitein-  
 dienst. 109. Stapelhuis van de douane (toldienst). 110 kantoorgebouw douane. 111. Slijkensesteenweg. 112. Verbindings-  
 weg tussen de Pakketbotenkaai en het TRW-terrein (ro-ro parking).

## DE COMPAGNIE DER ZAEGMOLENS OOSTENDE/BREDENE

In het gespecialiseerd tijdschrift MOLENECHO'S (Vlaams tijdschrift voor molinologie) jg. 34, nr. 1, jan. 2006, blz. 18-51, verscheen een studie over het zaagmolenpark van Oostende/Bredene tijdens de periode 1752-1824, van de hand van Ferdinand Gevaert en Lieven Denewet. De studie kreeg als ondertitel "Clandestiene technologieoverdracht van Nederland naar Vlaanderen". De studie omvat 34 bladzijden tekst en 30 kaarten en afbeeldingen.

Het oprichten en uitbaten van de zaagmolens, waarvan er tijdens de bloeiperiode 17 operationeel waren, was van grote economische, financiële, sociale, ambachtelijke en technisch-wetenschappelijke betekenis en belang. Ook de maritieme impact was niet gering daar de Compagnie, naast de productie en handel in gezaagd hout, de import op stam en de uitvoer van binnenlandse producten en goederen, ook een rederij met Oostende als thuishaven uitbaatte, met tijdens de bloeiperiode een vloot van 11 schepen.

Om reden van het belang van deze studie voor de kennis van de geschiedenis van Oostende en omstreken, wordt het tijdschrift MOLENECHO'S, jg. 34, nr. 1, te koop aangeboden aan de balie van het Oostends Historisch Museum "De Plate", aan de prijs van € 5 per exemplaar. Het nummer bevat in totaal 58 bladzijden.

---

## ONTBREKENDE TIJDSCHRIFTEN

Volgende Plate-tijdschriften ontbreken in de collectie van het Heemkundig Museum.

- 1<sup>ste</sup> jaargang; 1972 – nrs. 1, 2, 3 en 5.
- 3<sup>de</sup> jaargang, 1973/74 – nr. 4.
- 4<sup>de</sup> jaargang, 1974/75 – nrs. 2, 3, 4, 8 en 9.
- 5<sup>de</sup> jaargang, 1976 – nrs. 1, 2, 3, 6, 7, 10 en 11.
- 8<sup>ste</sup> jaargang, 1979 – nr. 5.
- 11<sup>de</sup> jaargang, 1982 – nr. 10.
- 33<sup>e</sup> jaargang, 2004, nrs. 1 en 12.

Leden die in het bezit zijn van deze nummers en ze willen afstaan aan het museum, kunnen ze afgeven aan de balie of in de brievenbus van het museum deponeren.

Met dank op voorhand.

---

## VRAAG

Onlangs kocht ik een appartement in het vroegere "Hotel Regina", in de Vlaanderenstraat 29 te Oostende. Wie kan mij archiefmateriaal over dit gebouw bezorgen?

Vraag gesteld door ons lid: Wilfried De Boeck  
Provincialeweg 51  
2890 Lippelo

## VELO CLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 13)

door Michel Capon

### ROMAIN MAES EN DE STICHTING VAN SPORTA

De wielrennerij is altijd zeer keihard geweest. In het jaar 1935 won Zeemeeuwrenner Romain MAES de Ronde van Frankrijk. Bij zijn terugkeer thuis in het Brussels noordstation wachtten hem tienduizenden op. Een jaar later moest hij opgeven en werd uitgejouwd. Deze gebeurtenis had de norbertijnen pater Antoon VAN CLÉ van Tongerlo geweldig aangegrepen. En hij besloot de Zeemeeuwrenner ter vertroosting te gaan opzoeken.

Deze samenkomst was voor Romain een positieve opbeuring. Bij het afscheid zei Romain: "Pater, dit moet vaker gebeuren. Ik wil er mij achter zetten" (1). Langs de Zerkegemnaar om leerde de norbertijn ook andere renners kennen. Een vriendrelatie was ontstaan. De coureurs zochten plaatsen op om in groep samen te komen. Zo ontstonden de 'broederbijeekkomsten'. De eerste grote samenkomst vond plaats in 1937 in de abdij van Dendermonde.

In die tijd was het uitzonderlijk dat jongeren hogere studies volgden en de coureurs zeker niet. Waardoor de toenmalige renners aan hun lot overgelaten waren. Vandaar het idee, en nadien het initiatief, van pater VAN CLÉ om de regelmatige samenkomsten te laten overkoepelen door een georganiseerde vereniging. De club moest uiteraard ook een naam hebben. Bij een van de vroege bijeenkomsten had Romain het woord tot de pater gericht: "Als wij u sportpater noemen, dan kunt u ons toch wel als uw 'sportapostelen' beschouwen" (2) De naam 'sportapostelen' bleek te lang en op voorstel van Romain MAES viel de keuze op het afgekorte SPORTA.

Doelstelling van de norbertijn werd het scheppen van een geest van solidariteit onder de sportbeoefenaars. Daarbij wilde hij een gezonde sportbeoefening op alle niveaus bevorderen en misbruiken bestrijden. Het sportapostolaat was geboren. Nadien werd een V.Z.W. (Vereniging zonder winst oogmerk) opgericht tot het verlenen van morele en materiële steun aan haar leden. Hieruit groeide uiteindelijk de Sociale Dienst van SPORTA, die in 1964 een nieuwe centrale werd van het Algemeen Christelijk Vakverbond. Het sportsyndicaat was een feit.

### WIELERCRITERIUM OOSTENDE 1933 - 1937

In de dertiger jaren maakte het organiseren van criteria met internationale bezetting furore. Ingevolge het toenmalige artikel 182 van de sportreglementen van de B.W.B. (Belgische Wielrijdersbond) mocht geen wedstrijd met gesloten omloop ingericht worden binnen een straal van 15 km van de plaats waar een wielersbaan gevestigd was. Zoals dit het geval was voor Oostende.

Wielersliefhebber bij uitstek, Remi VAN BELLEGHEM, voorzitter van V.C. De Zeemeeuw Oostende, slaagde erin de B.W.B.-top te overhalen om een afwijking van het reglement voor de koningin der badsteden toe te staan. De toerisme-factor speelde een hoofdrol in zijn motivatie.

Deze organisaties met vertrek en aankomst grepen plaats op de Oostendse zeedijk. De volledige inrichtingen ervan berustte bij het V.C. De Zeemesuw-bestuur.

Winnaars: 1933: Karel KAERS (3)  
1934: Ward VISSERS (4)  
1935: Camiel VAN ISEGHEM (5)  
1936: Louis DUERLOO (6)

De jaren nadien doken er organisatorische moeilijkheden op. Het weekblad Duinengalm (30/06/1939) berichtte hierover :

“Het criterium van Oostende was niet (meer) leefbaar, wegens de overdreven kosten en de moeilijke inrichting op den zeedijk.

Sedert het criterium van Oostende een stillen dood gestorven is, blijven we hier verstoken van wegwedstrijden voor beroepsrenners. Nochtans zou een stad als Oostende niet ten achteren mogen blijven in de wielerbeweging en zou er minstens éénmaal per jaar een koers moeten ingericht worden met vertrek en aankomst in Oostende.”

#### RONDE VAN FRANKRIJK-MEETINGS IN DE OOSTENDSE WIELERBAAN

1935 was een schitterend jaar voor ‘de Zeemeeuw’: Romain MAES won de Ronde van Frankrijk en Sylveer MAES was vierde. De Zeemeeuwrenners werden als koningen van de weg gehuldigd. Van het lokaal Hotel de Bruges, destijds gevestigd in de de Smet de Naeyerlaan, trokken ze door de straten van de stad naar het stadhuis op het Wapenplein. Daar werden ze door de toenmalige burgemeester Eduard MOREAUX (8) en de schepenen gehuldigd en gefeliciteerd.

In de namiddag werd een meeting gehouden in het Oostends kuipke, waaraan de ganse Belgische ploeg deelnam. Benevens Romain en Sylveer MAES hadden de andere Belgen voor buitengewone prestaties gezorgd tijdens de Tour. Félicien VERVAECKE (9) werd derde en bergkoning (vóór Sylveer MAES) , Jules LOWIE (10) vijfde, Antoon DIGNEF (11) twintigste, Jean AERTS (12) negenentwintigste en drievoudig ritwinnaar.

De belangstelling in het stadscentrum en rond de Oostendse wielersbaan overtrof de stoutste verwachtingen. De volgende jaren werden eveneens meetings met de Tourrenners ingericht. Ondanks dat Sylveer MAES tourlaureaat werd in 1936 en 1939, werd het aantal toeschouwers van 1933 nooit meer gehaald (13).

Tot en met 1938 was de leiding van de velodroom in handen van Remi VAN BELLEGHEM, voorzitter van V.C. De Zeemeeuw, en zijn bestuur. Einde 1938 doken er fiscale turbulenties op o.a. inzake de kantine-uitbating. Dit onderwerp vergt meer diepgang dan deze bijdrage aankan.

Het jaar erop, 1939, heeft Remi VAN BELLEGHEM het bestuur en de inrichting van de wielersbaan gedelegeerd aan Gentiel MARES, ondervoorzitter van V.C. De Zeemeeuw (14). Ook hij organiseerde, naast andere wielersbaansamenkomsten, op zaterdag 28/03/1939 een tour-meeting (15). En zoals steeds waren het Romain en Sylveer MAES die niet alleen de meeting begeesterden maar ook voor overwinningen zorgden. Zie trouwens verslag van een vorige organisatie van 28/03/1939 (16).

‘Romain en Sylveer MAES waren de twee animatoren van de meeting en het is aan hun strijd lust te danken, dat het programma zoozeer in den smaak is gevallen bij het publiek. Zij wonnen niet alleen den omnium, maar ook de koppelrit en zorgden ervoor dat er van het begin tot het einde veel leven in koers was.’

#### VERWIJZINGEN

(1) Kerk en Leven 21/05/2005 blz 20. Ibidem

- (2) Michel Capon: De Grote Prijs van Oostende 1933, in: De Plate, november 2000 blz. 222-228.
- (3) Michel Capon: Den II<sup>en</sup> Grooten Prijs der Stad Oostende 1934 in: De Plate, sept. 2002 blz. 161-166.
- (4) Zie (3).
- (5) Michel Capon: Het groot internationaal criterium der stad Oostende 1935, De Plate, dec. 2002 blz. 259-263. Camiel VAN ISEGHEM was de enige zeemeewberoepsrenner die deze wedstrijd won.
- (6) Louis DUERLOO (°Antwerpen 1910,+ 1977): Prof 1932-39.  
Grote zeges : 1933: Kamp. v. België  
1955: Ronde v. Vlaanderen
- (7) Eloi MEULENBERGH (°Jumet 1912, +1989). Prof 1954-50.  
Grote zeges : 1955: Ronde v. België.  
1956: Parijs-Brussel.  
1957: Luik-Bastenaken-Luik.  
Werd twee maanden na zijn zege in Oostende wereldkampioen in Kopenhagen in de spurt. 12 jaar later (1949) , toen hij 38 was, klopte hij Milou GOSSELIN nog in de kwartfinales van het Belgisch sprintkampioenschap.
- (8) Eduard MOREAUX (°Oostende 7/9/1870 + 10/1/1958): Geneesheer van beroep. Burgemeester Oostende 1920-40.
- (9) Félicien VERVAECKE (°Dadizele 1907 +Brussel 1986) :  
Prof 1929-46. Reed in de jeugdrangen van de ene triomf naar de andere. In 1911 won hij niet minder dan 106 wedstrijden. Na zijn loopbaan vestigde hij zich als rijwielhandelaar in Brussel. Hij was de eerste raadsman van Eddy MERCKX.
- (10) Jules LOWIE (°Kruishoutem 1913 + 1960) : Prof 1934-47.  
1958 : Parijs-Nice.
- (11) Antoon DIGNEF (°Velm 1910 +1991) : Prof 1932-41.  
1938 : Scheldeprijs
- (12) Jean AERTS (°Laken 1907 +1992). Prof 1927-44. Grote zeges: werd wereldkampioen te Floreffe in hetzelfde jaar 1935  
1936: Kamp. v. België  
1931: Parijs-Brussel  
1933: Ronde v. België
- (13) Mondelinge mededeling Remi VAN BELLEGHEM aan secretaris Amedée GEVAERT
- (14) De Duinengalm 26/5/1939
- (15) Prijzen der plaatsen : Loges: 15fr  
Tribune en pelouse: 10 fr.  
Viragen: 7 fr  
Volks plaatsen: 5 fr. (De Duinengalm 30/6/1939)
- (16) De Duinengalm 2/6/1939

#### ANDERE BRONNEN :

- Dries CLAES, Antoon VANCLÉ, Stichter en bezieler van Sporta, 2005
- Velo Gotha 2005, Harry Van den Brerat  
Joel Godaert  
Paul De Keyser
- Persoonlijk archief





Voorzitter: Remi VANBELLEGHEM (1929-1975).

° Oostende 23 april 1903, bakker, Vandersweeplein 9, Oostende.

Schatbewaarder: Marcel VANISACKER.

° Dikkebus 20 april 1884. Bankbediende Generale Maatschappij, Kapellestraat 77, Oostende + uitbater Hotel de Bruges, de Smet de Naeyerlaan 10, Oostende.

Was gehuwd met Renilde VAN BELLEGHEM, zuster van Camiel VAN BELLEGHEM. Camiel was de oprichter van de velodroom in 1921 en erevoorzitter van V.C. De Zeemeeuw. (zie M. Capon, in De Plate 2003 blz. 198)

Secretaris: Raymond VERBIEST(1928-1938).

° Oostende 24 mei 1906. Exploiteerde samen met zijn broer Hendrik (° Oostende 16 januari 1897) te Oostende een groothandel in confiseriewaren in de Kaaistraat 41, Oostende (zie M. Capon in De Plate 2003, blz. 230).

---

Velodroom Oostende. Ronde van Frankrijk-meeting van zaterdag 26 augustus 1939 om 18 uur.

Van links naar rechts (renners onderlijnd)

- Emile MASSENHOVE (commissaris velodroom, V.C. De Zeemeeuw – postbode).
- Eleonora STOER (mevr. Remi VAN BELLEGHEM, voorzitter V.C. De Zeemeeuw).
- Leon HINDRYCKX (oefenmeester, medestichter V.C. De Zeemeeuw in 1922).
- Félicien VERVAECKE.
- Cyriel VANOVERBERGHE.
- Sylveer MAES (winnaar Ronde van Frankrijk 1939 + 2 ritten).
- Gentiel MARES (directeur wielersbaan 1939, ondervoorzitter V.C. De Zeemeeuw, mentor Sylveer MAES).
- Romain MAES (winnaar Ronde van Frankrijk 1935 + 1 rit in 1939).
- Jozef SCHABALLIE (met pet, wielersbaanspeaker, Torhoutenaar).
- Robert WIERINCKX.
- Gustaaf DANNEELS.
- Eloi MEULENBERG.
- B.W.B. afgevaardigde West-Vlaanderen.
- Jules LOWIE.
- Albert MAECKELBERGHE (zoon van uitbater Café Den Engel, Ichtegem).
- Félicien MARKEY (journalist).
- Marcel KINT (wereldkampioen + 2 ritten).

2006-248





1936 Criterium Oostende. Van links naar rechts: Remi VAN BELLEGEM, Arthur VANDECASTEELE, Gentiel MARES, Aloïs DENNEKIN, winnaar Louis DUERLOO.



Velodroom Oostende 1938. Ronde van Frankrijk-meeting. Van links naar rechts: Félicien VERVAECKE (met rug gekeerd), Romain MAES, R. DEFRUYDT (Varsenare), Sylveer MAES, onbekend.  
(collectie Luc SCHAECK)

## OOSTENDE DOET MEE MET MONUMENTENSTRIJD OP VRT

door Guy SERVAES



### Monumentenstrijd

**Monumentenstrijd** is een nieuw crossmediaal VRT-project over het Vlaamse erfgoed. Het is een wedstrijd waarbij het publiek beslist welk waardevol historisch Vlaams gebouw of ander onroerend erfgoed extra middelen verdient voor restauratie en herbestemming.

Tegelijk is het, na De Grootste Belg, een nieuw crossmediaal project waarmee de VRT op innovatieve, interactieve en educatieve manier geschiedenis wil brengen met grote participatie van kijkers, luisteraars, internetters en lezers. Monumentenstrijd wordt door de VRT gerealiseerd in samenwerking met Vlaams minister Dirk Van Mechelen, bevoegd voor Monumenten, Landschappen, Archeologie en Varend Erfgoed; de afdeling Monumenten en Landschappen; het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed en de gewestelijke partnersverenigingen (Erfgoed Vlaanderen vzw; Monumentenwacht Vlaanderen vzw; Open Monumentendag Vlaanderen en VCM - Contactforum voor Erfgoed-verenigingen vzw).

De kandidaturen voor Monumentenstrijd konden ingediend worden tot 20 juni 2006. Er werden bijna 350 projecten ingezameld. **Dement Oostende**, de Oostendse erfgoedactiegroep die ijvert voor een behoud van ons Oostends erfgoed, heeft de **Koninklijke Stallingen** in de Koninginnelaan ingediend.

### **De Koninklijke Stallingen**

Oostende heeft onder koning Leopold II een enorme urbanische uitbreiding gekend. Samen met de Vorst kwam ook de Beau Monde richting Oostende, wat leidde tot een zeer mondiale badstad gekend tot in alle uithoeken van de wereld. Leopold II's architecturale visies leidden tot grootse bouwwerken in Oostende, waarvan er vandaag spijtig genoeg maar enkelen van zijn overgebleven. Deze houten stallingen werden gebouwd naar ontwerp van de Noorse architect Ivar Knudsen, in de Koninginnelaan, een destijds prestigieuze laan tussen de zeedijk en het "Bois de Boulogne", het huidige Maria Hendrikapark.



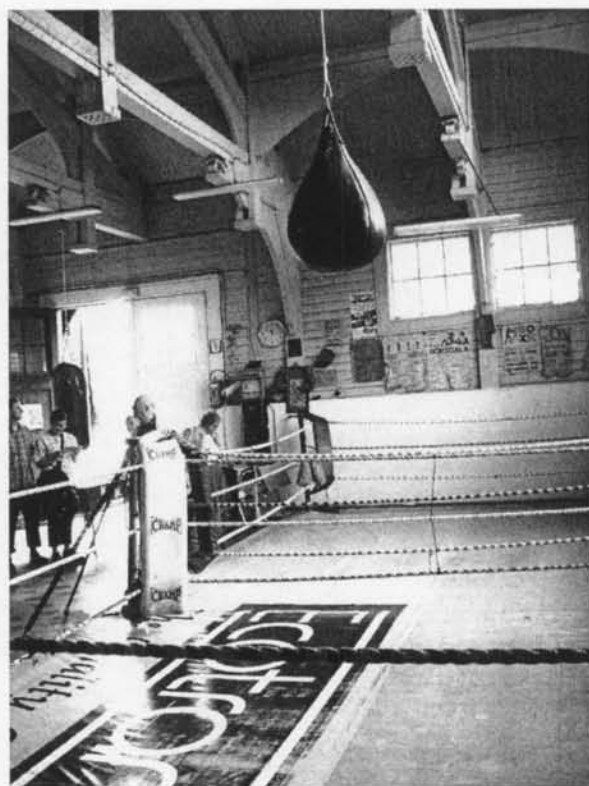
Reeds in 1877 tekende de Engelse architect W.J. Green, tevens ontwerper van Leopold II's houten Koninklijke Chalet, plannen voor de nieuwe Koninklijke stallen. Het project werd niet uitgevoerd, vermoedelijk tengevolge van de beslissing van Leopold II om het paviljoen van de koningin naast het zijne op te richten door een andere architect. In 1902 waren er nieuwe ontwerpen van diverse Franse architecten, ditmaal in de Koninginnelaan, maar ook deze werden niet uitgevoerd. De uiteindelijke realisatie kwam er naar ontwerp van de Noor Ivar Knudsen. Deze architect was de ontwerper van het paviljoen van Noorwegen op de Wereldtentoonstelling van 1900 te Parijs, en het gebouw maakte een sterke indruk op Leopold II. Maar het is ook mogelijk dat de jachtpartij in de Noorse bergen van 1901 van Leopold II met de architect/zakenman Christian Thams de doorslag gaf. Christian Thams was de Belgische Consul (èn Consul voor Kongo) in Noorwegen, en eveneens eigenaar van de Noorse firma 'Thams & Co' in Trondheim. Deze firma exporteerde reeds in 1890 houten prefab-gebouwen naar de Congo van Leopold II.

De koning gaf in 1903 Christian Thams en Ivar Knudsen de opdracht voor houten chalets in het Koninklijk Domein te Raversijde (afgebroken tijdens de eerste wereldoorlog), en voor de bouw van de Koninklijke Stallingen in Oostende. Het Noors houtmateriaal kwam samen met de architect en de Noorse werknemers per schip naar België. Het volledig houten complex werd voltooid in 1904, maar evenwel nooit in gebruik genomen als stalling. In 1929 trok de stedelijke technische school in het complex, en vanaf 1959 werd na afbraak van het deel van de stallingen palend aan de Peter Benoitstraat (1964), het complex verbouwd tot stedelijk sportcentrum.

De Koninklijke Stallingen zijn een uniek monument op gebied van houtwerk en architectuur voor Oostende en voor België. Het is één der weinige houten complexen die de tand des tijds heeft doorstaan, en het is gebouwd in een voor België unieke architecturale stijl, nl. de zogenaamde 'Dragenstil', een voor Scandinavië karakteristieke vermenging van Viking-stijl met art-nouveau-elementen. Als men in de buurt is, moet men eens letten op de prachtig gesculpteerde houten zuilen, de opengewerkte dakspanten, de rijkelijk versierde vensters en deuren, de overstekende leien zadeldaken, de houten poorten onder puntgevel, de windveren met het logo van Leopold II erin verwerkt, en de torens die verwijzen naar de eeuwenoude Noorse houten "stavkirken". De houtbewerking is zeer verzorgd, zowel binnen als buiten, met steeds terugkerende motieven van scandinavische slangen- en drakensymbolen. Het complex is zowel getuigenis van de Belle Epoque in Oostende, als een testament van de architecturale visie van Leopold II. Vandaag is de Stad Oostende eigenaar van het complex, en blijft het dienen als sportcomplex met faciliteiten voor boksen, turnen, judo, schaken en basket.

Het gebouw is redelijk onderhouden geweest gedurende de laatste 100 jaar, maar enkele jaren van verwaarlozing kan veel vernietigen in een korte periode. Vooral de laatste jaren merkt men de achteruitgang sterk op: de dakleien schuiven naar beneden, het markant en uniek houtwerk verpulvert, de dakspitsen zakken door, er is schade door opstijgend vocht, ...

De Stad Oostende, die eigenaar is van het gebouw, heeft sinds juli 2005 een volledig uitgewerkt restauratiedossier in bezit. Het dossier omvat een volledige restauratie van het complex in samenwerking met de dienst Monumenten en Landschappen, met eveneens aandacht voor vernieuwde infrastructuur voor de sportverenigingen, brandveiligheid, thermische isolatie, ... We meenden echter te begrijpen dat de stad nog steeds op zoek is naar financiën om met het project te kunnen starten.



### **We zijn geselecteerd !!**

Maar het goede nieuws is dat het comité van deskundigen van Monumentenstrijd ons dossier heeft geselecteerd !!! De combinatie van een unieke architectuur, de Oostendse Belle Epoque onder Leopold II, en het sociale aspect van een actief sportcentrum waren blijkbaar doorslaggevend. Er zijn in totaal dertig projecten weerhouden, zes per provincie.

Deze dertig projecten zullen uitgebreid aan het publiek worden voorgesteld, met ondermeer extra aandacht op de Open Monumentendag van 10 september. Er wordt een Monumentenstrijd-magazine uitgegeven op 400.000 exemplaren (op 5 september bij de kranten van de VUM-groep). Maar uiteindelijk zullen er van deze dertig maar vijftien doorgaan naar het volgende stadium.

Er moet dus gestemd worden tussen **22 augustus en 17 september**. Men kan op drie manieren een stem uitbrengen: via sms, de 0905-lijn en de website. Elk project heeft een eigen code. Voor de Koninklijke Stallingen te Oostende werden volgende nummers gereserveerd:

**per sms: sms 'STEM 29' naar 3470 (0,50 cent per bericht)**  
**telefonisch: bel naar 0905 56 3 29 (0,50 cent per oproep)**  
**Website : [www.monumentenstrijd.be](http://www.monumentenstrijd.be)**

*Het aantal stemmen uitbrengen is beperkt. Elke mogelijkheid om te stemmen mag per provincie één keer gebruikt worden. Per sms/telefonisch kan men enkel stemmen in België. Smsen kan bovendien enkel met een Belgisch gsm-nummer.*

Eind september worden dus nog vijftien projecten weerhouden, drie per provincie. Deze gaan door naar de volgende ronde in januari-februari 2007, met programma's op Canvas en Radio 1 en Radio 2. In deze programma's wordt elke steen (bij ons balk) van de vijftien gebouwen omgedraaid. Ook in deze fase van Monumentenstrijd blijft de keuze van het publiek beslissend. Iedere week kan men stemmen. Vanaf het einde van de documentaire op maandagavond tot zondagavond. Zo houden we vijf projecten - één per provincie - over voor de finale. Op 19 februari 2007 wordt tijdens een live programma op Canvas Monumentenstrijd beslecht. Via televoting en sms beslist de kijker die avond wie de winnaars worden van de eerste Monumentenstrijd en welke projecten dus geld krijgen.

## **Oproep !!**

Dit is enerzijds een unieke kans voor het patrimonium van Oostende, als anderzijds voor de infrastructuur van de vele sportverenigingen in het complex. Maar hiervoor moeten we eerst doorgeraken naar de tweede ronde van vijftien geselecteerden. Mogen wij u vragen te stemmen voor ons Oostends project. Geef de boodschap door aan al uw kennissen, familieleden en erfgoed- en sportminnenden geïnteresseerden. Kom kijken op de Open Monumentdag van 10 september. Stem af op Vlaanderen Vakantieland in hetzelfde weekend. Er zullen items zijn in 1000 Zonnen en Garnalen. Om tot de volgende '15' te behoren is het van belang dat zoveel mogelijk mensen op Open Monumentdag op een aangename, vlotte en veilige manier kunnen kennismaken met ons project, en uiteraard stemmen op onze Koninklijke Stallingen.

In één der volgende maandbladen van De Plate zal ik dieper ingaan op de historie van dit prachtig stukje Oostends patrimonium.

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*

*Uw kleurenfoto's manueel afgewerkt volgens de modernste technologie met multi-scanner*

**COCK CAMERA SERVICE**

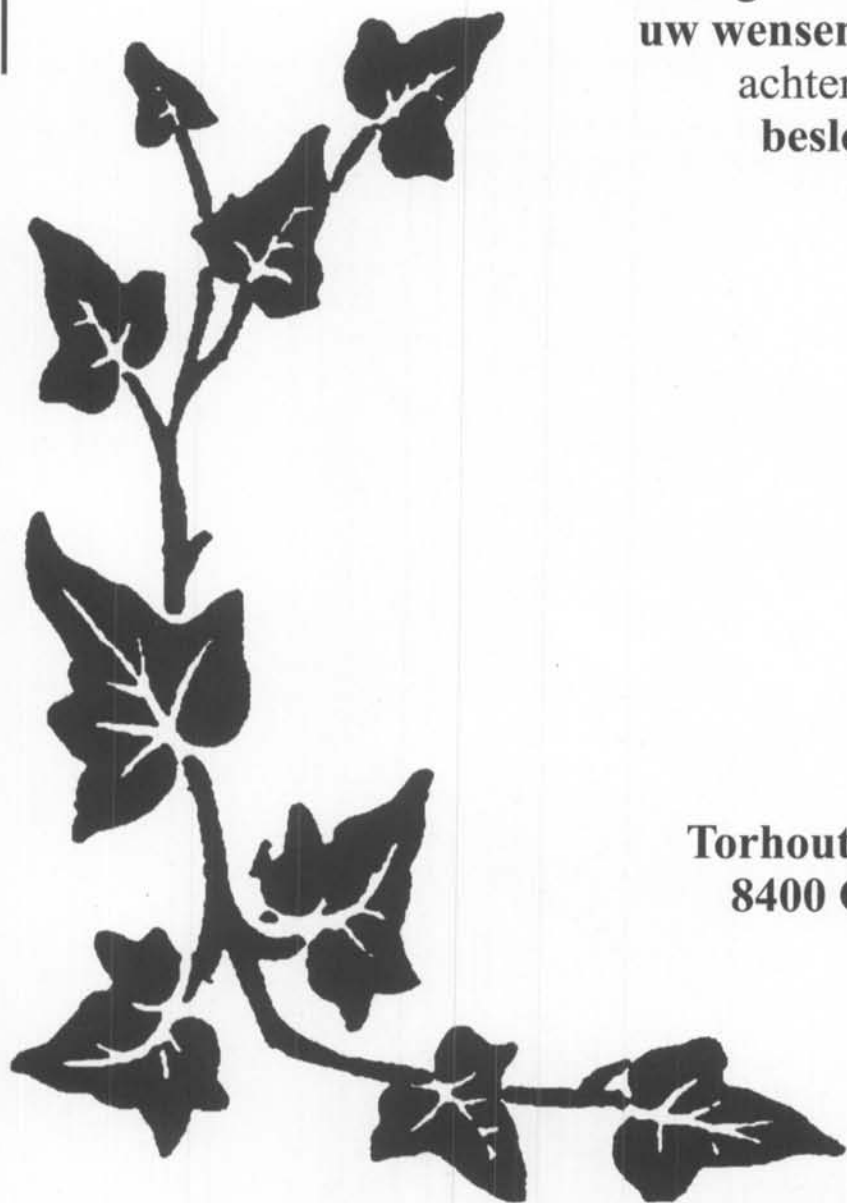
Hoek Jozef II straat en Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53





**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

### Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement: € 15

Beschermd abonnement: € 20

Weldoend abonnement: € 30

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende



# DE PLATE

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 10**

**MAAND oktober 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## IN DIT NUMMER

blz. 257: **R. Jansoone**: Op "Themis" bankje: de gerechtelijke nasleep van de Vissersopstand in 1887 (1).

blz. 263: **R. HOUWEN**: Herinneringen aan de eerste oorlogsmaanden 1940 (slot).

blz. 269: **I. VAN HYFTE**: Van een brouwerij naar een gerenommeerde sportzaak.

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever** : Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur**: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen** : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

**Het Bestuur**

*Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

*Voorzitter:*

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

*Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

*Secretaris:*

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

E-mail: plate.oostende@telenet.be

*Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

*Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

**Schreven in dit nummer:**

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

Raymond HOUWEN: Meeuwenlaan 9, 8400 Oostende.

Yvan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

## **OKTOBER ACTIVITEIT**

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring "De Plate" heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 26 oktober 2006 om 20 uur**

in de Conferentiezaal van de V.V.F., Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende.

Onderwerp: DE VOLKSSCHOUWBURG "(IN) HET WITTE PAARD" TE OOSTENDE

Spreker: dhr. **Emile SMISSAERT**

Hij (° 1940) is dit jaar nog in het nieuws gekomen als laureaat 2005 van de "Prijs Cultuurraad Oostende".

Verwoed lezer, heeft hij een "zwak" voor wat eens bekend en gewaardeerd werd tijdens zijn jeugdijaren in de tweede helft van de vorige eeuw.

Zo trokken de fratsen en de wederwaardigheden die plaats grepen in de toen befaamde feestzaal "Het Witte Paard", hoek Van Iseghemlaan en Hertstraat, zijn aandacht.

De komieken Leo Martin (+1993) en Gaston Berghmans (° 1926); de zangeressen Chris Sent (+) en Yvonne Verbeeck (nu 93!); de zangers Bob Benny en Remi Brouwers; het Leo-Martin-showorkest en de bevallige danseresjes; de dienststers en de portier-in-uniform. Allen eigen mensen uit Vlaanderen.

Aan het hoofd de dynamische familie Smets (met amusementszaken in Blankenberge, Knokke, Oostende). Het interieur bestond beneden uit een soort feestzaal met vooral bier en een "Wiener Weinstube" met veelsoortige wijnen. Een volksschouwburg zoals de mensen haar genegen benoemden; 's zomers voor de horden toeristen (essentieel Engelsen 'who loved it') en 's winters voor de Oostendenaars.

Hoe hartverwarmend was het aldaar één der winterbals bij te wonen. De prijzen waren matig en de beide zalen kraakten van het volk...

En 's zomers... Klein Engeland in Tyrolerland. Ambiance was troef, de dienststers draafden op en neer met zware, goedgevulde "pientenpullen", een plezier om te zien. De deuren aan de ingang zwaaiden schier onophoudelijk open en toe.

En de artiesten maar snateren, snuiten trekken, zingen, dansen, zot doen.

Leo Martin, dé animator van het spektakel, vatte op een keer de evolutie van deze volksschouwburg samen: "Je kon deze zaak vroeger gewoon een pinteliërsaanleggenheid noemen, zoals zovele anderen. Maar nu komen de mensen eerst en vooral voor het spektakel zelf" (interview, augustus 1971). Iedere seizoenavond stak de feestzaal (beneden en op het balkon) tjokvol feestneuzen en (veelal) bierliefhebbers, blij dat ze een viertal uren vrij van zorgen waren.

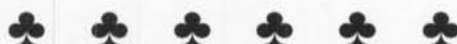
Zoals de moord op President Kennedy (22 november 1963), is de fatale brand (Pasen, 14 april 1974) in "Het Witte Paard"-gebouw in eenieders geheugen blijven plakken.

Een mokerslag voor het amusementsleven in Mortmarte, de handel in de nabijheid, het toerisme, de stad en de inwoners van Oostende. Nu nog treuren ouderen om dit "Witte Paard" zoals ook de ondoordachte afbraak van het Theatergebouw in de dichte nabijheid nooit verteerd is geworden.

Heel wat, daarvoor niet alles komt aan bod.

De avond wordt besloten met een paar sketches op DVD van "Gaston en Leo" die in het "Witte Paard" toen nog aangekondigd werden als "Leo Martin en Gaston Berghmans".

Zorg dat je er bij bent, Zoals steeds is de toegang kosteloos en vrij, ook voor niet-leden.



### **LIDGELD 2007**

Het lidgeld voor het lidmaatschap bij de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor 2007 vastgesteld als volgt:

Aangesloten lid	€ 11
Steunend lid	€ 15
Beschermend lid: vanaf	€ 25

Mogen wij vragen gebruik te maken van het hierbijgevoegd stortingsbulletin

Simone MAES  
Penningmeester

### **VEILING 2007**

Op 25 januari 2007 gaat onze traditionele veiling door.

Denkt nu reeds na wat u te koop zult aanbieden.

De verdere schikkingen verschijnen in het november-nummer

## OP 'THEMIS' BANKJE: DE GERECHTELIJKE NASLEEP VAN DE VISSERSOPSTAND VAN 1887 (1)

door Roger JANSOONE

### INLEIDING

Over de "Vissersopstand" van 1887 is reeds veel inkt gevloeid, en het is dan ook niet de bedoeling hier nogmaals heel die historie uit de doeken te doen. Doch veel minder bekend is het "vervolgverhaal", met name de gerechtelijke nasleep zoals die zijn beslag kreeg in 1888 voor de correctionele rechtbank te Brugge. Eén van de weinige historische bronnen waaruit hiervoor kan geput worden, is het vrij omstandig relaas dat dienaangaande werd weergegeven in de Brugse krant "Burgerwelzijn" van zaterdag 25 februari 1888. Dit relaas bevat enkele pittige perspareltjes, zoals meer recent enkel wijlen LDL (Louis De Lentdecker), de onvergetelijke rechtbankjournalist, dit kon opdissen. Dit sappig rechterlijk verhaal verdient voorzeker ook een plaats in onze lokale geschiedschrijving.

Overigens was de grond van de zaak - zowel de "Vissersopstand" als het daaropvolgend proces - uiteraard een zeer ernstige aangelegenheid. Tijdens de incidenten vielen er immers verschillende doden en gekwetsten, en de gerechtelijke repressie nadien was hard en meedogenloos. Een echte "opstand" is er weliswaar niet geweest, wél enkele relletjes en opstootjes met - door het onbesuisd optreden van de rijkswacht en van de burgerwacht - een bloedige en dramatische afloop. Deze traumatische ervaring werd voor de Oostendse volksgemeenschap nog aangescherpt door de nodeloos harde repressie die hierop volgde, en waarbij niet minder dan 81 veroordelingen werden uitgesproken, met hierbij effectieve gevangenisstraffen en forse geldboeten, dit allemaal ten laste van eenvoudige vissers en werklieden. In het kader van die tijd kan men hierin een vorm van klasse-justitie zien, doch de tijdsgeest was toen van dien aard dat de ten laste gelegde feiten (verstoring van de handel, toebrengen van slagen, weerspanning, vernieling, smaad aan de politie, "krenking van de vrijheid van meesters en werklieden") door de magistratuur (d.i. door het "establishment") zeer zwaar werden aangerekend. Een en ander had dan wel tot gevolg dat deze kwestie nog vele jaren is blijven hangen in het collectief volksgeheugen, weliswaar eerder stilzwijgend, wat bijvoorbeeld blijkt uit het feit dat nog decennia nadien het toenmalig gelegenheidslied van de straatzanger Louis Vanden Eeckhaute "Het lied van de vissers" zelden of nooit in het openbaar werd gezongen, uit vrees voor moeilijkheden met de politie en het gerecht (voor dit lied werd de auteur - toen dienstplichtig soldaat - door de krijgsraad veroordeeld tot elf maanden tuchtstraf). Een ander stil protest kwam tot uiting via de prenten die werden verspreid (het meest bekend was de "fusillade" door de burgerwacht) en die vaak werden aangetroffen, netjes ingelijst, in de "staminees" van de vissers. Ook ons aller James Ensor liet zich niet onbetuigd: zijn bekend doek "De gendarmen" (Museum voor Schone Kunsten, Oostende - 1892) is een striemende aanklacht tegen het toenmalig establishment, ook al werd het gemaakt vijf jaar na de gebeurtenissen.

Voor een goed begrip van de feiten dient eraan herinnerd dat, toen op 23 augustus 1887 het vuur in de pan sloeg, er reeds lang heel wat aan het broeden was. De voedingsbodem voor al die narigheid moet uiteraard vooreerst gezocht worden in de erbarmelijke sociale situatie van de toenmalige vissersgemeenschap, met name een aanslepende en uitzichtloze uitbuiting, armoede en ellende. Daarenboven waren een voortdurende bron van ergernis de vele incidenten, conflicten en processen tussen Engelse drijfnetvissers en Oostendse boomkorvissers, veroorzaakt door het invoeren van de Conventie van Den Haag van 6 mei 1882, afgesloten tussen België, Duitsland, Denemarken, Frankrijk, Groot-Brittannië en Nederland, ter verordening van de politie van de visserij in de Noordzee (vooralsnog ging het hier nog niet om een bescherming van de visbestanden, enkel om een internationale politie-verordening, wat echter in die tijd al een hele vooruitgang betekende).



Maar de regeling voor het uitoefenen van de zeevisserij (art. 14-24) gaf eigenlijk voorrechten aan bepaalde visserijmethoden, en meer bepaald werden de artikels 14, 17 en 19 gezien als een bevoordeling van de drijfnetvisserij, en dit ten nadele van de boomkorvisserij. De artikels 17 en 19 werden zelfs beschouwd als een regelrechte bedreiging voor de Belgische visserij, daar geen netten mochten worden uitgeworpen of vastgemaakt in de nabijheid van de drijfnetvisserij. Voorts waren, in geval van beschadiging van drijfnetten door boomkorvissers, deze laatsten steevast aansprakelijk voor elke vorm van schadeloosstelling. In de praktijk kwam het erop neer, dat – vooral in de periode oktober-januari – de Belgische vissers niet meer konden vissen op enkele belangrijke visgronden, die alzo het privé-jachtterrein werden van Engelse en Nederlandse drijfnetvissers.

Een kluitje voor juristen was wel de terminologie van art. 17, waarin er sprake was van het “uitwerpen” of het “vastmaken” van netten, terwijl een boomkornet niet wordt “vastgemaakt” en, weliswaar na het “uitwerpen”, wordt gesleept door het boomkorvaartuig. Maar het was vooral tegen art. 19, het artikel van de eenzijdige aansprakelijkheid voor beschadiging van drijfnetten, dat het ongenoegen en het verzet zich toespitsten.

Wat echter helemaal de zaken op de spits dreef, was de regelmatige en massale aanvoer van vis door Engelse en af en toe ook door Franse schepen in de haven van Oostende, met uiteraard als gevolg een scherpe daling van de visprijzen. Of met andere woorden: alle voorwaarden en omstandigheden waren aanwezig voor een spontane uitbarsting van volkswoede! Verbazingwekkend is dus – achteraf bekeken – niet die uitbarsting zelf maar wél het feit dat de terzake bevoegde overheid de bui niet heeft voelen aankomen. Een aandachtig waarnemer kon immers voorspellen dat er enkel nog een aanleiding nodig was om het vuur aan de lont te leggen ...

En op 23 augustus 1887 was het dan zo ver. Oostendse vissers poogden het lossen van vreemde vis te verhinderen. Tijdens de relletjes werd heel wat schade aangericht in de vismijn. In en rond de vismijn ontstond een handgemeen met politie en rijkswacht, waarbij nogal wat personen verwondingen opliepen (twee van hen overleden achteraf aan de gevolgen van hun verwondingen). 's Anderendaags werd de burgerwacht ingeschakeld, doch toen die het vuur opende op de betogers, vielen er drie doden en nogmaals een aantal gekwetsten. Daarna werd de hulp ingeroepen van het leger, dat erin slaagde orde en rust te herstellen zonder verdere incidenten en bloedvergieten.

En ten slotte ook nog dit: één van de beschuldigen is mijn betovergrootvader, Pieter Jansoone (63 jaar, visser). Deze toevallige persoonlijke omstandigheid (mij trouwens voordien niet bekend) heeft uiteraard geen enkele rol gespeeld bij het idee en bij de uitwerking van deze studie. Wél heeft dit mij extra gemotiveerd om, in alle objectiviteit, de historische waarheid in deze gerechtzaak te achterhalen, “zonder haat en zonder nijd, zo helpe mij God!”.

#### ZITTING VAN 21 FEBRUARI 1888

Op dinsdag 21 februari 1888 wordt voor de correctionele rechtbank te Brugge de zaak opgeroepen “der onlusten van Oostende”. Wegens het groot aantal betichten (niet minder dan 104 !) wordt de zaak behandeld in de grote zaal van het Assisenhof, waarvan de afmetingen en de plechtstatigheid ongetwijfeld een nog grotere indruk moeten maken op al deze eenvoudige lieden dan in een “normale” rechtbankzaal. Volgens de verslaggever van het “Burgerwelzijn” zijn de betichten allen “zuiver gekleed” en zijn sommigen vergezeld “van hunne vrouwen en andere familieleden”. Die omvangrijke groep is vertrokken uit het station van Oostende met de trein van 8.30 u. en bij de aankomst in Brugge wordt het een kleurrijke optocht naar het Gerechtshof.

De rechtbank wordt voorgezeten door rechter De Net, bijgestaan door de rechters De Snick en Fraeys. Het openbaar ministerie wordt waargenomen door substituut van de procureur des konings

Duwelz. Griffier is de h. David. Onder de schare verdedigers is er slechts één advocaat uit Oostende, Mr J. Van der Heyde. Al de andere advocaten zijn Bruggelingen.

In zijn openingstoespraak laat de voorzitter verstaan dat de zaak wordt opgesplitst in drie gedeelten. "Het eerste gedeelte, het belangrijkste, doelt op feiten te Oostende gepleegd den 23 augustus. Visschers hebben zich in de vischmijn tegen de lossing en den verkoop van Engelschen visch willen stellen, ingevoerd door M. Dossaer, reeder. Twee gendarmen zijn tusschengekomen met politieagenten. Een worsteling ontstond tusschen de vertegenwoordigers der openbare macht en de menigte, worsteling in dewelke de gendarmerie verplicht geweest is van hare wapens gebruik te maken". De rechtbank heeft voor dit eerste gedeelte 59 beschuldigten opgeroepen. Opvallend hierbij is dat de voorzitter dit eerste gedeelte "het belangrijkste" noemt, ofschoon pas 's anderendaags op 24 augustus de ergste incidenten zijn voorgevallen, namelijk tijdens het optreden van de burgerwacht.

Het tweede gedeelte is "nopens de feiten van 's anderendaags, 24 augustus: overweldiging der Engelsche visscherssloop "The Violet", tusschenkomst der burgerwacht, vuur der afdeeling kanonniërs, twee personen doodende en zes kwetsende". Hiervoor zijn er 28 beschuldigten.

Het derde gedeelte "doelt op de feiten den 25 augustus begaan: braak van afsluiting en vernieling van meubelen in het bureel van M. Dossaer, reeder". Voor deze baldadigheden moeten 17 beschuldigten zich verantwoorden.

De betichten worden beschuldigd van: "tegenstand aan agenten der openbare macht; bij middel van gewelddaden of bedreigingen en met voorbedachtheid de vrijheid van het werk of de nijverheid te hebben belet; vernieling van roerende eigendommen; in benden gewelddaden jegens personen te hebben bedreven; smaad jegens agenten der openbare macht; slagen aan dezelfde te hebben toegebracht, met bloedstorting; braak van afsluitingen ten nadeele van Dossaer, scheepsreeder". Opvallend is hierbij de verwijzing naar voorbedachtheid (wat alleszins uit de lucht is gegrepen!) en naar bendevoorming (ook al zo'n fantasme), maar in ieder geval zijn dit, indien niet verworpen, bezwarende omstandigheden die volgens het Strafwetboek bepalend zijn voor de strafmaat (in werkelijkheid ging het hier nogal duidelijk om een ongelukkige uitbarsting van spontane volkswoede, gevolgd door rumoerige samenscholingen en uit de hand gelopen relletjes, waarbij eigenlijk vooral de rol, het gedrag en de verantwoordelijkheid van de qua ordehandhaving betrokken overheden het voorwerp hadden moeten uitmaken van een diepgaand en ernstig onderzoek). Een en ander wijst dus op vooringenomenheid of althans toch op een gebrek aan ernst bij het vooronderzoek. Alzo is van meet af aan de (onjuiste) toon in dit proces gezet, en het is volkomen voorspelbaar dat hier zware straffen in de lucht hangen!

Hierna verklaart de voorzitter het eerste gedeelte van deze rechtszaak geopend. Bij het begin van de zitting doet zich echter al onmiddellijk een incident voor. Eén der betichten, Karel Boudengen (35 jaar, peerder), die kennelijk reeds van in de ochtenduur iets te diep in het glas gekeken heeft, krijgt het aan de stok met de gendarmen, die massaal en ostentatief aanwezig zijn in de rechtszaal. De rijkswachtkapitein treedt naar voor en verklaart aan de voorzitter dat "Boudengen met de gendarmen de spot drijft". Hierop laat de voorzitter deze onverlaat onmiddellijk oproepen. Deze "bevindt zich in dronken toestand en antwoordt met onsamenvangende woorden". Hij wordt "stante pede" veroordeeld "voor smaad jegens agenten der openbare macht" tot 15 dagen gevangenisstraf onvoorwaardelijk en 26 frank boete, plus 15 frank boete of 2 dagen gevangenis voor dronkenschap. Hierna wordt hij buiten de zaal gebracht, en kan de zitting nu eindelijk een aanvang nemen.

De eigenlijke zitting begint met het verhoor van de getuigen ten laste. Als eerste komt hierbij aan de beurt onderzoeksrechter Waelbroeck. Hij verklaart dat op 23 augustus 1887 het parket van Brugge telegrafisch naar Oostende werd geroepen, "waar erge onlusten onder de vissers waren

uitgebroken". Verder heeft hij het breedvoerig over de feiten zoals vermeld in de akte van beschuldiging. Uit zijn onderzoek is gebleken dat de onlusten zijn ontstaan "door 't verkoopen van visch, door Engelsche sloepen ingebracht en die de vischprijzen te Oostende zeer laag deden dalen". Op het ogenblik dat het parket ter plaatse kwam, "waren de woelige visschers allen min of meer bedronken". Tijdens zijn onderzoek heeft hij ook vernomen "dat de visschers slechts woedend zijn geworden nadat zij door de scheepsreeder en vischverkooper Dossaer, voor wie de Engelsche visch grootendeels was bestemd en die voor zijn venster stond te spotten, waren uitgedaagd". Van sommige vissers heeft hij horen zeggen dat Dossaer op de vissers heeft geschoten, "doch het onderzoek heeft dit niet kunnen vaststellen".

Vervolgens worden enkele bezwarende stukken voorgelegd aan de rechtbank en aan de verdediging: een krom geplooid bajonet, geweerkogels (verwijderd uit de wonden van doden en gekwetsten) en een revolver (in beslag genomen bij Dossaer).

De volgende getuige is hoofdpolitiecommissaris Tilkens uit Oostende. Hij werd omstreeks 9 u. 's morgens door agenten ervan verwittigd "dat erge onlusten waren uitgebroken". Hij kon zich niet onmiddellijk ter plaatse begeven, maar toen hij dit wel deed (het was toen reeds half tien) vond hij in de vismijn "wel tweeduizend personen, meestal visschers met hunne vrouwen en ook wel nieuwsgierigen". Zij waren allen "zeer opgewonden". Toen hij hen poogde te bedaren "en de oorzaak der woelingen vroeg", riepen zij hem toe: "Al wat wij vragen is dat geen Engelsche visch meer in de mijn zou verkocht worden". Hierop liet hij de mijn ontruimen en sluiten. "De menigte heeft zich dan op straat begeven in verschillende richtingen. Een groep van 300 à 400 man trok in de richting der woning van Dossaer. Het is daar dat de agenten en gendarmen werden overrompeld en in het volk hebben geschoten".

Hierna heeft de hoofdpolitiecommissaris dadelijk aan de burgemeester gevraagd de burgerwacht op te roepen (Karel Janssens was toen burgemeester; hij was erg ziek en overleed enkele weken na de feiten; als hoofd van de politie gaf hij op zijn ziekbed het bevel de burgerwacht in te schakelen). Meteen heeft Tilkens ook "aan de twee reeders van de Engelsche visch" gevraagd, de verkoop tot 's anderendaags uit te stellen "om geweldige tooneelen te vermijden". De eerste ging hierop in, doch de andere, namelijk Dossaer, weigerde dit zeer beslist, wat eigenlijk bij deze zomertemperatuur nogal begrijpelijk was. De getuige voegt hieraan toe, dat "de visschers door den invoer van visch door Engelsche booten veel te lijden hebben". In antwoord op een vraag van de voorzitter zegt hij ook nog "dat hij later heeft gehoord dat de visschers daags te voren in de herbergen hadden besloten geen visch van engelsche booten nog aan wal te laten brengen vooraleer gewelddaden te bedrijven".

Verdediger Mr De Poortere vraagt getuige of, naar zijn oordeel, de toestand van de vissers sedert drie of vier jaar al dan niet zeer verslechterd is, doch hij kan dit niet ontkennen of bevestigen. Hiermede raakt de advocaat evenwel de kern van de zaak, ... die echter in de loop van het proces nauwelijks nog aan bod komt. En het is nogal opvallend dat de diverse verdedigers hierop verder ook niet aandringen en zich enkel houden aan de feiten zoals vermeld in de akte van beschuldiging.

Tijdens het getuigenverhoor kan de voorzitter niet nalaten om meermaals erop te wijzen dat deze groep beschuldigen "op weinige uitzonderingen na, het slechtste deel is der visschersbevolking" en hij vraagt dan ook aan de getuige of er "geene visschers zijn die goed kunnen bestaan en zelfs eigenaars worden". Op deze vraag kan de getuige bevestigend antwoorden, ofschoon hij net voordien verklaard heeft, zich niet te kunnen uitspreken over de toestand van de vissers.

Een belangrijke getuige is uiteraard rijkswachtcommandant François van Oostende. Typisch voor die tijd (en thans onvoorstelbaar): "Getuige kent geen vlaamsch en zijne getuigenis wordt in 't vlaamsch vertaald". Die morgen van 23 augustus begaf hij zich met twee andere rijkswachters naar de vismijn "waar de onlusten volop aan de gang waren". Aldaar heeft hij "gansche manden visch

zien uitgieten en vertrappen door de visschers en hunne vrouwen". En "voor het huis van Dossaer werden de onlusten voortgezet. Dossaer stond voor zijn venster, maar hij heeft hem niet zien spotten of niet hooren schieten".

Hierop laat de voorzitter opmerken dat getuige tijdens het onderzoek gezegd heeft "dat Dossaer het volk heeft uitgedaagd". Doch hij houdt zich aan zijn huidige versie, want "zijn verklaring heeft hij 's anderendaags aldus gewijzigd". Hij zegt verder dat hij in het gewoel werd omvergeworpen en dat hem slagen werden toegebracht door verschillende personen, die hij heeft kunnen identificeren als zijnde Arnouidt, Van Daele en Pylyser ... maar hij kan dit niet stellig verzekeren. Wel is hij formeel omtrent Frans Hagers (werkman, 41 jaar), die de bajonet van de commandant heeft gegrepen en "op de knieën geplooid". Deze gekromde bajonet wordt hem getoond en hij herkent zijn wapen.

Dat een rijkswachtcommandant 's anderendaags zijn verklaring wijzigt, is op zijn minst nogal vreemd. Doch men kan zich vooral afvragen, welke de waarde van de getuigenis kon zijn van een ordehandhaver die niet eens de taal kent van de plaatselijke bevolking! Maar dergelijke vragen stelde men zich destijds niet ...

"De visschers kwamen op hem af als leeuwen", aldus commandant François. "'t Is dan dat hij een schot in de lucht heeft gelost, terwijl hij een gendarm om versterking zond. Dan heeft hij tweemaal in het volk geschoten, evenals de gendarm D'heedene, die bij hem was gebleven". Deze laatste verklaart dat "met eene vischmand in het aangezicht is geslagen, alsook met een ijzeren stok, terwijl men poogde hem zijn geweer af te nemen. Hij werd ook op eenen kruiwagen geworpen. Hij heeft driemaal geschoten". Getuige heeft ook Arnouidt en van Daele, beiden vissers, herkend als aanvallers en hij hoorde hen zeggen : "Als gij in onze handen valt, zijt gij kapot!". Intussen was de rijkswachtversterking ter plaatse gekomen, en brigadier Verstraeten heeft horen roepen naar commandant François: "Moordenaar, 't is gij die onze broeders hebt vermoord!".

Na de rijkswachters verschijnt wetsgeneesheer Dr. Van Caneghem uit Brugge. Hij verklaart "dat al de kogels die hij uit de wonden van dooden en gekwetsten heeft gehaald, van hetzelfde kaliber waren, zijnde deze van de karabijnen der gendarmen en geweerkogels der burgerwacht. Allen waren waterpas en in dezelfde richting afgeschoten". Een andere wetsgeneesheer, Dr. Saeys uit Brugge, legt een zelfde verklaring af. De rechtbank gaat hier verder niet op in, en dat is toch wel zeer opvallend want de vaststelling "allen waren waterpas" wijst erop dat het hier niet gaat om verdwaalde of afgeketste kogels. Er werd dus bewust en gericht met scherp geschoten (zowel door de rijkswacht als nadien door de burgerwacht) ... doch zowel de rechtbank als de verdediging lijken dit niet op te merken (of vinden dit misschien zeer normaal). Overigens geeft commandant François zelf toe dat hij "tweemaal in het volk" heeft geschoten ... En de thesis van de wettige zelfverdediging komt hier niet uitdrukkelijk ter sprake, wél de kwestie van de ordehandhaving.

Rijkswachtkapitein Cauwe, commandant te Eeklo en ballistiek deskundige, heeft de revolver onderzocht die bij Dossaer werd in beslag genomen."Het zesde schot ging niet goed af en het wapen was niet al te goed bruikbaar".

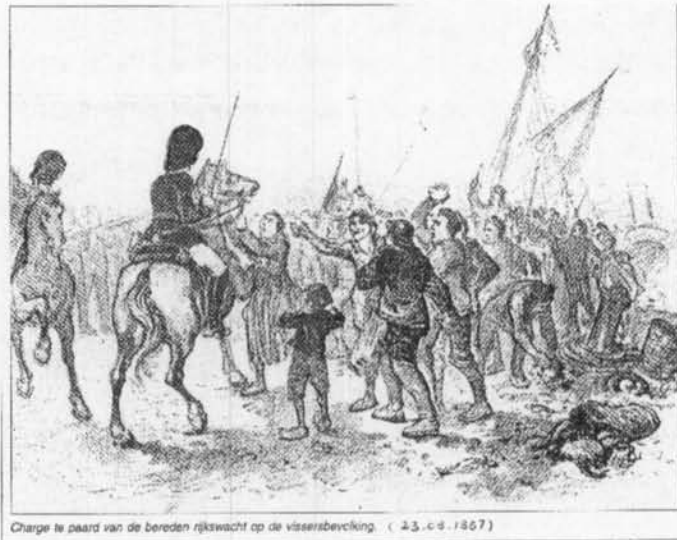
Volgens de Oostendse politiecommissaris Carrette "zijn de onlusten begonnen om 9 uur aan het schip "Violet". Hij heeft Edward Van Daele (visser, 22 jaar) een mand zien oppakken, zeggende "Er zal geen vreemde visch verkocht worden!". Toen de politie hem wilde arresteren, riep hij de andere vissers te hulp. Hij heeft August Hubrechs (werkman, 31 jaar) en Louis Hendrickx (visser, 19 jaar) herkend "als zijnde de geweldigsten in de vischmijn". Hij heeft hen willen arresteren, doch zij boden tegenstand, zonder evenwel slagen toe te brengen. Oscar Candaele (visser, 22 jaar) was aan het schip "Violet" "één der ergsten". Pieter Jansoone (visser, 63 jaar) heeft hij "met eene mand tweemaal op het hoofd zien slaan van de commandant der gendarmerie".

Het is intussen 12.45 u. geworden en de voorzitter heft de zitting op. Volgende zitting op woensdag 22 februari 1888 te 9.30 u.

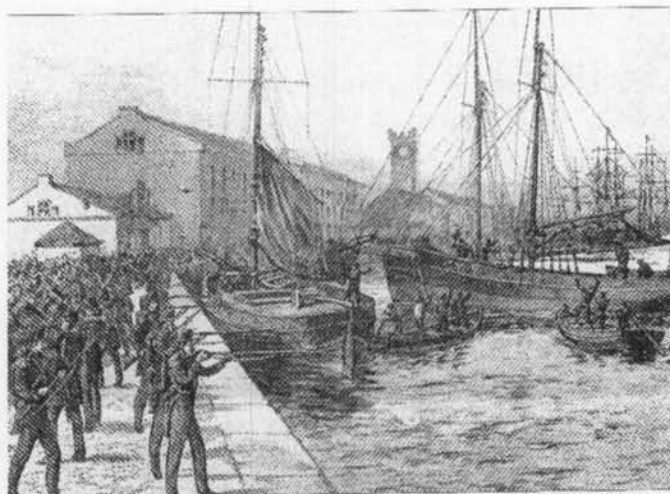
(wordt vervolgd)

#### ILLUSTRATIES

- de rijkswacht chargeert tegen de betogers (23.8.1887)
- de burgerwacht opent het vuur vanop de Stapelhuiskaai (24.8.1887) (anonieme prenten uit die periode)



Charge te paard van de bereden rijkswacht op de visserbeveiling. ( 23.08.1887 )



De Burgerwacht schiet vanop de Stapelhuiskaai naar de Oostendse vissers. ( 24.08.1887 )

## HERINNERINGEN AAN DE EERSTE OORLOGSMAANDEN 1940 (slot)

door **Raymond HOUWEN**

### RUIM TWEE MAANDEN IN COYOL

Slapen in een wachtzaal van een station is natuurlijk niet alles, zodat het op zondag 26 mei bij het openen van onze ogen wel even wennen was. In ons leven was het ons nog niet voorgevallen dat we ons niet konden wassen, zo'n propere jongens waren wij. Niet getreurd evenwel, we kleedden ons vlug aan en begaven ons naar het Centre d'Accueil. Veel etenskeus was er daar bij het ontbijt niet. Wel lekker Frans brood, een klontje boter, voldoende confituur van vier vruchten en ... rode wijn in plaats van koffie. Wij, Belgen, waren niet gewoon op onze nuchtere maag rode wijn te drinken. Eerlijk gezegd, ik moest mij forceren. Maar weldra zou dat niet meer nodig zijn.

Na het ontbijt zorgden wij voor de nodige orde in de wachtzaal en besloten zonder haast een kerk op te zoeken, want het was zondag. We informeerden en vernamen dat er in de kerk St-Michel des Lions, daterend uit de 14de eeuw, om 11 uur misgelegenheid was. Wij hadden dus nog ruim de tijd om onze zondagse plicht te volbrengen. In afwachting hoopten wij even kennis te maken met de stad Limoges, die eigenlijk uit de Romeinse tijd dateert en 100.000 inwoners telt. We toerden er een uurtje rond en vonden uiteindelijk de weg naar de kerk St-Michel. Wij plaatsten onze fietsen ordentelijk tegen één van de kerkgevels vlakbij een portaal. Twee seminaristen van onze groep bleven buiten de wacht houden ten einde diefstal te voorkomen. Na een kwartier zouden ze afgelost worden door twee collega's, en zo verder zolang als de mis zou duren.

Na het evangelie beklom de dienstdoende onderpastoor de preekstoel, sprak zijn homilie uit en eindigde met een mededeling die ons interesseerde: "Studenten die als vluchteling in de kerk aanwezig zijn, mogen zich na de mis tot hem wenden in het vooruitzicht van door hem geholpen te worden." Wij bekeken elkaar en wij leken allen op dit voorstel te willen ingaan.

Na de zegen en het laatste evangelie legde de onderpastoor in de sacristie de misgewaden af en begaf zich naar het portaal waar wij hem stonden op te wachten. Pierre Goubau en Roland Roose brachten hem op de hoogte : dat wij een groep vormen van 13 Belgische vluchtelingen-studenten, waaronder een aantal seminaristen. De onderpastoor stelde zich voor als l'abbé Remlinger, die in het landelijke Coyol gelegen op 6 km van Limoges de beschikking heeft over een kasteeltje, eigendom van twee oude dames die in een verpleegtehuis zijn opgenomen. Wij mogen er samen met andere vluchtelingen-studenten verblijven en wat studeren. Overdag kunnen wij in Limoges in de Centres d'Accueil gaan eten. Als tegenprestatie dienen wij enigszins te helpen bij het onderhoud van de tuin. Wat de seminaristen betreft, zij mogen in principe ook voorlopig onderdak vinden in Coyol, maar de abbé zou zo spoedig mogelijk contact nemen met de superior van het seminarie. Iedereen van ons aanvaardde die voorstellen en allen waren wij dankbaar en opgetogen.

Monsieur l'abbé reed voorop met zijn autootje en wij allen volgden hem zo goed als wij konden. Een kwartier later arriveerden wij in het kasteel van Coyol. Op de eerste verdieping kregen Jan Felix, mijn broer André en ikzelf een kamer toegewezen voorzien van drie eenpersoons-bedjes. Pierre Goubau mocht zich installeren in een eenpersoonskamertje. Abbé Remlinger, zonder tijd te verliezen, telefoneerde naar het seminarie. Succes had hij, want onze seminaristen zouden in Limoges hun verdere opleiding krijgen en niets tekort hebben.

Die eerste zondagavond in Coyol bracht ons verkwikkende rust en ik had het gevoel met mijn g.. in de boter te zijn gevallen. Tot slot werd een deugddoend avondmaal opgediend. Maandag 27 mei reden wij naar een Centre d'Accueil voor ons morgenmaal met rode wijn als drank... De rest van de voormiddag droegen wij voor het eerst bij tot onderhoud van een tuinpad. 's Namiddags reden wij

naar Limoges voor een eerste verkenning. Maar Dinsdag 28 mei ging het er bovenarms aan toe. Over de radio klonk het nieuws van de Belgische capitulatie tot in de lees- en speelzaal van het kasteel te Coyol. Wij konden niet anders dan dit te aanvaarden. Nu mag ik schrijven dat wij tijdens ons maandenlange verblijf in Frankrijk vanwege de openbare opinie nooit spot noch woede hebben ondervonden. Maar naar het schijnt hebben tal van landgenoten-op-de-dool het bij onze zuiderburen niet gemakkelijk gehad.

Na de Belgische capitulatie slaagde onze kopman Pierre Goubau erin contact te krijgen met zijn moeder en zusters die in Frankrijk een schuiloord gevonden hadden in het zuiderse St Jean de Luz. Vandaar dat hij Coyol verliet en bij hen verblijf nam. Af en toe reden wij eens naar het centrum van Limoges om er eventueel gevluchte parlementsleden of ministers te ontmoeten. Regeringsleiders waren regeringslijders geworden, ten prooi aan verwarring en twijfel. In de loop van juni werkten wij geregeld wat in de tuin. Het gebeurde ook vaak dat één of andere universitair een voordracht hield waarbij ik heel wat kon leren. Ook had in de tuin in het begin van juni een samenkomst plaats van een paar honderd Franse soldaten. L'abbé Remlinger hield dan een ontroerende eucharistieviering. Bijzonder pikant werd het toen op woensdag 12 juni 's avonds een tiental militairen van hoge rang in de leeszaal van 't kasteel binnentraden en er in gesloten kring een levendige conferentie hielden waarop bijzonder hard gesproken werd. Ik was onder de indruk van dit militair geweld. De berichtgeving van pers en radio was in die dagen trouwens onrustwekkend. Immers, op vrijdag 14 juni waren de Duitsers Parijs binnengetrokken. Maar er volgde een hoopgevende gebeurtenis toen generaal de Gaulle bij het instorten van de Franse tegenstand weigerde de wapenstilstand mee te maken. Zondag 16 juni slaagde hij erin naar Londen te vliegen waar hij, naar de mening van Churchill, de enige generaal leek die de Fransen kon aanmoedigen de strijd voort te zetten. Dinsdag 18 juni hoorden wij in de leeszaal van 't kasteel over de radio de Gaulles beroemde woorden klinken : "La France a perdu une bataille, mais elle n'a pas perdu la guerre."

Alle vluchtelingen vroegen zich af welk lot boven hun hoofd hing. Op zaterdag 22 juni sloot Frankrijk een wapenstilstand met Duitsland en twee dagen later met Italië. Het gevolg was dat Frankrijk slechts gedeeltelijk werd bezet, de vloot werd tot werkloosheid gedoemd in de haven van Toulon die de Duitsers niet zouden gebruiken, In onbezet Frankrijk en overzeese gebieden bleven de Franse troepen gehandhaafd. Onze hoop lag dus in Engeland, maar wij beschikten over geen vliegtuigen noch over schepen die ons daarheen konden brengen, want de hele Atlantische kust van Noorwegen tot Spanje was in Duitse handen. Wie het via Spanje wou proberen, werd aldaar door de Franco-regering geïnterneerd. Noord- en Zuid-Afrika, net als Kongo, boden geen oplossing. Gelukkig lag Limoges in onbezet Frankrijk, maar de nodige formaliteiten voor terugkeer naar België moesten door de Duitsers nog geregeld worden en daarvoor moesten wij geduld oefenen.

Ons verblijf in Coyol had op- en neergaande periodes, precies zoals de Noordzee. Wij bleven er op tijd en stond wat werk in de tuin verrichten, bezochten af en toe onze vrienden-seminaristen in Limoges om met hen wat ping-pong te spelen, te bridgen, elkaar moed en hoop te geven. Wij aten op tijd en stond in de Centres d'Accueil en begonnen rode wijn in gezelschap van brood en confituur te appreciëren. Een paar weken na de voorlopige Franse nederlaag beleefde mijn broer André, op wandel in Limoges, een avontuur dat noodlottige gevolgen zou kunnen gehad hebben. Naar eigen zeggen had mijn snuggere broer zijn fiets netjes en voorzichtig tegen de etalage van een boekenwinkel gezet, was de winkel binnengegaan en had er gedurende een kwartiertje zijn interesse in boeken bevredigd. Maar toen hij de winkel verliet, was er geen spoor meer te vinden van zijn fiets. Miljaar de miljaar was het gevolg. Uit armoede legde hij de 6 km naar Coyol te voet af en vertelde mij bij aankomst wat er was voorgevallen. Ik troostte hem en zegde : "Nood breekt wet. Morgen gaan wij in Limoges op zoek naar een onbewaakte fiets. Ik zal je helpen bij het plegen van een diefstal."

Zo gezegd, zo gedaan. In de vroege namiddag van de volgende dag zwaaide ik één van mijn benen over het kader van mijn fiets, André ging schrijlings zitten op de bagagedrager en ... weg waren we naar Limoges. Weldra bleek dat een diefstal plegen niet zo gemakkelijk is, vooral als je het niet gewoon bent. We bleven maar zoeken en op de uitkijk staan. Tot het warempel lukte. Halverwege een straat stond een eenzame fiets. Ik keek naar alle richtingen en gaf André een teken van veiligheid. Mijn broer holde naar de fiets, controleerde of de kust wel veilig was, sprong op de fiets en begon uit alle macht te trappen. Ik bleef hem volgen op een korte afstand en uiteindelijk kwamen wij veilig in Coyol aan. Ik ben ervan overtuigd dat André die avond in zijn bed een weesgegroetje als dank zal gepreveld hebben. Want zonder die fiets zou hij nooit naar Oostende hebben kunnen terugkeren. Als penitentie moet ik toch bekennen dat die gestolen fiets jammer genoeg niet van de beste kwaliteit bleek te zijn. De banden waren zo goed als versleten, de ketting en de tandwielen evenzeer...

In 't kasteel van Coyol begonnen de dagen langzaam te verglijden. In de omgeving deed ik samen met André af en toe wat fietstochtjes, kwestie van de gewoonte aan te kweken te rijden op een gammele Franse fiets. Op een van deze oefentochtjes bezochten wij het mooie dorpje Oradour-sur-Glane, dat tijdens de bevrijding verwoest zou worden door terugtrekkende nazitroepen, die er de hele schoolbevolking met leerkrachten en kleuters vermoord hebben. Ook kregen wij soms een bezoekje van onze seminaristen. Toen dit een maand na de Franse capitulatie eens voorviel, bespraken wij met l'abbé Remlinger onze terugkeer naar België. Onze weldoener oordeelde dat wij nog wat geduld moesten oefenen en ons keurig op die onderneming dienden voor te bereiden. "In elk geval", zei hij, "mogen jullie niet allen samen in één groep pogen terug te keren. Voor groepen is de bevoorrading onderweg te moeilijk en te riskant. Wel kunnen jullie weldra twee per twee naar België terug" •

En zo komt het dat André en ik op het einde van juli onze gastheer dankten voor alles wat wij in vriendelijkheid van hem ondervonden en gekregen hadden. "J'espère un jour après la guerre venir a Ostende et vous rendre visite", zei Mr. l'Abbé tot slot. En die woorden waren eveneens profetisch, zoals de lezers weldra zullen vernemen. Wij bestudeerden een Franse wegenkaart, namen de nodige notities en hoopten op een goed verloop van de terugtocht, niettegenstaande dat wij niet over Frans geld noch over Belgisch beschikten, en wij op de koop toe in die Franse fiets weinig vertrouwen hadden. Hoeveel dagen wij nodig gehad hebben om Oostende te bereiken, weet ik niet meer precies. Wel kan ik nog met zekerheid de terugroute schetsen. Elke avond keken wij uit naar een hoeve voorzien van een grote schuur vol hooibergen om in te slapen. Doorgaans lagen wij er niet alleen, wel in het gezelschap van andere vluchtelingen-op-terugtocht, wij kregen doorgaans van de boerin overvolle teilen warme pap en brood om te eten en te kunnen verder leven. André had het niet gemakkelijk rijden met die gestolen fiets. Af en toe wisselden wij van rijwiel, maar ik beken eerlijk dat André meer op de Franse antiquiteit heeft gereden dan ik. Ik wil opmerken dat ik ruim 2 jaren jonger was dan mijn broer.

Hieronder volgt ons itinerarium :

1. Van Coyol (Limoges) via La Croisière en Argenton naar Châteauroux, en verder naar Vierzon (200 km). Laatst geciteerde stad ligt op de Cher en is tevens voor ons een eindpunt van de onbezette zone. De stenen brug over de Cher was helemaal verwoest, maar de Duitsers hadden er reeds een lange houten brug overgelegd. Een Duitse schildwacht controleerde onze identiteitskaarten, waarna wij toegang kregen tot die brug. Wij reden er gezapig over, steeds in de gaten gehouden door Duitse soldaten die van op de oever ons gadesloegen met hun verrekijkers. Aan het einde van de brug moesten wij halt houden. Wij werden door een Duitse soldaat begeleid naar een groot gebouw, waar wij in een bureau ondervraagd werden. Dank zij "unsere Deutsche Sprache sagten wir dass wir Belgischer Studenten waren und dass wir wünschten nach unserer Heimat zurück zu kommen". Dass war gans richtig en we mochten verder naar huis.



2. Van Vierzon naar Orléans (80 km).

Bij onze doortocht door het fiere Orléans, keken wij onze ogen uit en hadden wij moeite om nog iets van het mooie centrum Place Martroi te herkennen. Duitse vliegtuigen hadden er hun vernielingswerk met Duitse Gründlichkeit verricht. Van het standbeeld van Jeanne d'Arc bleef niets anders dan vergruizelde steen over, het grote station was herschapen in een grote puinhoop, het bovendeel van de kathedraal Ste Croix was neergestort, van de diverse stadswijken waar wij in mei zo heerlijk gewandeld hadden bleven slechts bergen met puin over. Dergelijke verwoesting hadden wij tot nog toe nooit gezien en het gaf ons een miserabele indruk.

3. Ongeveer 120 km noordwaarts van Orléans ligt Parijs. Wij volgden de goede richting, maar wij wilden niet tot in het hart van de Franse hoofdstad doordringen. Wij sloegen westwaarts af en reden voorbij het kasteel van Versailles. Met uitzondering van de Duitse schildwachten aan de toegangspoort en verder langs de omheining, was er geen enkele ziel te bespeuren. Echt zielig.
4. Van Versailles via Pontoise naar Beauvais (120 km), waar het stadscentrum dat ongeveer de helft van de bebouwing omvat, met de grond was gelijkgesteld, samen met het museum van wandtapijten. Ook de St-Etiennekerk met de merkwaardige kapitelen was ernstig beschadigd.
5. Van Beauvais naar het 60 km verder gelegen Amiens, dat evenals Abbeville op de Somme ligt. Amiens is de voornaamste stad van het bekende Picardië en het werd reeds op dinsdag 21 mei door de Duitsers bezet. Van hieruit slaagden zij op 7 juni erin het zuidelijk front te doorbreken en hun opmars door Frankrijk te beginnen. Wij waren ook in Amiens onder de indruk bij het zien van de verwoeste spoorwegstations, het beschadigde stadscentrum en de kathedraal die ons bekend was als de grootste Franse gotische kathedraal.
6. Van Amiens via Doullens, Frévent en St Pol naar Béthune was de afstand ongeveer 90 km. André had het bijzonder lastig op de lange helling naar Doullens, maar eenmaal die handicap overwonnen, brak de zon door de wolken. In Frévent reden wij over de Canche verder Pas-de-Calais binnen. Vanaf St Pol naar Béthune maakten we kennis met de drukte van het Franse noorden. Béthune zelf scheen weinig door de oorlogsgebeurtenissen geleden te hebben : het belfort met een piramidevormige kap pronkte en de driehoekige hallenkerk leek ons intact.
7. Van Béthune via Ieper naar Oostende (100 km). We volgden departementale wegen tot Bailleul waarvan de Vlaamse naam als Belle klinkt en wij waren verheugd toen wij de Belgische grens zonder moeilijkheden overschreden. Ieper dat in W.O.I zo geteisterd werd, leek ons nu nagenoeg ongedeerd. Bij aankomst in Diksmuide doemde in de verte de Ijzertoren op, en ook die stad scheen niet door oorlogsgeweld getroffen. Hoe dichterbij wij Oostende naderden, hoe meer ons hart begon te kloppen. Wij stelden ons vragen of de koningin van de badsteden er wel heelhuids was vanaf gekomen, en vooral hoe het gesteld was met onze moeder en de familie. In Leffinge namen wij keurig de bocht aan de kerk, en wat verder aan de Kromme Elleboog bereikten wij de Torhoutsesteenweg. Steeds rechtdoor tot voorbij de Hoge Barriere en dan verder tot aan Petit Paris. Praktisch geen spoor van verwoesting, tot onze grote opluchting. Via de Peter Benoitstraat en de Amsterdamstraat stonden wij eindelijk voor het huis Filip Van Maestricht-plein, 5, en ik draaide wel vijfmaal aan de koperen bel.

Om beurten vielen wij in de armen van onze moeder en wij beleefden het meest pakkende moment van ons leven-tot-nog-toe. Van weerskanten waren er traantjes die langzaam opdroogden, waarna de tongen loskwamen. Ma had de zware last op zich geladen een zorgzame vrouw te zijn voor allen in haar huis. Tante Victorine, alias tante Fikje, van wie haar man nonkel Albert als scheepstimmerman met een pakketboot naar Engeland moest uitwijken, assisteerde bij de verzorging van haar nicht, onze tante Eveline, en dochtertjes Emilienne en Christiane. Tenslotte waren er ook onze 75-jarige grootouders "pee en mee". Die gezinssamenstelling zou zo blijven tot na de bevrijding.

#### WAT WAS ER INMIDDELS IN OOSTENDE GEBEURD ?

Wij waren naar Frankrijk vertrokken op vrijdag 17 mei. Het liep voor ons goed af, anderen die geluk hadden waren naar Engeland uitgeweken. Hoe verder in de meimaand, hoe heter het hangijzer

in Oostende werd. Dinsdag 21 mei kreeg de stadskern, inzonderheid de Kapellestraat en de Lijnbaanstraat, het zwaar te verduren. Een Duitse bommenregen veroorzaakte er op grote schaal vernieling en puin. De toekomst voorspelde niets goeds. Het havengebied was af en toe een mikpunt voor Duitse bombardementsvliegtuigen. Het was in die dagen dat het O.-L.-Vrouwecollege als bij mirakel van vernieling gered werd. Reeds op 10 mei was het als onderwijsinstelling uitgebloed. Het werd omgeschakeld tot militair hospitaal en volgestouwd met militaire dokters, verplegend personeel en een vloed materiaal. Principaal R. Butaye werd er tot aalmoezenier benoemd, maar op zaterdag 25 mei werd hij samen met de zusters en de hospitaalbezetting tot evacuatie naar Frankrijk gedwongen. Aan E.H. Jozef Matthijs, onderpastoor op Sint Petrus en Paulus, werd opdracht gegeven het college te bewaken. Samen met zijn moeder, zus en schoonbroer nam de vinnige onderpastoor zijn intrek in het college aan de Vindictivelaan. Weer kwam een bommenregen onze stad teisteren. Jozef Matthijs dacht dat het Kaaistation de volle lading had gekregen. Hij sprong op zijn fiets en spoedde zich daarheen, gewapend met het H. Oliesel. Hij had zich evenwel vergist, want een rode vuurgloed wees in de richting van de Opex of van Sas-Slijkens. Dus daarheen gespurt. Op het Sas diende hij aan enkele burgerlijke slachtoffers de laatste Zalving toe, waarna hij onmiddellijk naar het College terugkeerde. Terwijl hij op volle snelheid fietste, kwam een nieuwe formatie Duitse Stuka's overgevlogen, loste een lading brandbommen en verdween even vlug als ze gekomen waren. Opgewonden kwam de dappere onderpastoor in 't College aan en hij was blij er zijn geliefden terug te vinden. Samen met zijn schoonbroer en de Collegeknecht Maurice ging hij op inspectie van de gebouwen. Een brandgeur prikkelde hun neusvleugels en zij zochten ijverig naar de juiste plaats van de beginnende brand. Boven op zolder was een deel van de plankenvloer volop aan het smeulen en een ander deel was reeds verkoold. Er moest dus snel ingegrepen worden, maar op zolder was er geen druppel water te vinden, noch op de verdieping eronder. Dan maar naar de speelplaats gekoerst om er aan de pomparm te zwengelen en twee emmers water tegelijk naar boven te sleuren. In het zweet van hun aanschijn hebben zij gedrieën het College van vernieling gered. Bravo!

In de nacht van maandag 27 op dinsdag 28 mei troffen de Duitsers onze stad in het hart. Zij gooiden het Stadhuis en andere gebouwen rondom het Wapenplein tot een grote puinhoop. In de morgen van 28 mei rukten Duitse troepen Oostende binnen, zodat onze stad zieltoogde. Om een verder bloedbad te vermijden werd op het kasteel van Wijnendale na veel gekrakeel de capitulatie getekend. Maar wat later op die dag kwamen alweer formaties Duitse vliegers overgevlogen en zaaiden verder vernieling. Waren zij niet op de hoogte van de Belgische overgave en wisten zij ook niet dat onze stad reeds in Duitse handen was?

#### HET LEVEN GAAT VERDER

Onze verstandige en voorzichtige moeder oordeelde dat haar twee zonen zich best eerst tot onze huisdokter Paul Vanhoutte zouden wenden ter onderzoek of wij fit and wel het vluchtelingenavontuur hadden doorstaan. En aangezien dat wij beiden brave jongens waren, gebeurde dit cito subito. André behaalde onderscheiding want de dokter had opgemerkt dat de kuiten van mijn broer beter gevormd en ontwikkeld waren dan de mijne. Hij had immers veel meer op die gepensioneerde fiets gereden dan ik. Ik kwam ervan af met een voldoening.

Mijn broer en ik hadden het na onze thuiskomst vlug door dat de bevoorrading van voedsel en van allerlei producten die voor een normaal leven aangewezen zijn, bij de meeste mensen zorg en problemen zouden veroorzaken. Maar in ons huisgezin waar er voor jaren geen vaderlijk hoofd zou zijn en alles op moeders verantwoordelijkheid zou stoelen, waren de vooruitzichten weinig rooskleurig. En op de koop toe twee studenten die geld kosten. Nu nog sta ik in bewondering voor haar kunde, moed en doorzetting. Om brood en vlees te kopen, diende men over rantsoeneringszegels te beschikken per hoofd uitgereikt door het gemeentebestuur. Maar met de verstrekte hoeveelheid voedsel kon niemand toekomen. De zwarte markt begon welig te bloeien, maar bij veel kandidaat-kopers ontbrak het nodige geld. Hoe moeder het heeft klaargespeeld, gaat

mijn verstand te boven. Wel konden wij aardappelen kopen in Klemskerke bij een landbouwer die ons genadig was. Daarbij was de zeevisserij opgedoekt om militaire redenen, zodat het lekkere visje ons ook ontbrak.

Maar ook de algemene veiligheid begon grote zorgen te baren. Het werd bekend dat Hitler het bevel had gegeven voorbereidingen te treffen voor een invasie op de Engelse eilanden onder de benaming "Operatie Seelöwe". In het begin van September zagen wij dat de bezetters in de Oostendse haven een massa schepen aanvoerden. Ook in het kanaal naar Brugge lagen ontelbare aken verzameld waarmee de Duitsers hun soldaten en licht oorlogsmateriaal wilden vervoeren. Dat alles hadden Engelse verkenningsvliegtuigen in de gaten gekregen. Tussen het invallen van de duisternis en het morgenkrieken verscheen voortaan dagelijks een aantal Engelse vliegtuigen boven onze stad en streek. Met hun bommen poogden zij de invasieplannen van de Duitsers te verijdelen, maar hun bommen kwamen niet steeds terecht op hun doelen en veroorzaakten soms oorlogsslachtoffers onder de bevolking. Veel stadsbewoners sliepen voortaan in de kelders. Gelukkig verminderde vanaf half september het invasiegevaar, want de Duitsers hadden eindelijk ingezien dat ze met aken moeilijk in Engeland konden ontschepen. Toen tenslotte op 17 september de "Operatie Seelöwe" definitief werd afgelast, brak een rustiger tijd aan.

Rond half september heropende de Torhoutse Normaalschool haar poorten zodat ik er mijn laatste jaar normaalonderwijs kon afwerken. In oktober was het de beurt aan André om zijn universitaire studies te Leuven te gaan verder zetten. Omdat een fiets voor een student aan de universiteit nuttig kan zijn en omdat de kwaliteit van zijn Franse rijwiel zo erbarmelijk was, mocht hij van ma een deugdelijke occasiefiets kopen bij fietsenhandelaar Louis Deweert. En dat lukte! Graag had hij zijn Franse fiets cadeau gedaan aan het Legermuseum, maar die geste werd afgewimpeld. Zo komt het dat die Franse antiquiteit nog jarenlang de zolder van ons huis heeft ontsierd, tot moeder erin slaagde die fiets op de vuilniswagen te deponeren. Requiescat in pace!

#### AANHANGSEL

1. L'abbé Remlinger is tweemaal naar Oostende gekomen : in 1950 en 1956. . Hij werd ontvangen in het huis van Dokter Pierre Goubau in de Jozef II-sstraat. Alle Oostendse vluchtelingen van onze groep kregen de gelegenheid hem daar te ontmoeten.
2. Tijdens de grote vakantie in 1976 heb ik samen met mijn echtgenote Isabelle per auto de vluchtroute van 1940 opnieuw afgelegd en haar alle mogelijke uitleg verstrekt. In Limoges aangekomen, bezochten wij beiden de kerk St Michel des Lions en volgden er de negenuren mis. Na de mis zocht ik in de kerk de dienstdoende priester op en vertelde hem dat ik in mei 1940 door l'abbé Remlinger als vluchteling werd opgevangen. Ik informeerde of mijn weldoener nog leefde. En waarempel : Mr. l'abbé verblijft nu in Parijs, heeft de kaap van de 90 jaar overschreden en hij stelt het goed! zo klonk het antwoord. Het deed me veel genoeg dit te vernemen.
3. In 1981 heb ik eveneens samen met Isabelle een reis gemaakt door Wales en er plaatsen bezocht waar mijn vader tijdens W.O. II heeft verbleven, voornamelijk in Aberystwith.

## Van een brouwerij naar een gerenommeerde sportzaak.

door Ivan VAN HYFTE

In de collecties van onze heem- en geschiedkundige kring "De Plate" steken ongekende pareltjes van iconografisch fotomateriaal. Het was conservator Norbert HOSTYN die me wees op 4 unieke foto's die hij per toeval "ontdekt" had. Het onderzoek naar de zoveelste onherkenbare en totaal verdwenen site van mijn stad kon (alweer) beginnen...

Waar nu op de hoek van de Torhoutsesteenweg en de Warschaustraat een zes verdieping tellend appartementsgebouw, Residentie Olympic, uitkijkt op Leopold I te paard, waren in 1875 reeds mouters (1) aan het werk en werd bier gebrouwen.

Het opgeven van Oostende als militair bolwerk leidde tot het slopen van haar vesten. Daardoor kwam heel wat grond vrij (een deel bleef gereserveerd voor de overheid) die in één concessie te koop werd aangeboden door de Belgische Staat (2). Een Luikse notaris Louis DELBOUILLE (1825-1897) - actief in ondermeer verkavelingen - deed een bod van 1.500.000 BF op de 22 ha. "Domeinen van de Staat". Deze domaniale gronden werden hem toegewezen op 10 januari 1874. Daaronder bevond zich een duinperceel, groot 1 ha, 37 a, 40 c, dat in de onmiddellijke omgeving van het huidig perceel in kwestie (Warschaustraat2, Oostende, 6<sup>e</sup> afdeling sectie D, 164<sup>P</sup>) lag. Het was Mariakerks grondgebied en paalde aan de toenmalige grens van Oostende; aan de overzijde van de "Steenweg van Thourout en Nieuwpoort naar Oostende" lag Stene.

Op 15 juli 1874 verkoopt DELBOUILLE 2564 m<sup>2</sup> uit voornoemd stuk grond aan de Oostendse hoterlier Gustaaf CNUDE (3), gehuwd met Esperantia VANHERCKE (4). Op perceel ("blok") 31, uit de verkaveling DELBOUILLE, bouwt hij een brouwerij die reeds in 1875 in gebruik is. Hij bezit ook nog het perceel 89 y<sup>5</sup>, zijnde duinen. In dezelfde akte staat een tweede koop: de brouwer wordt eveneens eigenaar van het aanpalend stuk (vroeger vesten), dit op Oostends grondgebied. Op 20 april 1876 overlijdt zijn echtgenote en de onroerende goederen - ondertussen allemaal bij Oostende gevoegd (5) - gaan over op hemzelf en zijn enige dochter Augusta (6).

Een jaar later, op 18 september 1877 koopt hij van Anne-Marie HUYGHE het aanpalend perceel C 162<sup>B</sup>, groot 200 m<sup>2</sup>. In 1880 hertrouwt hij met Sidonia DEMOOR, weduwe van Joseph MARION, een koopman in wijnen. Op het nieuw aangekochte pand breidt hij zijn brouwerij verder uit (1881) want het gaat hem voor de wind. Hij koopt nog het estaminet "A l'arrivée des Trams" in de Oesterbankstraat 17. En op de hoek van de Warschaustraat woonhuis (1882 - zie foto 1). Dit herenhuis en de brouwerij beslaan nu 104m, bijna de hele lengte van de Warschaustraat, op drie huizen na, tussen wat nu het Leopold I-plein is en de Chaletstraat.

De komende 3 jaren brouwt en koopt hij dat het een lust is: een huis in de Brugsestraat n<sup>o</sup> 28, cabaret "De Kuiper" in de Weststraat n<sup>o</sup> 22, een huis aan de Visserskaai n<sup>o</sup> 36, een huis in de Jozefstraat nr. 13 en nog één langs de Visserskaai n<sup>o</sup> 29. Ook een huis op de Zeedijk, eigendom van Sidonie DEMOOR uit haar eerste huwelijk wordt aan het lijstje toegevoegd.

De zaken floreren als geen ander. In business ken je best véél mensen, hij stapt in het verenigingsleven en in de politiek. In 1898 wordt hij voorzitter van de filantopische Cercle Cœcilia (7), dit tot 1911, en het jaar erop wordt hij verkozen voor de liberale partij in de gemeenteraad met aansluitend in april 1900 een schepenzetel.

Ook in 1899 is er een "gedeeltelijke herbouw": de brouwerijgebouwen worden opgesplitst in de brouwerij zelf en een conciërgewoning.

Kerstmis 1903. Hij is er nu 59 en zijn "Brasserie du Lion d'Or" verkoopt hij om gezondheidsredenen, samen met de conciërgewoonst en zijn eigen woonst aan Gustave DE RYCKER (1848-1908) (8). Amper 4 jaar na de overname, komt laatstgenoemde op 21-1-1908 te

overlijden aan een hartaanval (9) . Zijn zoon Etienne (10) zet de zaak verder tot wanneer in 1930 de brouwerij "Le Lion d'Or" wordt afgebroken.

In deze familiegeschiedenis duikt nu pas voor het eerst een nieuwe naam op die de titel van het artikel moet verduidelijken; die van DEWEERT.

Na zijn huwelijk op 11 april met Maria DE ROO, dochter van Hypolitus DE ROO en Silvia VERSLUYS uit Stene, is Louis DEWEERT (11) komen wonen op n° 3, Torhoutsesteenweg. Als huurder van DE RYCKE begon hij er, samen met zijn echtgenote, een eigen zaak op te starten waar hij fietsen (12) (merk "Uilenspiegel" en "Spirit") en kinderwagens (merk "Swan") aan de man bracht en "bille-cars" en tandems in de zomermaanden verhuurde in die toen toeristisch-drukke buurt.

De kelder was zijn werkplaats!

Na enkele jaren kon de poort naast het herenhuis van CNUUDE (het huisje met de puntgevel - let op het leeuwje - bestaat nog en heet nu toepasselijk "Vinotheek le Lion d'Or") gebruikt worden, alsook het daarnaast liggend magazijn (wie herinnert zich nog de fruithandel Stragier?..)

Louis was actief in het bloeiend handels- en verenigingsleven: braderies, carnavals, hij was zelfs sponsor van Ronde van Vlaanderen-winnaar 1920, Jules VANHEVEL.

In 1938 werd er verhuisd naar de hoek Torhoutsesteenweg/Warschaustraat waar later "Deweert Sport" zou komen. Naast fietsen legde Louis zich toe op sportartikelen, ondermeer tennisrackets (merk "Snauwaert"). Hij werd zo bekend als "cordeur" of spanner van rackets dat wereldkampioenen als Jack KRAMER, Pancho SEGURA, GONZALES en BUDGE op hem een beroep deden.

Tijdens de meidagen van '40 worden 100 fietsen en 12 tandems geconfisqueerd door het Belgische leger. De winkel blijft open maar schuilen in de kelder is soms een noodzaak. Maart '44 moest er geëvacueerd worden en Engelsen zijn een tijdje in het gebouw uit 1882 geweest.

Na de oorlog moest Louis van nul herbeginnen en de jaren '50 betekende het einde van de fietsenhandel. Sportartikelen, campingmateriaal, sportieve mode en een ploegsport-afdeling werden dan al gerund door zijn dochters Greta en Rosa en de zonen Jozef en Paul.

Op 28 september 1960 verkoopt Etienne DE RYCKER de voormalige brouwerswoning aan Louis DEWEERT die het gebouw sloopt en er op de vrijgekomen gronden een appartementsgebouw van 6 verdiepingen bouwt, genaamd "Residentie Olympic". Alvorens de totaal nieuwe zaak met moderne winkelruimten voor ondermeer campingmateriaal en tuinmeubelen openging, werd een tijdelijke commerciële huisvesting gevonden in het daaroverliggend Piccadilly-hotel...

Nu is het stil aan de Torhoutsesteenweg nr. 1 maar Inter Sport Deweert gelegen aan de Hendrik Serruyslaan nr. 2 is meer dan ooit springlevend.

- 
- (1) Links op foto 2 is het dak van een mouttoren te zien. Mout is koren dat, na geweekt, gekiemd en gedroogd, dient om er bier van te brouwen.
  - (2) M. CONSTANDT, Delbouille en Dujardin: twee pioniers van het Oostends toerisme (1981) p. 8 e.v.
  - (3) Gustaafs vader, Jean CNUUDE had reeds in 1854, op de hoek van de Sint-Sebastiaanstraat en het Wapenplein, het Hôtel Lion d'Or (zie De Plate 199/95). Gustaaf zelf is in het hotel blijven wonen tot 1882.
  - (4) Huwelijk Sint-Pieterskerk Oostende op 28/12/1869.
  - (5) Wet van 15/6/1877: grenswijziging tussen Oostende en Mariakerke: de bovengenoemde percelen uit Mariakerke en het betreffend perceel in Oostende worden samengevoegd.
  - (6) Een gezinsdrama: in 6 jaar tijd verliest Gustaaf CNUUDE zijn echtgenote en twee van zijn drie dochters. Honorina °Oostende 29/10/1870 en †Oostende 26/12/1870 en Gabriella °Oostende 17/1/1876 en †Oostende 2/6/1876. Respectievelijk twee maanden en nog geen vijf maanden oud.
  - (7) Over zijn rol als "Cercle"-lid in de Compagnie du Rat Mort, lees het jubileumboek "Rat Mort Oostende 1898-1998" op p. 14 en p. 18.
  - (8) Er lijkt me een familie-verband te bestaan tussen CNUUDE en DE RYCKER: de moeder van Gustave CNUUDE was Johanna DE RYCKER.

- (9) In de overlijdensakte staat dat hij, behalve brouwer, ook "eeremajoor der Bugerwacht en ridder van de Leopoldsorde" was.
- (10) Etienne DE RYCKER      ° Brugge 20-5-1880  
                                  † Brussel 23-7-1971  
 was gehuwd met Germaine COULLIER      ° Sint-Niklaas 19-2-1885  
                                  † Brussel 28-5-1955
- (11) Louis DEWEERT ° Oostende 13-11-1896  
                          † Oostende 26-2-1979  
 was gehuwd met Maria DE ROO      ° Stene 8-10-1892  
                                  † Oostende 14-9-1986  
 zijn vader, August DEWEERT was boekhouder bij G. CNUDDÉ  
                                  ° Oostende 6-5-1854  
                                  † Oostende 10-7-1931  
 zijn moeder was Rosalia VANREMOORTELE  
                                  ° Bredene 17-10-1863  
                                  † Oostende 15-7-1910
- (12) De stiel had hij, na de Eerste Wereldoorlog, geleerd bij die andere bekende Steense fietsenreparateur Camille BRACKX, wiens zaak door zijn kleinzonen nu nog wordt voortgezet.

---

#### Herkomst fotomateriaal.

Foto 1, 2, 3 en 4 uit de collectie van De Plate.

Foto5: uit A. Vancaillie deel 3, nr. 101.

Foto 8 uit A. Vancaillie deel 2, nr. 63.

Foto 11: verzameling familie Deweert.



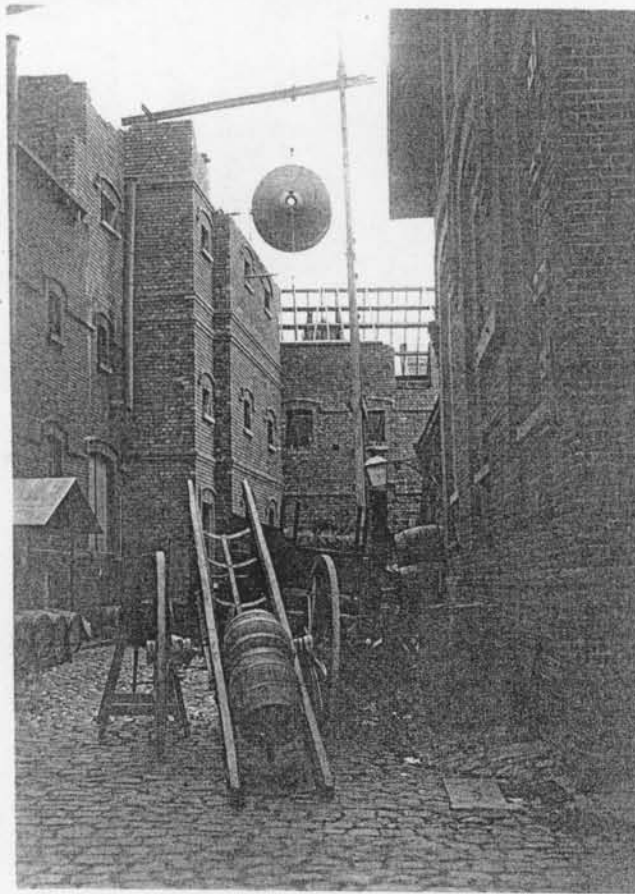
Hoekhuis Warschastraat -Torhoutsesteenweg



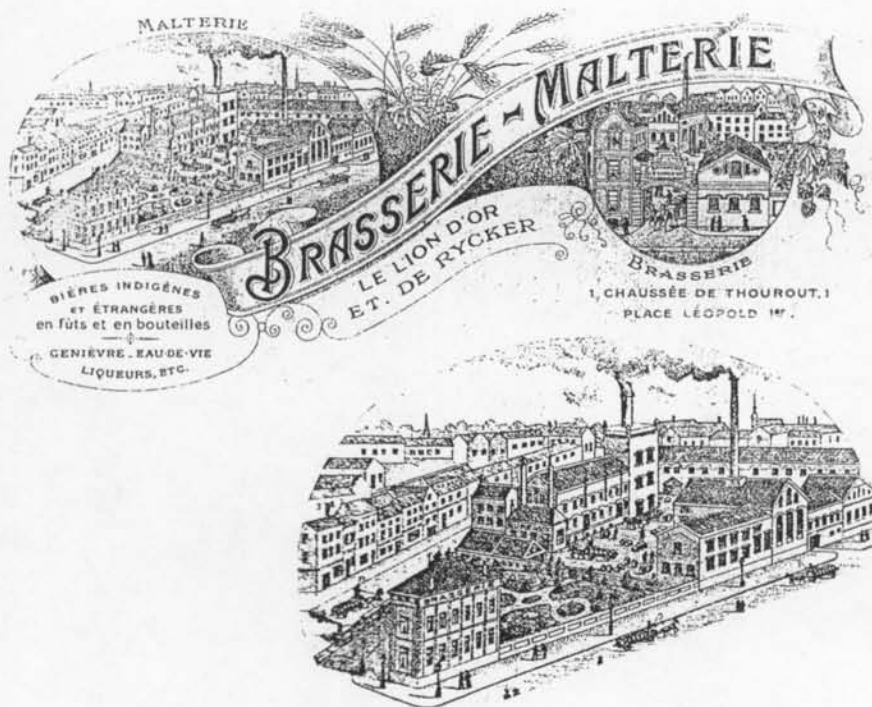
Moultoren en schoorsteen Warschaustraat



Brasserie Malterie "Le Lion d'Or"



Binnenplaats



101. 1920. De TORHOUTSE STEENWEG en de WARSCHAUSTRAAT.

Briefhoofd van de Brouwerij LE LION D'OR. Deze brouwerij was gelegen tussen de Torhoutse steenweg (links) en de Warschaustraart (rechts), en werd uitgbaat door de Heer Et. DE RYCKER. Op de plaats van het hoekhuis, met de vermelding "BRASSERIE" op de gevel, staat thans het gebouw van de handelszaak DEWEERT SPORT.





↓  
August DEWEERT

↓  
Gustaaf CNUDE

Foto van de brouwerij met August Deweert en Gustaaf Cnudde



STAR Ostende — La Place Léopold

La Place Léopold



63. 1950. **Het LEOPOLD I PLEIN.**

Links, de Sportwinkel DEWEERT, daar gevestigd sedert 1938. De zaak werd gesticht in 1928 en was toen gelegen op de Torhoutse steenweg, waar thans een kapperszaak zich bevindt. Rechts, het Piccadilly HOTEL en de GRAND GARAGE ST CHRISTOPHE.

Het Leopold I-plein in 1950



Fietsenhandel en...toen ook reeds sport. Torhoutsesteenweg nr. 3



Louis Deweert, 1<sup>ste</sup> van links. Sponsor en mekaniker



Foto hoekhuis. Sport, Velo's. L. Deweert. (met billekarren)

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt  
Uw kleurenfoto's manueel  
afgewerkt volgens de  
modernste technologie  
met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

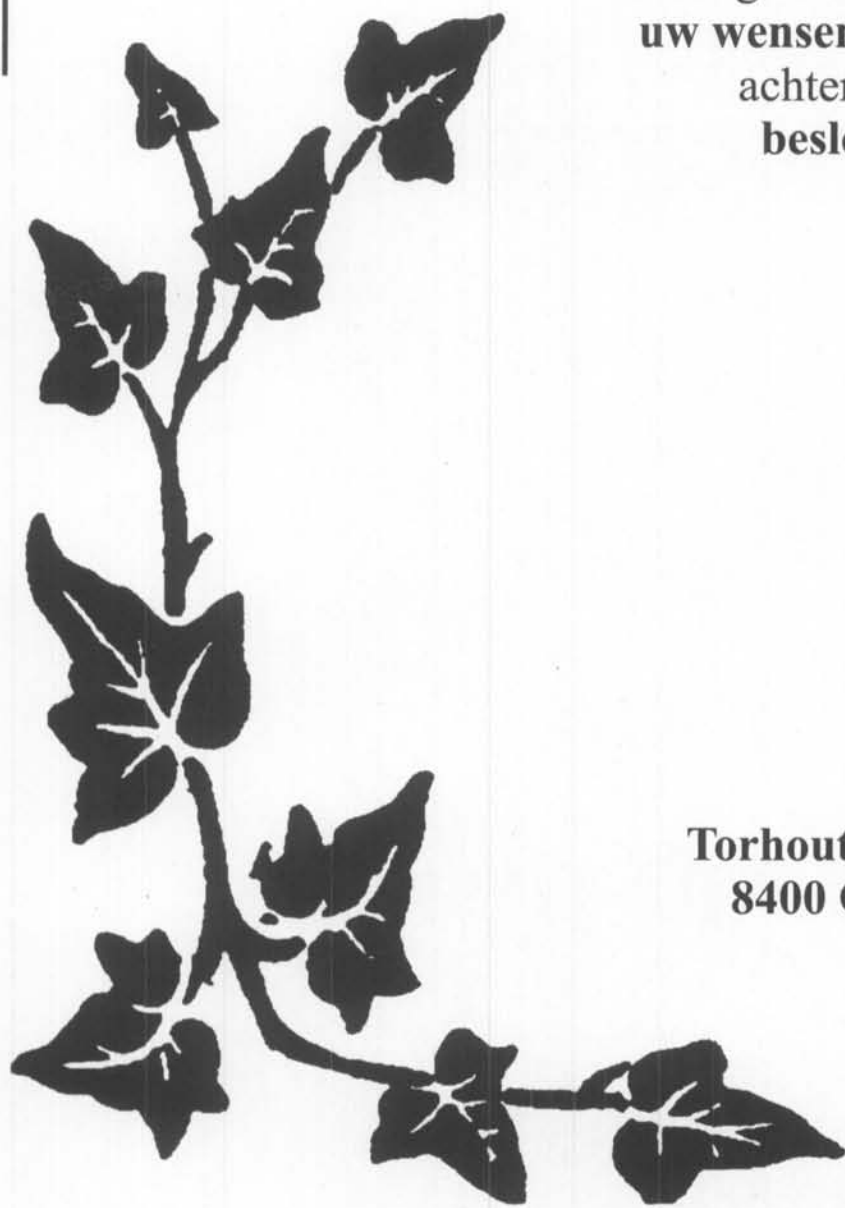
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

**Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

**Abonneer U**

**of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement**

Jaarlijks abonnement:      **€ 15**

Beschermd abonnement:      **€ 20**

Weldoend abonnement:      **€ 30**

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 11**

**MAAND november 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 281: **R. STUYCK**: Pleziertochtjes op zee.

blz. 292: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 10).

blz. 301: Plate-veiling 2007.

Verbetering.

blz. 302: **M. CAPON**: Veloclub De Zeemeeuw Oostende (deel 14) – Oorlogsperiode 1940-1944

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN  
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**



KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever**: . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur**: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen** : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

**Het Bestuur**

*Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

*Voorzitter:*

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

*Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

*Secretaris:*

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

E-mail: plate.oostende@telenet.be

*Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

*Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

**Schreven in dit nummer:**

Raf STUYCK: Europagaanderij 125A, 8400 Oostende

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

## **NOVEMBER ACTIVITEIT**

Door technische problemen kon de voordracht van 28 september 2006 met als onderwerp "DE OOSTENDSE ACTEUR HECTOR CAMERLYNCK" niet doorgaan.

De spreker, dhr. **Norbert HOSTYN**, is bereid deze voordracht te geven op

**donderdag 30 november 2006 om 20 uur**

in ons gewoon lokaal.

Voor de inhoud van de spreekbeurt verwijzen wij graag naar ons tijdschrift van de maand september.

Wij hopen stellig op uw aanwezigheid.

De namiddag- en avondvoordracht 'Oostende verandert', oorspronkelijk voorzien voor 30 november, worden verschoven naar een latere datum.

## **DECEMBER I ACTIVITEIT: Middagmaal en kleinkunstnamiddag**

Onze jaarlijkse maaltijd en kleinkunstnamiddag gaan dit jaar door op

**ZATERDAGMIDDAG 2 DECEMBER om 12u30**

in een zaal van het Hotel Royal Astrid, Wellingtonstraat 1, te Oostende.

Op het menu staat

### **EEN BUFFET ALL-IN**

Aperitief of fruitsap

Voorgerechtenbuffet met oesters (2 pp.)

Gerookte zalm, heilbot, tomaat gevuld met garnalen, vispasteien, zalm bell-vue

Gerookte ham, assortiment van koude vleeswaren, vleespastei.

Koude salades, verse groentjes, dressings en koude sausen

Gebakken filet van fazant met witloof

roomsaus en amandelkroketjes

Assortiment van huisgemaakte taarten, mini gebakjes, bavaroisgebak,

Chocolademousse, soesjes

Assortiment van vers fruit en kaas

Koffie of thee

Water en wijn inbegrepen.

Gezien het groot succes van de laatste jaren hebben wij opnieuw de heer Martin VANDERSTRAETEN gevraagd om de muzikale omlijsting te verzorgen. Als uitstekend pianist zorgt hij gedurende de ganse middag, voor een medley van zeer gekende wijsjes en meezingers.

De deelname in de kosten bedraagt € 37,50.

De betaling gebeurt door storting op rekening 380-0096662-24 van De Plate

H. Serruyslaan 78/19  
8400 Oostende

Met vermelding "deelname aan de maaltijd van 3 december met X personen en dit **vóór 27 november**.

**Indien U vreest dat Uw storting te laat zal zijn geef dan een telefoontje naar Jean Pierre Falise op het nr. 059708815.**

Wij rekenen stellig op uw aanwezigheid en brengt vrienden en kennissen mee.

#### LIDGELD 2007

Het geld voor het lidmaatschap bij de Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor het jaar 2007 als volgt vastgesteld:

Aangesloten lid:	11 Euro
Steunend lid:	15 Euro
Beschermend lid: vanaf	25 Euro

Enkel zij die tot nu toe niet gestort hebben (laatste storting ontvangen op 31 oktober) vinden hierbij een stortingsbulletin.

Simone MAES  
Penningmeester

## Pleziertochtjes op zee

door Raf STUYCK

Bij het overlopen van de (indrukwekkende!) stapel tijdschriften *De Plate* die sinds 1971 verschenen, stellen we vast dat excursieboten daarin nauwelijks aan bod komen. Dit is wel eigenaardig aangezien toeristische uitstapjes op zee toch ten allen tijde een belangrijke troef betekenden in de evenementen-reeks die een "Stad aan Zee" te bieden had. Welnu, het is deze vaststelling die ons motiveerde om, in kort bestek, deze "rondvaart-boten" eens van naderbij te gaan bekijken.

Als we over excursies op zee spreken, moeten we onderscheid maken tussen twee typen die Oostende in het verleden gekend heeft.

Tot de eerste groep behoren de toeristische Kanaal-overtochten die, naast de klassieke reizigers-traffic, een attractie vormden voor de welstellende burgerij. Ze kunnen als verlengstuk aanzien worden van de "pleziervaarten" die de Engelsen al sedert het midden van de 19<sup>de</sup> eeuw tussen Londen en de havens aan de Theemsmonding organiseerden. Gesterkt door het succes dat deze tochten kenden, besloot de *New Continental Express Company* in 1896 een toeristische heen-en-weer dienst over het Kanaal tussen Tilbury en Oostende op te starten. (1) Het waren wel degelijk ééndagstrips die bijvoorbeeld als volgt verliepen. Vertrek in Tilbury om 9 u. s'ochtends. Aankomst in Oostende om 15 u. Korte uitstap in de stad en om 16.30 herinscheping en terugvaart. Aankomst in Tilbury om 22.30 u..



Toeristische tochtjes vanuit de vaargeul waren rond 1900 eerder een zeldzaamheid

Het jaar daarop was het de beurt aan de *New Palace Steamers, Limited* waarvan de raderpakketboten "La Belgique" (69,5 m. lang) en de grotere luxueuse "La Marguerite" (104 m. lang) regelmatige blikvangers in de Oostendse haven zouden worden. We gaan hier niet verder in op deze Kanaal-excursies omdat dit onderwerp al uitgebreid aan bod kwam in twee uitstekende en goed gedocumenteerde bijdragen van R. Vancraeynest (Tijdschrift *De Plate*, okt. 1997 en sept. 1998) (2).

De tweede groep is veel kleinschaliger. Het zijn de lokale excursies die men zowat in alle badsteden aantrof.



Gewoonlijk werd ingescheept in de luwte van een golfbreker

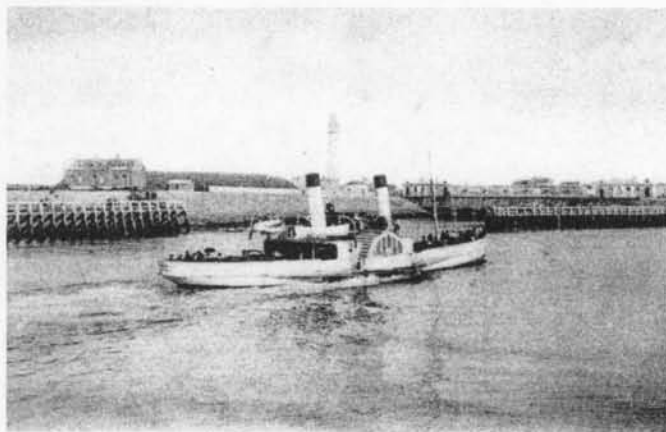


Toeristen klimmen aan boord van een Heistse schuit



De enige manier om droog aan wal te geraken

Gewiekste vissers hadden al lang geleden opgemerkt dat er tijdens het drukke zomerseizoen meer te verdienen was met het vervoer van badgasten dan met visvangst. Met hun scheepjes konden ze zich veroorloven hun passagiers op het strand te gaan oppikken. Droogvallen in de luwte van een golfbreker vergde daarbij wel wat schipperskunst. Niet alle vissersboten kwamen voor deze karwei in aanmerking. De Oostendse schipjes, schovers en sloepen kon men desnoods laten droogvallen maar het was duidelijk dat de Heistse schuiten hiervoor bij uitstek geschikt waren. (3). Robuuste platbodems waren dat waarmee ge rustig het strand kon opvaren en ze waren ruim genoeg om wel een dozijn passagiers aan boord te nemen. Als wind en tij wat tegenzaten, was er na de trip maar één mogelijkheid om de toeristen droog aan wal te krijgen: ze op de rug nemen en ze wadend door de branding tot op het droge dragen. Men kan zich voorstellen tot welke hilarische taferelen deze ongewone ontschepingen aanleiding gaven.



De Nelson in Oostende

De eerste gemotoriseerde uitstapjes op zee startten in Oostende aan boord van de Engelse 165 ton metende raderstoomboot *Nelson*. Deze elegante witte raderstoomboot met zijn twee achterover hellende schouwpijpen, had al een bewogen carrière achter de rug toen hij in 1897 voor het eerst in Oostende aankwam. Het schip werd in 1875 in Preston op de werf Allsup & Son gebouwd in opdracht van de *South Blackpool Jetty Co Ltd.*, een firma die excursietochtjes vanuit Blackpool organiseerde. Na acht seizoenen werd de *Nelson* verkocht en veranderde dan achtereenvolgens in korte tijd tot vier maal toe van eigenaar. Daarbij werd ze nu eens als plezierboot, dan weer als

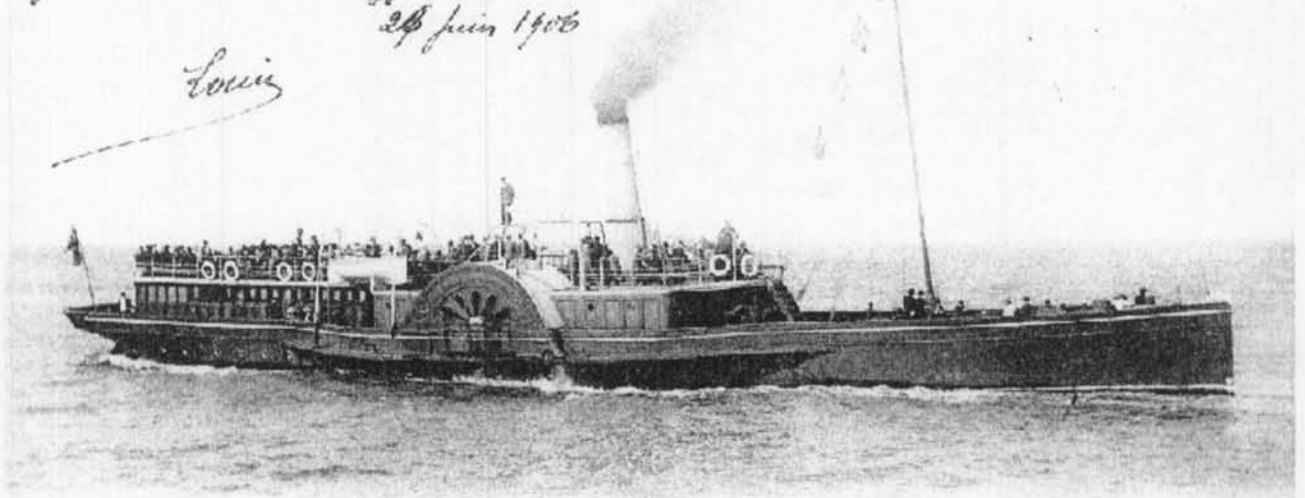
sleepboot gebruikt. Uiteindelijk kwam de *Nelson* in Hastings terecht waar ze beheerd werd door reder Richard Collard uit Newhaven. Deze man scheen het niet zo nauw te nemen met de naleving van de scheepvaartreglementen en kreeg dan ook herhaaldelijk last met de havenautoriteiten. Toen Collard in 1897 een zware sanctie opliep omdat hij het maximaal toegestane aantal passagiers op zijn schip ver overschreden had, hield hij het daar voor bekeken en bracht de *Nelson* naar Oostende. (4).

*Les fils à bord du Southampton  
s'embrassent - Leur papa en  
fait autant très affectueux aussi.*

*En vue du Waudelcaan*

*28 juin 1906*

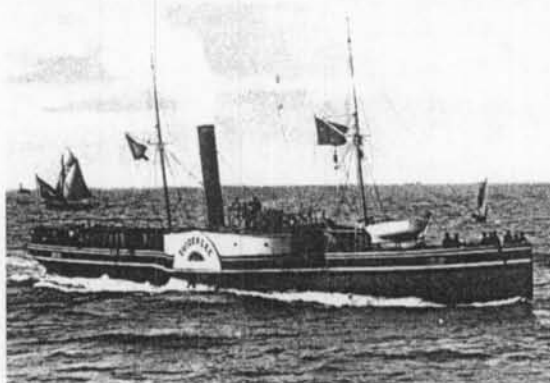
*Louise*



OSTENDE - LE SOUTHAMPTON

Volgestouwd met een massa toeristen stoomt de Southampton Oostende binnen

Na een succesrijk seizoen waarin het schip geregeld korte uitstapjes op zee en tochtjes naar Blankenberge maakte, bood Collard zijn schip te koop aan maar er daagde niet zo gauw een solvabele koper op zodat hij besloot de *Nelson* zelf verder te runnen. Blijkbaar deed hij dat niet slecht want in 1903 kon hij zich al een tweede schip veroorloven. In zijn geboortestreek Newhaven kocht hij een nog iets grotere raderstoomboot, de *Southampton*.



Aanvankelijk voer de Reine des Plages nog onder de oude naam Zuiderzee

Deze 203 ton metende boot was eigenlijk niet zo jong meer. In 1872 was zij bij Barclay, Curle in Glasgow gebouwd voor de *Southampton, Isle of Wight & South of England Royal Mail Steam*

*Packet C°*. Het schip had maar één schouwpijp die, zoals toen nog gebruikelijk was bij *compound diagonal* machines, vóór de raderkasten geplaatst was. Het was een relatief traag schip dat maximaal 12 knopen liep. Er was ruimte aan boord voor 272 passagiers. (5). Tijdens haar intensieve carrière als ferry tussen Southampton en het eiland Wight, werd ze in 1881 gecharterd om de *Lord Elgin* (een bekende Red Funnel steamer) een tijd lang te vervangen toen die averij had opgelopen. In 1897 moest er een nieuwe stoomketel geplaatst worden en in 1902 werd de *Southampton* verkocht en vervangen door de modernere *Solent Queen*. Het jaar daarop werd ze andermaal verkocht en kwam toen in handen van Collard die er enkele maanden excursies mee vaarde voor de kust van Sussex vanuit Newhaven. Dan bracht hij haar naar Oostende waar ze toeristische uitstapjes deed. Tot ze in 1907 opnieuw verkocht werd en verhuisde naar de kust van North Wales waar ze, herdoopt als *St Elian*, excursies maakte. In 1914 werd ze opgelegd en in 1915 op de werf Wards in Briton Ferry gesloopt werd. (6).

Ondertussen was de blijkbaar onverslijtbare *Nelson* nog rustig blijven doorvaren tot ook zij het loodje moest leggen. Na zoveel jaren dienst begonnen de technische mankementen zich dermate op te stapelen dat de onderhoudskosten de pan uit rezen. In 1919 was het afgelopen en werd het schip naar de sloperij verwezen. Daarmee verdween dan de oude, vertrouwde *Nelson* uit Oostende.

Blankenberghe. Le bateau de promenade „Reine des Plages”.



De Reine des Plages in Blankenerge

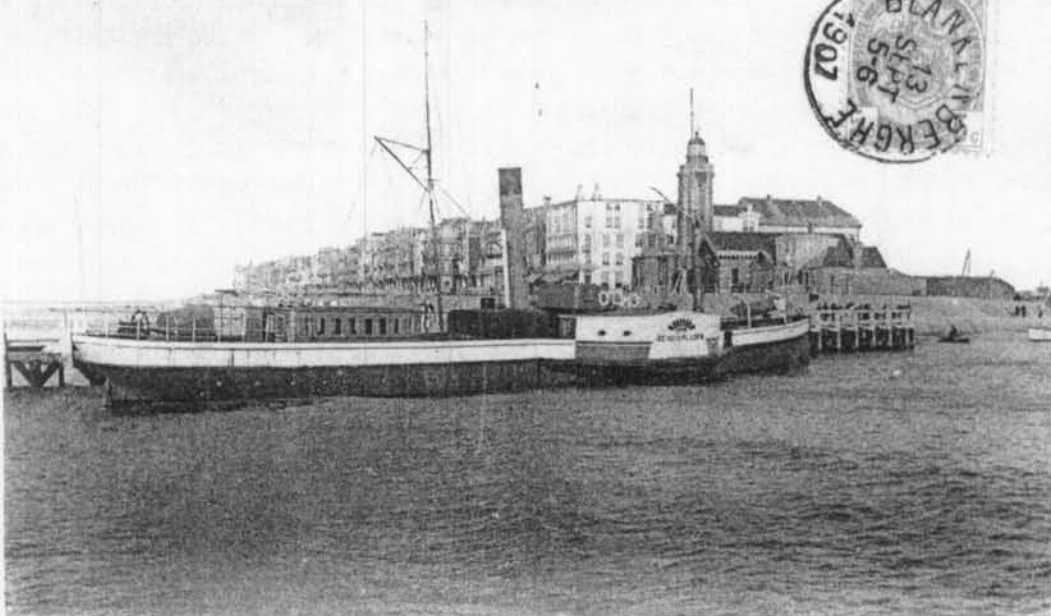
Inmiddels had het initiatief van de ondernemende Brit navolging gekregen. Een Nederlander uit Alkmaar, Cornelis Bosman die al enige ervaring had opgedaan met overzetters, wilde het ook wel eens met excursieboten proberen. Bosman was nog vrij jong maar hij was geen beginneling meer. Al in 1888 had hij het “schip met de langste naam uit de Hollandse maritieme geschiedenis” gekocht. Zijn *Commissaris des Konings, Baron Van Panhuys* van de *Zuiderzee Stoomboot Maatschappij* was gebouwd in 1865 op de werf J.& K. Smit, Kinderdijk voor de overzetsdienst Harlingen-Amsterdam. Het was een fors schip met 51 m. lengte en 5,40 m. breedte. Haar tweecylinder-machine leverde 90 npk. Bosman had het schip herdoopt tot *Zuiderzee* en het – na een ingrijpende verbouwing - ingezet op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren.

In 1904 kwam Bosman dan met zijn *Zuiderzee* naar Oostende en herdoopte haar tot *Reine des Plages*. Na enkele maanden werd het schip verkocht aan een Belgische onderneming die er verder zeetochtjes mee ondernam. Tijdens het hoogseizoen werd geregeld heen en weer gevaren tussen

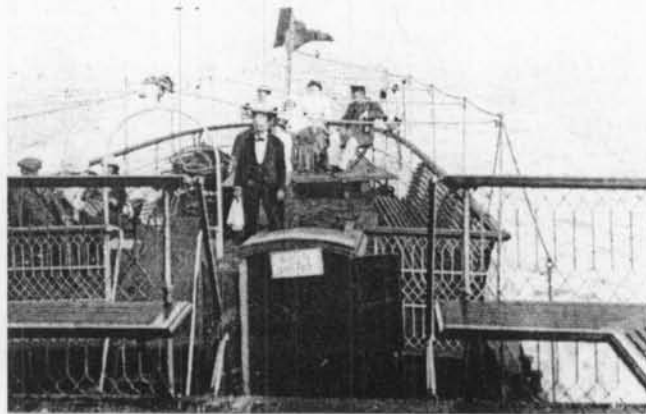


Oostende en Blankenberge. Negen jaar bleef het schip actief in Oostende tot het in 1913 verkocht werd aan een Engelse reder die er het schamele bedrag van 800 Engelse ponden voor neertelde.

Blankenberge. Le bateau de promenade „Reine des Plages”.



De Walcheren van Lobbestal, later omgedoopt tot Marguerite I



Aan boord van de Walcheren

(7). Gentenaar Lobbestal-Van den Bosch had, tijdens een tocht door Zeeland, daar de Hollandse overzetboten aan het werk gezien. Toen in oktober 1909 de *Provinciale Stoombootdienst op de Westerschelde* hun overzetter *Walcheren* van de hand deden, aarzelde hij geen moment en kocht het schip (8).

De *Walcheren* was een stalen raderstoomschip dat op de werf *De Schelde* in Vlissingen gebouwd was in 1887. Het was 42,67 m. lang en 6,10 m. breed. De 3 cyl. Tri. Exp.- machine leverde 500 IPK en het had, zoals de *Southampton*, een “koproer”. Dat onderdeel was belangrijk want het verschafte de mogelijkheid de havengeul achteruit buiten te varen en daar op stroming te draaien. In het drukke seizoen leverde dat een flinke tijds winst op aangezien er in de vaargeul niet moest omgezwaaid worden bij het aanleggen tegen het staketsel.

In 1910 werd het toeristisch seizoen ingezet met zeetochtjes vanuit Oostende. Nog onder dezelfde naam voer het schip enkele jaren verder tot het herdoopt werd in *Marguerite I*.

De *Marguerite I* was, zoals verder zou blijken, de koploper van een reeks van vier gelijknamige Oostendse excursieboten die in latere jaren de lange traditie van de toeristische uitstapjes op zee zouden voortzetten. Het was ook de laatste raderstoomboot van onze kust; de nostalgische vertegenwoordiger van een vervlogen era.



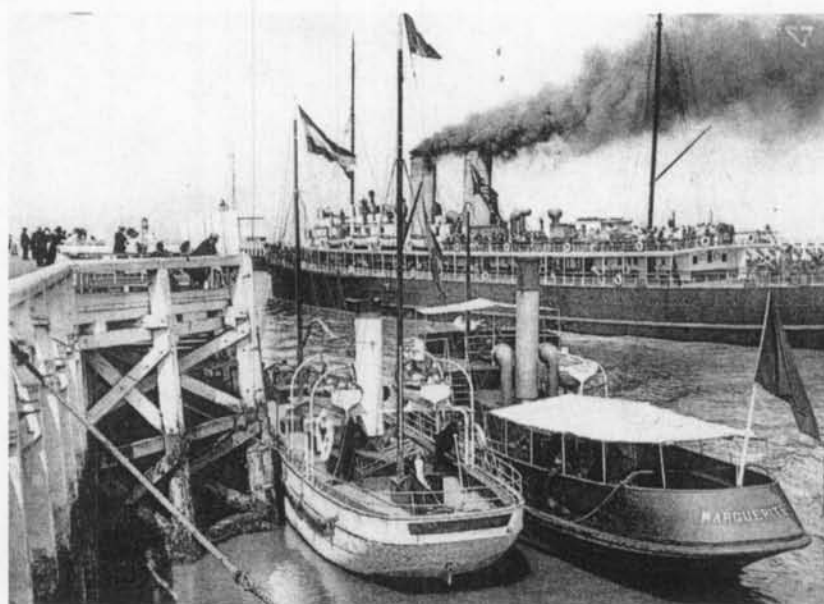
De Marguerite I, ex Walcheren aan het staketsel



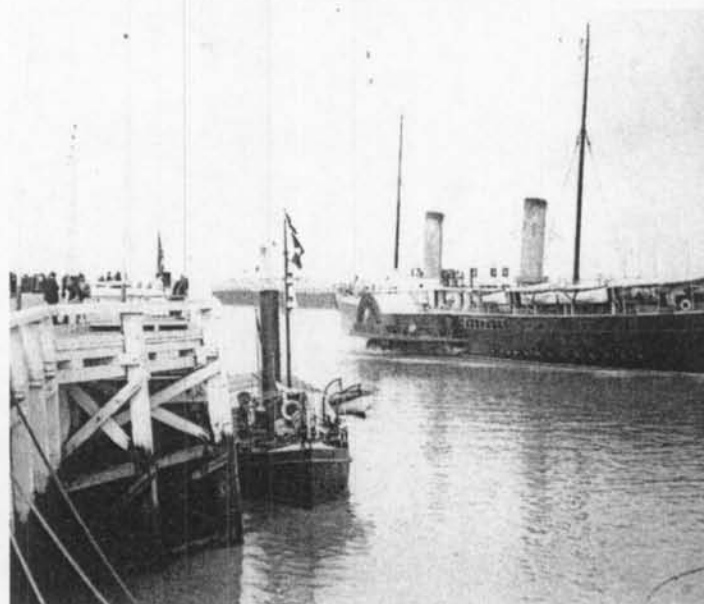
Achteruit buiten varen was geen probleem voor de Marguerite I vermits het schip een koproer had

In de jaren vóór de Eerste Wereldoorlog waren zeetochtjes bij de toeristen al bijzonder in trek. In de naoorlogse jaren hernam die trend en zette zich sterker door dan ooit. In snel tempo kwamen er rondvaartboten bij en er ontstond een scherpe concurrentie tussen de uitbaters. Geregeld zag men twee tot zelfs drie rondvaartboten zich verdringen tegen het Westerstaketsel waar kon ingescheept worden. De laatste raderstoomboot was al lang vergeten en vervangen door een kleine sneeuw witte schroefstoomboot, de *Marguerite II* die al dadelijk gevolgd werd door de iets grotere gitzwarte *Marguerite III*. Terzelfdertijd kwam de concurrentie opzetten met de piepkleine *Flora* uit Gentbrugge, die in 1919 verscheen, en wat later met de grote witte *Ondine* van Cornelius Vandenmeerssche uit Gent.

De *Flora* was in feite een sleepbootje zoals er in die tijd enkele werkzaam waren op de binnenwateren. Zoals al haar soortgenoten had zij een telescopisch neerklapbare schouw om onder de bruggen te kunnen doorvaren. De firma Haeck & Van de Meersche van Dendermonde gebruikte twee van dergelijke stoombootjes om de vaargeulen van de Antwerpse sluizen met hun gepatenteerd sleep-ploegen-systeem op diepte te houden. Het laatste nog bestaande exemplaar van deze stomers, de *Amical* wordt door het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen naast de "hangars" aan 't Steen bewaard (9).



De witte Marguerite I naast de zwarte Marguerite II

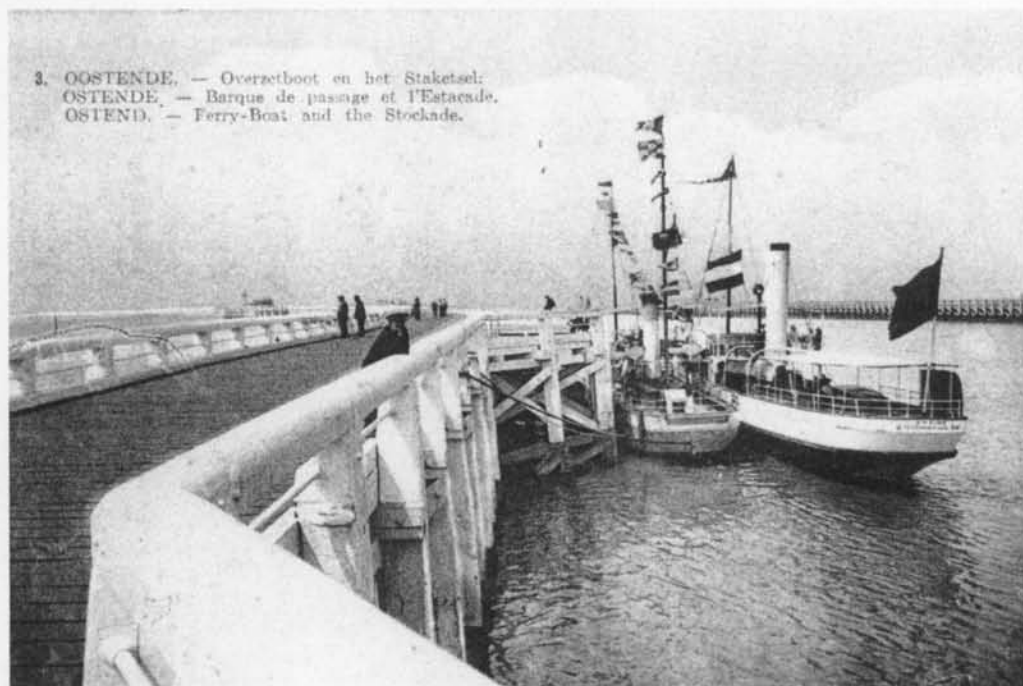


De Flora met de Princesse Henriette op de achtergrond

In de twintiger jaren liepen de zaken zo goed dat in 1923 er zelfs een excursieschip uit Antwerpen in Oostende zeetochtjes kwam maken. Petrus Verschelden had immers Oostende uitgekozen voor zijn *Juliette I* terwijl hij met zijn *Juliette II* vanuit Blankenberge uitstapjes organiseerde naar het lichtschip De Wandelaar.

In 1925 kwam de laatste van de reeks, de *Marguerite IV*, een ranke witte stomer met een onopvallende kleine schouwpijp. Dan bleef het een tijd lang rustig totdat de Tweede Wereldoorlog het toeristisch leven aan de kust volledig lam legde. Maar nauwelijks was de oorlog voorbij of daar

verschenen de eerste na-oorlogse excursie-vaartuigen. Nu is "vaartuigen" ietwat eufemistisch uitgedrukt want de rijdende-varende gedrochten die de Geallieerden ons nalieten, waren niet direkt voorbeelden van maritieme esthetiek! Toch zijn het echte tijdsdocumenten en in zekere zin zijn ze uniek omdat het wellicht de enigste oorlogstuigen zijn die ooit voor plezier-doeleinden konden aangewend worden.



3. OOSTENDE. — Overzetboot en het Staketsel.  
OSTENDE. — Barque de passage et l'Estacade.  
OSTEND. — Ferry-Boat and the Stockade.

De Marguerite II en de Ondine



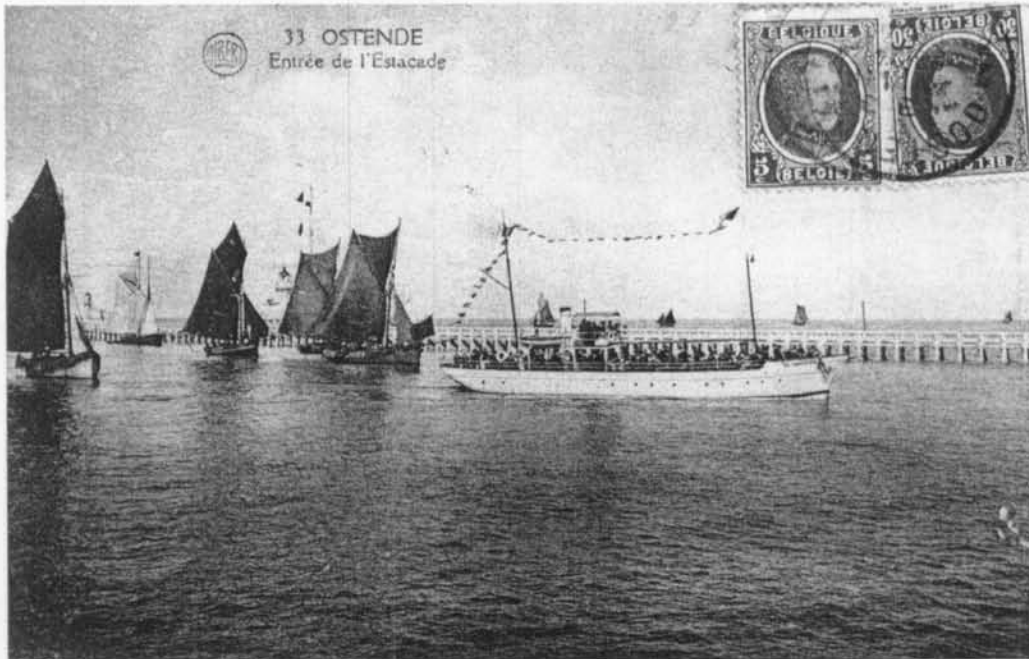
De Juliette I en de Margueritte III wachtend op klanten

Met de *Franlis I* komen we dan tenslotte in onze moderne tijd terecht en aangezien we tegenwoordig al de *Franlis III* kunnen bewonderen, mogen we misschien wel verhoppen dat onze nakomelingen later met evenveel animo over deze reeks zullen spreken als wij dat nu over de *Marguerites* deden. Ondertussen kunnen we nog heerlijk genieten van de *Nele*, de statige replica van de Oostendse tweemastsloep.

#### Referenties

- Ref. 1. Burt, Frank. Cross Channel and Coastal Paddle Steamers. London, 1934.
- Ref. 2. Vanraeynest, Raymond. Excursieschepen tussen Engeland en Oostende rond de eeuwwisseling, in: De Plate; 1997, p. 197-204.
- Ref. 3. Desnerck, Gaston & Roland. Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
- Ref. 4. [http://website.lineone.net/~tom\\_lee/southampton.htm](http://website.lineone.net/~tom_lee/southampton.htm)
- Ref. 5. Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

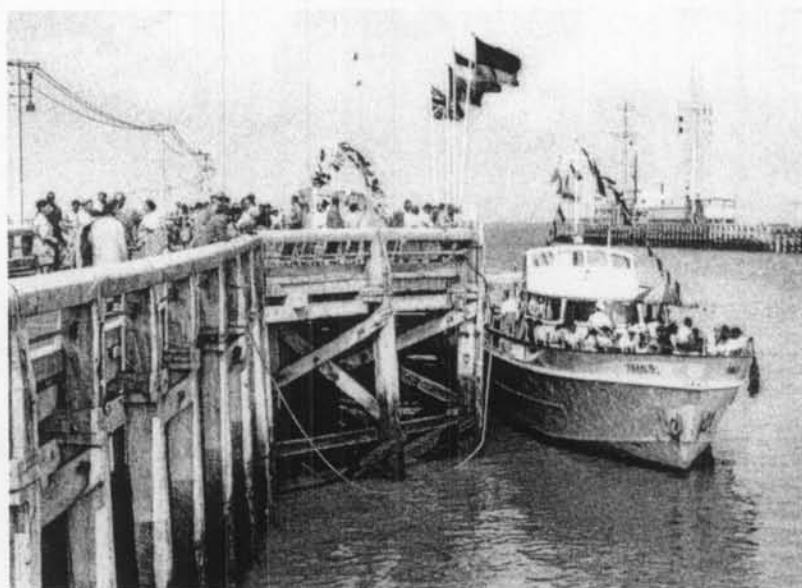
- Ref. 6. [www.simplonpc.co.uk/RedFunnel-PS1.html](http://www.simplonpc.co.uk/RedFunnel-PS1.html)  
 Ref. 7. Lodder, J.W. Raderboten. Alkenreeks 1990.  
 Ref. 8. Boot, W.J.J. De Nederlandse Raderstoomvaart. Alkmaar, 1990.  
 Ref. 9. Stuyck, Raf. De Schelde van Bron tot Monding. Lannoo, Tielt, 1987.



De Marguerite IV omstreeks 1927



Wel een dozijn van dergelijke amfibievaartuigen waren aan de Belgische kust bedrijvig in 1946



Is deze Franlis 1 ook de koploper van een lange reeks?



De huidige Franlis 3, ongetwijfeld één van de sierlijkste excursievaartuigen in haar soort



De Nele onder zeil; een klasse apart

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (Deel 10)

door Ferdinand GEVAERT

### De staketsels, de havengeul en de aanliggende watervlakken, (deel 1).

De haven van Oostende heeft steeds moeilijkheden gekend met de waterdiepte in de havengeul en de toegang vanuit zee (de rede) naar deze havengeul.

De eerste haven van Oostende, aangelegd in 1445-1446, kende reeds problemen door verzanding. De toegangsgeul van de haven, de havengeul, was beschermd en afgelijnd door twee houten havenhoofden (staketsels).

In 1517 was de verzanding van de havengeul en havenkom zodanig zorgwekkend dat ten westen van de stad een spuikom met spuisluis gebouwd werd, om bij laag water de havenkom en -geul te scheuren, om zodoende voldoende waterdiepte te garanderen. (Zie fig. nr. 2, blz. 2005-132).

In 1584 werden de duinen geslecht ten oosten van de stad, nabij het aldaar gelegen gehucht Blutsyde, (het gebied even buiten de grenzen van de stad genoot een bijzonder "statuut", beheerst door een "keure" opgemaakt en toegekend door het bestuur van het Vrije, vandaar dat het gehucht soms, verkeerdelijk, "Ter Cuere" genoemd wordt). Dit om een inundatie te verwekken omheen Oostende, (zie Geschiedkundige kalender, blz. 2005-131). Door het slechten van de duinen ontstond o.m. een diepe geul die openstond naar de zee en na het beleg van Oostende van 1601-1604, zou gebruikt worden als toegangsgeul tot de haven van Oostende. (Zie fig. nr. 3, blz. 2005-133).

Ter bescherming van deze haveningang en -geul, o.m. om het verzanden te voorkomen, werd in de periode 1654-1662 het eerste oostelijk staketsel gebouwd. Het bestond uit rijen heipalen met tussenin een dam van klei en rieswerk. Daarna werd op de westelijke zijde van de toegang tot de havengeul een driehoekig staketsel gebouwd, dat eigenlijk deel uitmaakte van de dijkverdediging van de stad (zeewering). De havengeul werd op de westelijke oever versterkt door haakse strandhoofden. Omstreeks 1700 werden deze strandhoofden vervangen door een staketsel, gebouwd in de lengterichting van de havengeul, die aansloot op het driehoekig staketselwerk. (Zie fig. nr. 4, blz. 2005-133).

Door stormen, aanvaringen, veroudering en aantasting was het noodzakelijk (en nog steeds) de staketsels bestendig te herstellen en te onderhouden. Doch meestal ontbraken de nodige kredieten, zodat de staketsels vaak in slechte toestand waren.

Vanaf het einde van beleg van Oostende werd de diepte van de havengeul en haventoeegang op peil gehouden door de scheurende werking van het wegebbend water uit de overspoelde polders in het achterland en omheen Oostende. Deze polders, de zogenaamde "Historische Polders van Oostende", liepen telkens onder water bij hoogtij en "liepen leeg" bij laagwater. Tot in 1810 kon men beroep doen op de "spoelpolders" om de havengeul te scheuren. Begin de 19<sup>e</sup> eeuw was de laatste spoelpolder (de Snaaskerkepolder) zo sterk aangeslibd dat de polder nog van weinig of geen nut meer was voor het scheuren, of spoelen van de haven. Deze polder werd dan ook vrijgegeven voor de landbouw.

Ter vervanging van de scheurpolders werd achtereenvolgens, ten eerste, onder het Frans bewind (Franse bezetting - Napoleon), in 1808-1810 het "Franse springsas en Franse sluis" aangelegd en gebouwd, ten tweede, in 1817-1820 werd door de Nederlandse Waterstaat (Koninkrijk der Nederlanden) een spuisluis gebouwd, de "Militaire sluis", en de achterhaven tussen, tussen deze nieuwe sluis en de Sassen van Slijkens, ingericht als spuikom.

Alhoewel door het oordeelkundig gebruik van beide scheursluizen het peil in de haven en -geul behoorlijk te noemen was, had men te kampen met een zandbank die zich had gevormd in de ingang van de haven tussen de beide havenhoofden (staketsels).

Tijdens de Franse bezetting (1794-1814) werden de staketsels grotendeels verwaarloosd, met uitzondering van de bouw van een geschutsplatform op het oosterstaketsel (het toen zogenoemde "Fort Napoleon", gebouwd als gevolg van de "aanval van Admiraal Popham" in 1798) en werden praktisch geen onderhouds- en andere werken uitgevoerd. Toen de Fransen de streek verlieten in 1814 waren de beide staketsels in zorgwekkende toestand..

De eerste werken uitgevoerd tijdens het zogenaamd "Hollands tijdperk" waren herstellingswerken aan het oosterstaketsel, dat tijdens de periode 1815-1820 in onberispelijke staat werd gebracht.

In zijn verslag van 18 december 1820 aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat betreffende de toestand en de rol van de haven van Oostende, noteerde dhr Jan De Brock, hoofdingenieur van het 11<sup>e</sup> District van de Waterstaat, o.m. het volgende:

"Westerstaketsel: heeft een lengte van 196 m. Het is in slechte toestand. Het heeft geen nut meer daar zich aan de zijde van de geul een strand gevormd heeft. Het is gebouwd met houten palen en balken en aan de voet versterkt met stortstenen. Verder een lage dijk gevormd uit stortstenen met een lengte van 605 meter. Het is de bedoeling deze te verlengen tot ze verbinding maakt met de steigers binnenin de haven, (nooit uitgevoerd).

Oosterstaketsel: heeft een lengte van 1129 meter en bestaat uit:

1. een houten staketsel, op het welk een houten beplanking is aangebracht voor het jagen (trekken) van binnen- of buitenvarende schepen.
2. aan de oostelijke zijde van het staketsel is over de ganse lengte een dijk aangebracht, bestaande uit klei bedekt met stenen wat het zeewaarts uiteinde betreft. Het overige gedeelte is bedekt met vlechtwerk (houten takken).

Het staketsel is in goede staat na de recente herstellingen. Op het uiteinde werd een platform gebouwd, evenals geleide lichten om de ingang tot de haven aan te duiden bij duisternis".

Om te verhelpen aan de hinderlijke zandbank (-strand volgens De Brock) werd het plan opgevat om de havengeul te versmallen (sic!) door een nieuw Westerstaketsel te bouwen, teneinde een groter scheureffect te verwekken en zodoende de zandbank op te ruimen. Het nieuw Westerstaketsel werd gebouwd tijdens de periode 1833-1837. Het staketsel werd verbonden met de "Kanonnendijk" (oostelijke vestingswal op de stad) door een brugje, die weldra de naam "Jeneverbrug" kreeg. Terzelfder tijd werd in 1835-1837 en in 1839 het Oosterstaketsel verlengd.

Het vernauwen van het de havengeul had niet het gewenste resultaat, de zandbank in de toegang tot de haven bleef bestaan.

Om het probleem van de zandbank tussen de hoofden op te lossen, werd in 1853 de werken gestart voor de bouw van een derde spuikom, in 1857 startte de constructie van de spuisluizen die het scheurwater in de haventoeegang moest loslaten. Het geheel kreeg de naam "Leopold spuikom" (Leopold sluis). De spuikom was afgewerkt in 1862. Op de spuikommen komen we later nog in detail terug.

Alhoewel de toestand in de geul, wat de diepte betreft, verbeterde door het oordeelkundig gebruik van de drie spuikommen - ook mede door het verlengen van het westerstaketsel in 1866-1869, en het herbouwen van de westelijke lage havendam in 1872-1873 - werd het probleem slechts en uiteindelijk opgelost door vanaf 1880 het regelmatig baggeren van de haven en geul. Met dusdanig succes dat het silhouet van emmerbaggermolen nooit uit het havenbeeld verdwenen is. Ingevolge de bouw van de Leopold sluis werd het oosterstaketsel aangepast aan de nieuwe toestand en in 1871 herbouwd.



In 1870 werd het westerstaketsel verlengd met een nieuwe, hogere sectie. Het oud gedeelte van het westerstaketsel werd in 1872 op dezelfde hoogte (niveau) gebracht als het nieuw gedeelte.

In 1880-81 werd de smalle, slingerende Kanonnendijk vervangen door een volwaardige zeedijk en werd de Jeneverbrug afgebroken. Boogvormig werd de bestaande zeedijk ter plaatse van de oude vuurtoren hierdoor verbonden met de verhoogde westelijke havendam, en zo sloot ze aan op de noordelijke kaaimuur van het inmiddels gebouwde schuildok voor de visserij, het huidige Montgomerydok. Hierop komen we later terug.

In 1888-89 werd de havengeul verbreed door de bouw van een nieuw westerstaketsel, het huidige, met een lengte van 605 meter.

De eerste staketsels, vanaf de 15<sup>e</sup> eeuw, waren eerder primitieve bouwsels, zoals reeds hierboven vermeld. Door de eeuwen heen ontwikkelde de constructie zich, door de uitbreiding van de technische en waterbouwkundige kennis en het gebruiken van nieuwe werktuigen en technieken. In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw had de constructie zich ontwikkeld tot een geïntegreerd houten longitudinale, transversale en tangentiaal vakwerk, die aan de zwaarste stormen en hevig contact door schepen kon en kan weerstaan.

De primitieve staketsels bestonden uit een reeks verticale palen, zonder verband en geheid in de bodem, met later enig onderling horizontaal verband, waarop een loopplank werd aangebracht. Dit om in hoofdzaak de kop van het hoofd toegankelijk te maken voor het plaatsen, onderhouden en ontsteken van fakkels, die bij duisternis als baken de haventoeegang moesten aangeven.

Bij Ministerieel Besluit van 9 maart 2006 werd het Westerstaketsel, met inbegrip van het havenlicht, geklasseerd als monument en geniet dus bescherming. Volgende rechtvaardiging werd opgegeven: -is op vandaag een essentieel onderdeel van de havenuitrusting aan de Noordzee, in casu van de Oostendse havengeul, en een belangrijk restant van de historische uitbouw, ontsluiting en ontwikkeling van de kusthaven. Met zijn circa 650 m lengte is het één van 's werelds langste 19<sup>de</sup>-eeuwse staketsels en tevens een getuige van de mogelijkheden van de toenmalige houtbouw om dergelijke waterbouwkundige constructies - onderhevig aan grote mechanische krachten - te realiseren. Het staketsel is vooral gekend als brede wandelweg, aangelegd ten behoeve van een optimale beleving van strand en zee voor zowel de 19<sup>de</sup>-eeuwse badgasten als de plaatselijke bewoners, een functie die het tot op vandaag vervult.

In concept en uitvoering was en is het westerstaketsel van 1888-89 niet te vergelijken met de vroegere. Het werd, en is, geen zuiver utilitair ontwerp en kunstwerk, doch één waarin ook toeristische voorzieningen ingebouwd werden. Zoals o.m.: een brede "wandelweg", een "promenade" in zee met toegang vanaf de kop van het schuildok, de huidige Montgomerykaai, evenals vanaf het klein strand. Daarenboven werd voorzien in aanmeerplaatsen voor een staats-sleepboot, pleziervaartuigen (uitstappen op zee) en voor het veer naar de overzijde van de geul. De aanmeerplaatsen waren voorzien van aangepaste trappen en steigers voor het in- en uitstappen, bij alle waterstanden, van passagiers en scheepslui.

Op de kop van het staketsel werd een zeer ruim platform voorzien, waarop een verbruikszaal met zonneterras kon gebouwd worden. Wat trouwens ook gebeurde. Heden ten dage is er nog steeds een horecazaak gevestigd op de kop van het westerstaketsel.

Het nieuw staketsel werd een troef temeer en een aantrekkingspool voor het Oostendse toerisme, waarvan trouwens ook de Oostendenaars genoten.

Ook op het oosterstaketsel waren er platformen, o.m. voor de tijseinpost, hierop komen we verder terug.

Tijdens de eerste wereldoorlog werden de beide staketsels zwaar geteisterd. Denk maar aan de poging tot de havenblokkering met de H.M.S. Vindictive in 1918. Door de bezettende Duitsers werden op beide staketsels secties gesloopt om eventuele ontschepingspogingen door geallieerde stormtroepen te hinderen.

Na de oorlog werden de beide staketsels hersteld om tijdens de daaropvolgende tweede wereldoorlog terug sterk beschadigd en gedeeltelijk vernield te worden.

In 1944 waren beide staketsels in uiterst slechte staat, niet alleen door oorlogsschade doch ook door algemene verwaarlozing.

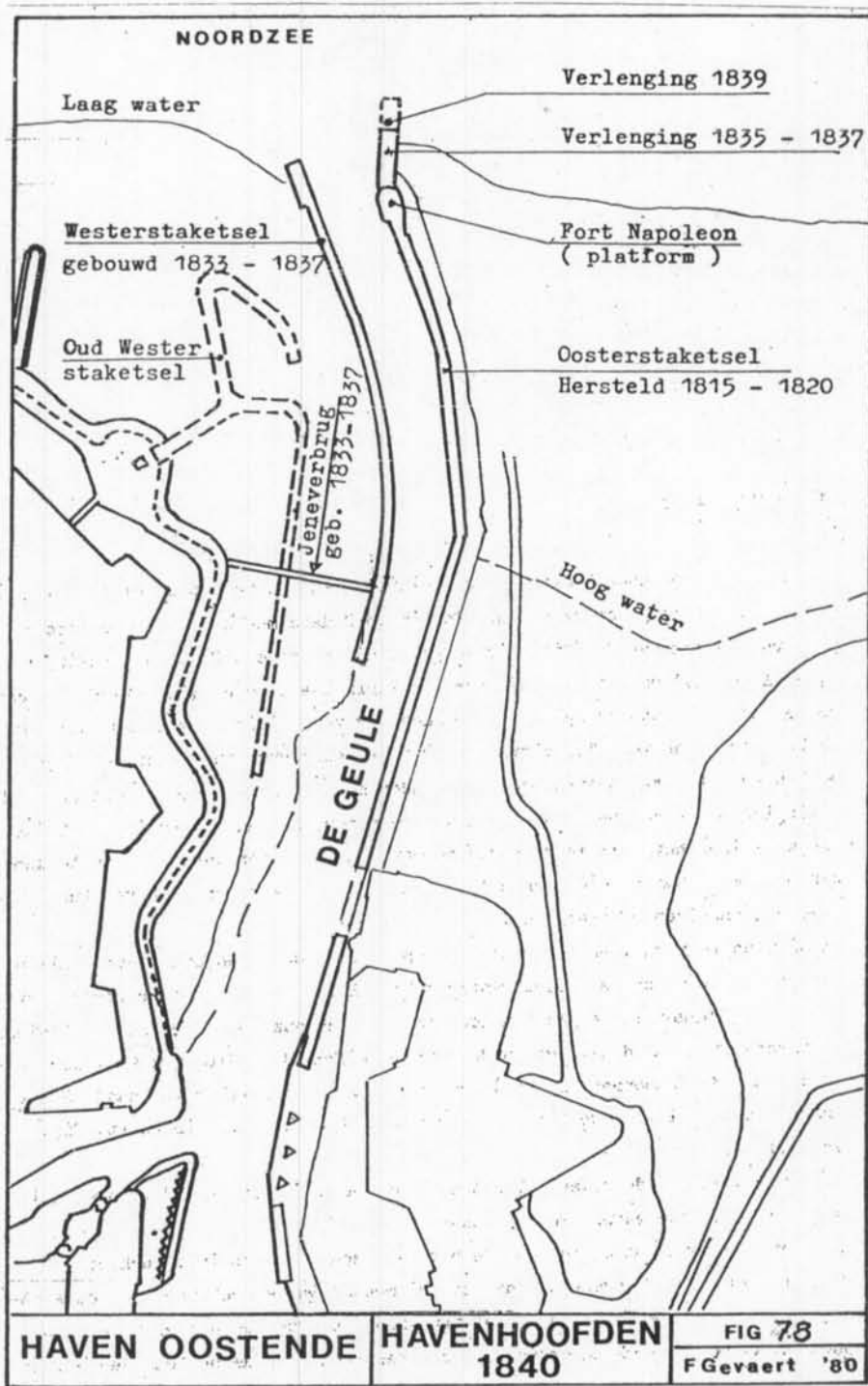
In 1948-49 werd het westerstaketsel herbouwd, gevolgd in 1952-53 door het oosterstaketsel. Bij deze laatste werd gebruik gemaakt om de nieuwe kop van het hoofd te bouwen op het tracé van een later totaal nieuw staketsel, te bouwen oostelijk van de bestaande en zodoende de havengeul aanmerkelijk te verbreden. Op deze nieuwe kop werd een uitgebreide tijseinstation gebouwd, die nu nog bestaat en dienst doet. De post is niet meer bemand, doch volledig vanop afstand bediend.

In 1968 werd gestart met de bouw van een nieuw oosterstaketsel, op een meer oostelijker tracé, waarbij na voltooiing een bredere havengeul kon ingericht worden. Het werd gebouwd in gewapend beton en sloot aan op het nieuw hoofd gebouwd in 1952-53. Na voltooiing in 1969 werd het oude houten staketsel gesloopt en werden stalen ronde geleidepalen geheid in de geul, waarbij de haventoeegang veel breder werd en gemakkelijker toegankelijk voor grotere ferries.

De betonnen constructie werd beschermd door een houten remwerk, zodat bij contact door schepen het beton geen rechtstreekse schade opliep.

O.m. in functie van de toekomstige beveiliging van Oostende tegen stormen en het vergroten van de toegankelijkheid van de haven (met o.a. de bouw van twee "strekdammen"), wordt vanaf oktober 2006 het oosterstaketsel gesloopt en niet meer vervangen .

(wordt vervolgd)



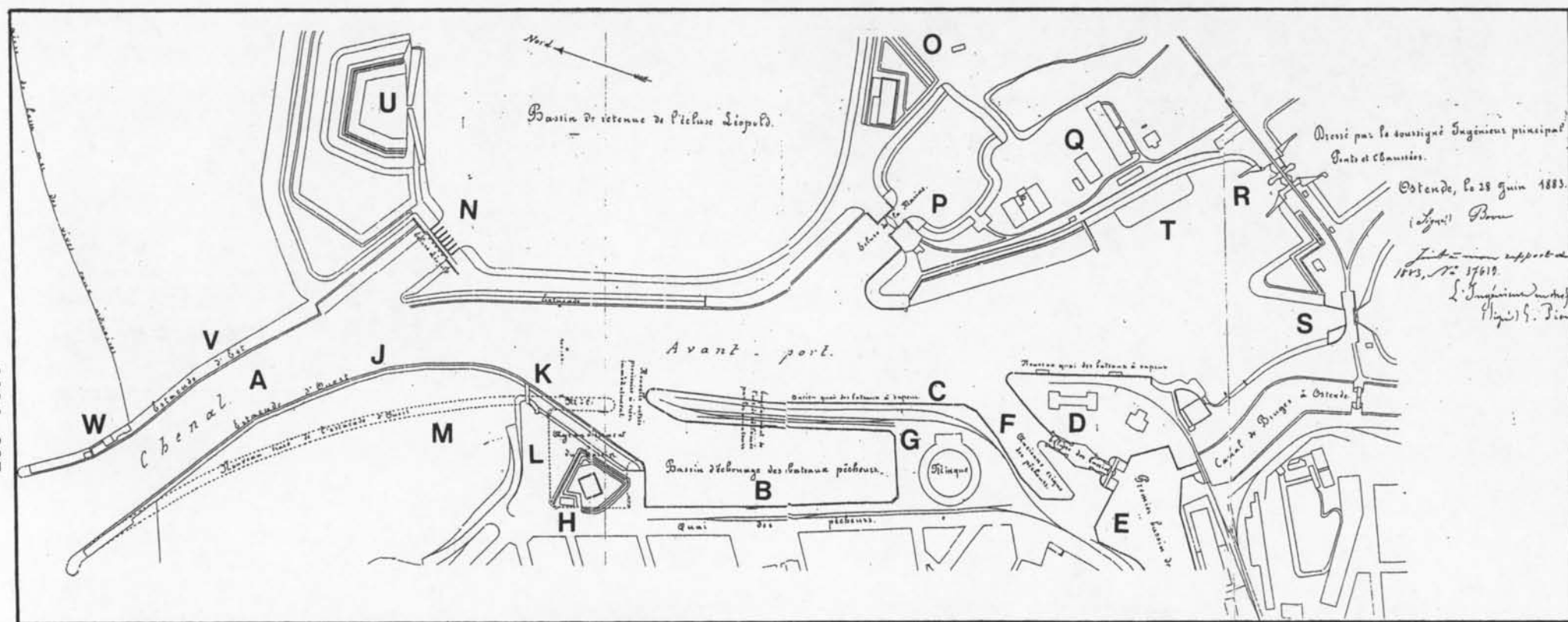


Fig. nr. 79. Haven Oostende 1883. Ontwerptekening voor de uitbreiding van het schuildok voor de visserij (nu Montgomerydok) en verbreden van de havengeul, door o.m. nieuw westerstaketsel.

A: havengeul; B: schuildok ( aangelegd 1867-1871); C: Stoombotenkaai; D: zeestation; E: 1<sup>ste</sup> Handelsdok; F: Visserskreek  
 G: vismijn; H: oesterput van Musin (verdwenen bij de uitbreiding van het schuildok); J: staketsel gebouwd in 1833-1837;  
 K: verlengstuk van het staketsel (uitgevoerd 1880-1881); L: (stippellijn) uitbreiding schuildok (uitgevoerd 1884-1887);  
 M: (stippellijn) nieuw westerstaketsel (uitgevoerd 1888-1889); N: Leopoldsluis en -spuikom; O: oesterput van Valcke-De  
 Knuyt; P: Zeewezenluis en -dok; Q: werkhuisen Zeewezen; R: Militaire sluis; S: Franse sluis; T: kalfaatrooster Zeewezen;  
 U: Hale maan; V: oosterstaketsel (herbouwd 1871); W: tijseinpost.

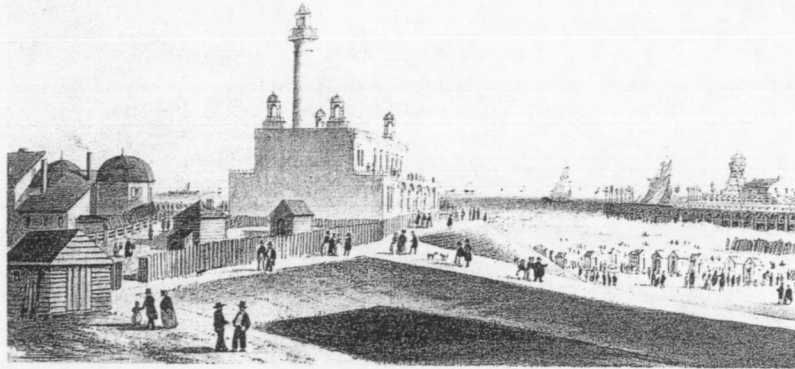


Fig. nr. 80. Lithografie uit circa 1847. In het midden de "Cercle du Phare".  
Rechts de beide staketsels, bemerk de talrijke fakkels.

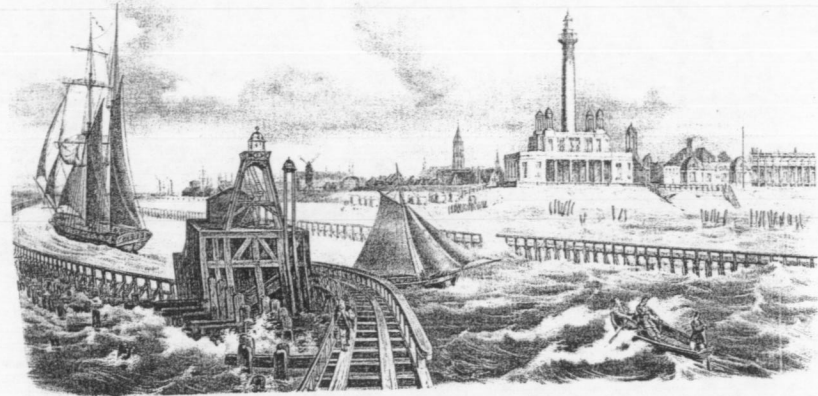


Fig. nr. 82. Litho van Nic. Chapuy van omstreeks 1850. Links het oosterstaketsel, rechts het westerstaketsel. Bemerkt de eigenaardige weergave van de tijseinpost (artistieke vrijheid?). De "Cercle du Phare" beheerst de zeedijk. Rechts het Koninklijk Paviljoen.

2006 - 298

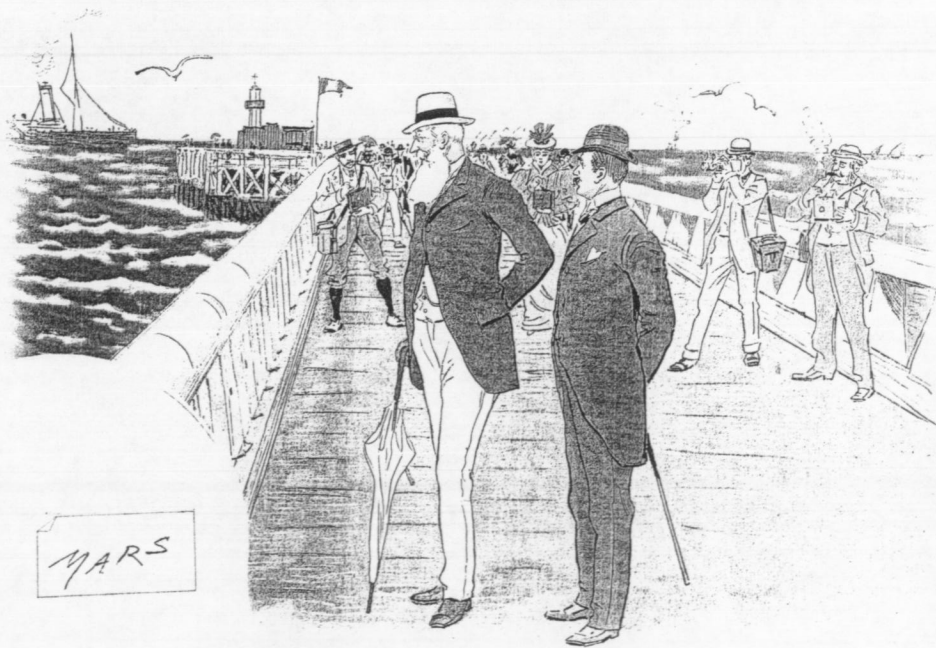


Fig. nr. 83. Litho van Mars uit circa 1900. De tekening stelt het nu nog bestaand, en actueel, westerstaketsel voor, met op de voorgrond een bekend figuur. Bemerkt dat de breedte van de constructie sterk contrasteert met het staketsel op fig. nr. 81.

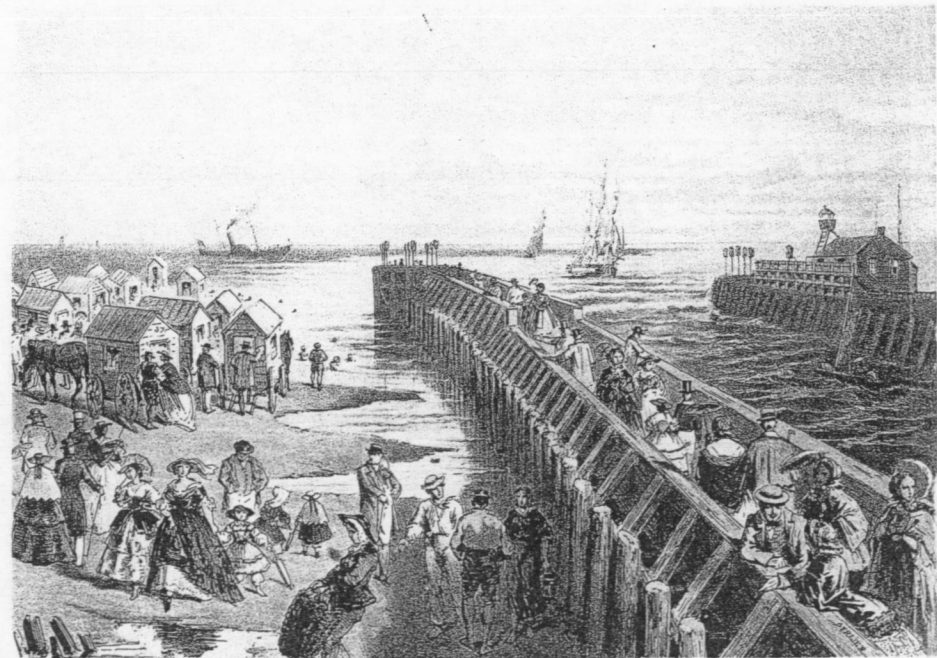


Fig. nr. 81. Litho van Gerlier, uitgegeven in 1859. Het stelt het westerstaketsel voor, gebouwd in 1833-1837. Bemerkt de talrijke toeristen op het smalle staketsel.



Fig. nr. 84. Uittreksel uit de stafkaart van 1911. Het westerstaketsel gebouwd in 1888-1889 en oosterstaketsel uit 1871.

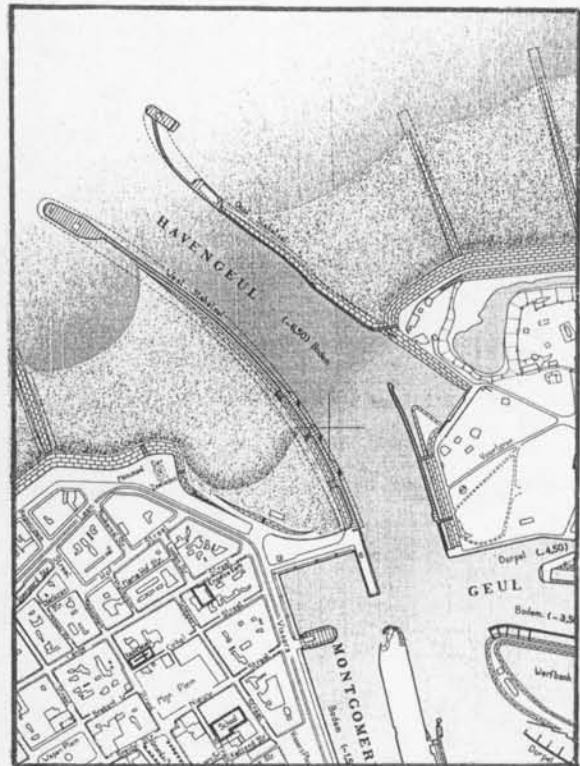


Fig. nr. 85. Uittreksel uit de topografische kaart van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, 1952. Bemerkt de beide herbouwde staketsels, tevens de nieuwe kop, op nieuw tracé, van het oosterstaketsel.

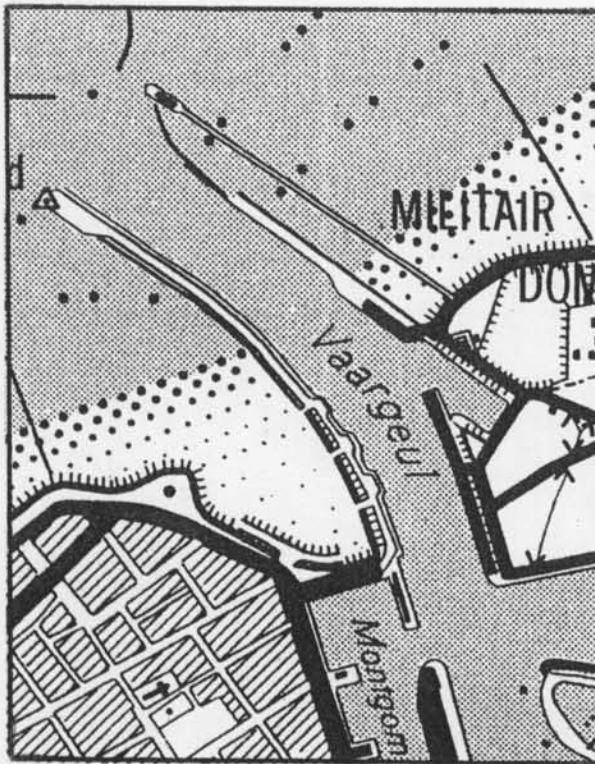


Fig. nr. 86. Uittreksel uit de stafkaart van 1969. Bemerkt het nieuwe betonnen oosterstaketsel. Het oude is nog niet gesloopt. Hier is duidelijk de verbreding van de havengeul af te leiden.

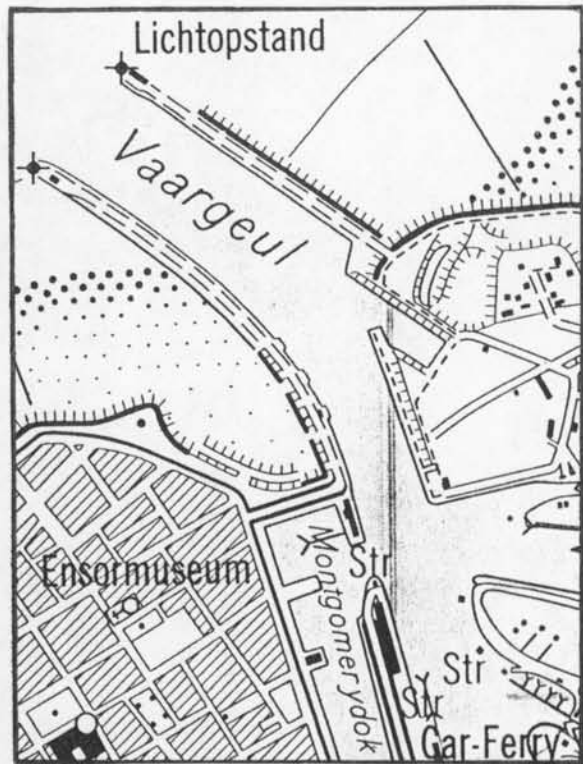
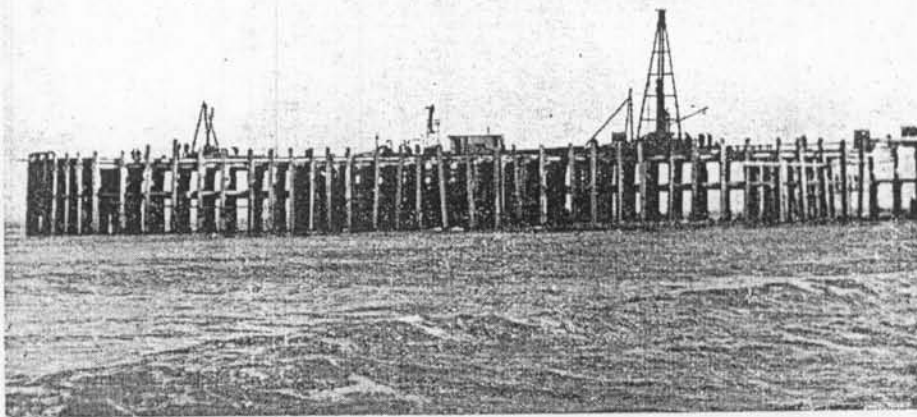


Fig. nr. 87. Uittreksel uit de stafkaart van 1985. De kaart geeft de huidige toestand van de staketsels weer, (september 2006).



Herbouwen van het Westerstaketsel te Oostende — 1948 - 1949  
 Bouwheer : Bruggen & Wegen - Oostende — Aannemer : p.v.b.a. Vollemaere & Craeels  
 Zicht op het hoofd van het in aanbouw zijnde staketsel vanaf het Strand

Fig. nr. 88.

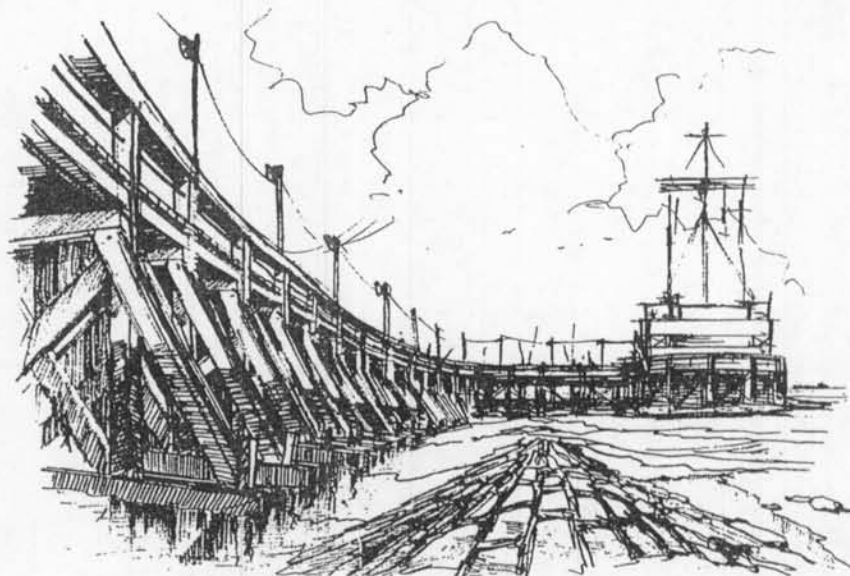


Fig. nr. 89. Het voormalig oosterstaketsel met tijscinpost.  
 Door wijlen Roger Gevaert, 1967.



Fig. nr. 90. Het huidige betonnen oosterstaketsel, 2006.  
 Zal gesloopt worden in de nabije toekomst.

## PLATE-VEILING 2007

**LET OP:** er zijn enkele wijzigingen in de schikkingen betreffende de veiling (in het vetjes aangeduid).

1. **De aanbieder moet een getypte, of minstens zeer goed leesbaar geschreven, lijst samen met de te veilen stukken binnen brengen in het Heemmuseum, Langestraat 69 Oostende op zaterdag 13 januari en dit gedurende de openingsuren van het Museum. De stukken zullen bij het aanvaarden gecontroleerd worden. Er worden geen stukken meer aanvaard de avond van de veiling.**
2. De geschatte waarde per stuk moet minstens 3 €. bedragen.
3. **Op zondag 21 januari, tussen 10u en 12u, zullen de aangeboden stukken te bezichtigen zijn in het Heemmuseum.**
4. Op de avond van de veiling, donderdag 25 januari 2007, zal de lijst met de te veilen stukken te koop aangeboden worden.
5. Het bestuur houdt zich het recht voor de veiling te annuleren indien het aanbod te schraal is.
6. Verder blijven de vroegere schikkingen van toepassing:
  - een % komt ten goede van De Plate. Dit procent wordt vastgesteld op 20 % dat afgehouden wordt van de verkoopsom;
  - de stukken (boeken, foto's, affiches, plannen, enz. maar geen breekbare voorwerpen) moeten betrekking hebben op Oostende of de Kuststreek.

## Verbetering

In het artikel "Van een brouwerij naar een gerenommeerde sportzaak" is een fout geslopen.

Op blz. 2006-269, zesde alinea staat er "En op de hoek van de Warschaustraat woonhuis (1882 – foto 1)

Dit moet worden: "En op de hoek van de Warschaustraat en de Torhoutsesteenweg, vlak bij zijn brouwerij, bouwt hij in 1882 een prachtig woonhuis (zie foto 1).



## VELOCLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 14) OORLOGSPERIODE 1940-1944

door **Michel CAPON**

### V.C. DE ZEEMEEUW OP NON-ACTIEF

Wegens het uitbreken van de tweede wereldoorlog werd V.C. De Zeemeeuw Oostende tot inactiviteit gedwongen. Alle activiteiten aan de kust werden door de bezetter verboden. De kuststrook werd voor het openbaar verkeer afgesloten. De Duitse bezetter vreesde namelijk voor een aanval van de Geallieerden.

De aangesloten renners, die wensten de wielersport verder te beoefenen, waren genoodzaakt bij een wielersclub van het binnenland aan te sluiten. Velo Club De Zeemeeuw werd hierdoor de facto op non-actief gezet.

Onmiddellijk na de Duitse overwinning van einde mei 1940 hadden de beroepsrenners het moeilijk om de draad des levens weer op te pikken. Zeemeeuwrenners Sylveer en Romain MAES namen plaats achter de tapkast van hun café. Anderen maakten tweedehandsfietsen gebruiksklaar voor de terugkerende vluchtelingen en soldaten.

### SMOKKELEN

Nadien werd in het binnenland opnieuw gestart met wielervedstrijden. De voorbereiding op de velokoersen in het voorjaar vergde veel kracht in verhouding tot het te vergaren prijzengeld. Groot werd de verleiding tot smokkelen. Bij sommige coureurs liep de oefenweg samen met de 'blauwersroute'. Ook dat werd voor enkelen een inkomen. De smokkelwaar had een brede waaier: boter, vlees, graan, gerantsoeneerde waren en tabak. Bepaalde Zeemeeuwrenners kozen voor een aanstekelijke combinatie. Van de omgeving van Gistel reden ze naar Zuid-West-Vlaanderen, naar de tabakstreek, met boter. Op hun terugweg waren ze voorzien van tabak, het geld was verstopt in hun schoenen, wanten en soms in hun aarsopening.

Ook tuben waren een gegeerd artikel. Daarvoor staken de renners regelmatig de Franse grens over. Daar was het bandenmateriaal veel goedkoper. Na een tijd kenden ze de beste 'blauwersroutes' als hun broekzak. In het begin stopte men het nieuwe paar tuben onder het zadel. Maar na een tijd hadden de douaniers de training door. Sommige grensbewakers zagen het door de vingers, van anderen moesten ze het dure paar afgeven. Daardoor installeerden de renners voor hun tocht naar Frankrijk oude versleten tuben op hun fiets, die bij hun terugkeer vervangen werden door twee nieuwe.

Het is ook nog gebeurd dat Rik VAN STEENBERGEN (1) in de zomerperiode een wedstrijd in het Waregemse reed. Meer dan goed voorzien van boter op zijn borst, zijn buik en tussen zijn broek vatte hij de terugweg aan. Maar wegens de te grote warmte smolt de kostbare waar vanzelf.... Hij kwam gans besmeurd toe, zonder boter weliswaar !

### WIELERWEDSTRIJDEN GEDURENDE W.O. II

De oorlogsperiode 40-44 werd vooral gekenmerkt door het inrichten van criteria. Voor de renners was er altijd een mooie prijzenpot voorzien. De toeschouwers konden de coureurs voortdurend aanschouwen. Die criteriums werden namelijk op kleine omlopen van ongeveer 2,5 km verreden. De volledige afstand was beperkt van 75 tot 150 km.

Voor de beroepsrenner zelf was het veel interessanter om aan een criterium deel te nemen. Waaronder de gevaren van een wegwedstrijd en het beulenwerk van een klassieker aangaan, zoals opgave door veelvuldig materiaalpech ingevolge het slechte wegdek, op een verre afstand van de aankomst voor een totale prijs van 10.000 à 15.000 Belg.Fr. Rond de 'kerktoren' bood men totale prijzen van 50.000 Belg.Fr aan. Jan Modaal benijdde de renners. Hij knoopte met 1.000 Fr per maand de eindjes aan elkaar, terwijl de coureurs in twee uur tijd hetzelfde bedrag opstrekten (2). De criteriums rezen als paddestoelen uit de grond. Ieder dorp had zijn eigen kermiskoers.

De prijsenvoor fietsmateriaal waren zeer hoog. Een tube kostte vóór W.O. II gemiddeld 50 Fr., tijdens de oorlog liep de prijs op tot een gemiddelde van 2.500 Fr. per stuk (3).

Om de kosten van het fietsmateriaal, voeding en dokter te drukken, verbood het L.V.B. (Ligue Vélocipédique Belge) het gebruik van het versnellingsapparaat. In België reed iedereen met één verzet, meestal 49/17 (4). Het was geen vaste pion (zoals op de piste) maar een vrijwiel. In buurland Frankrijk werd de versnellingsnaaf geduld.

Voor de wedstrijden van stad tot stad werd eerst de toelating gevraagd aan de 'Oberfeldkommandatur'. Er diende altijd rechts van de weg te worden gereden. De organisatoren en de renners dienden de bevelen van de 'Feldgendarmen' en de Belgische Rijkswacht te respecteren bij de doortocht van militaire colonnes. Stopsignalen waren verplichte stopplaatsen. En voornamelijk, het plaatsen van richtingaanwijzers door de inrichters was verboden. Voor de coureurs was het niet eenvoudig de af te leggen weg te volgen zonder één wegwijzer. Blindelings werd op de wedstrijdswagen, die vóór hen uitreed, vertrouwd. Ook de aanwezigheid van het publiek langs de weg kon doorgaan als een richtingsaanwijzer (5).

#### BANDEN VOOR RACEFIETSEN

Het is gebeurd dat Briek SCHOTTE (6) in 1943 bij Parijs-Tours geen reservetuben meer voorradig had en verder te voet moest. Na een uur stappen had hij geluk, wanneer een wielertoerist stop- en naaigerief bij zich had. Die zondagnamiddag naaide hij in de Franse buitenlucht zijn tuben dicht en kon zijn weg naar Parijs voortzetten. Daar nam hij de trein naar Brussel. Deze leerschool wierp voor SCHOTTE vruchten af. Volgend voorval blijkt belangwekkend om aangehaald te worden.

"Na de oorlog (1945) won Briek SCHOTTE de kermiskoers in Olsene op een merkwaardige wijze; een verhaal waarmee SCHOTTE sportavonden graag opluisterde. Hij was die dag in Gent-Wevelgem gestart, Na 50 km reed Briek voor de eerste keer lek. Toen hij terug bij het peloton aansloot, begaf zijn tube opnieuw. Gent-Wevelgem was afgelopen. Er zat niets anders op dan één tube te stoppen. Bij de terugkeer naar huis langs de rivier de Leie merkte hij op dat in Olsene de start nog moest gegeven worden. SCHOTTE schreef zich meteen in. Halfweg koers brak zijn kader, maar gelukkig overhandigde een toeschouwer hem vlug een fiets. Schotte won de wedstrijd en keerde met bloemen naar huis. Intussen had zijn vriend-verzorger zich radeloos naar het ouderlijk huis van SCHOTTE begeven. Hij had hem niet meer gezien sinds de start van Gent-Wevelgem. Net wanneer hij met de koffers in de hand de opgave van zoonlief meedeelde, reed SCHOTTE met de bloemtuil het erf op. "Ik zie mijn- totaal verbaasde ouders nog altijd in het deurgat staan... Opgeven en toch winnen, dat hebben er mij niet veel nagedaan!" (7).

#### NAAR HET BUITENLAND

Voor de verplaatsingen naar het buitenland (voornamelijk Frankrijk) hadden de renners een 'Ausweis' of internationaal paspoort nodig. In Frankrijk was het financieel

aantrekkelijk fietsen. Vandaar dat veel West-Vlamingen, en ook Zeemeeuwrenners, naar ginder gingen koersen. Zo voorzagen de Franse rijwielmerken een fiets, tuben, een petje, een trui, eten en drank. De Belgen hoefden enkel hun zadel en guidon mee te brengen. Dit omdat iedere renner van schouderbreedte verschilt en zijn zitvlak gevoelig is (8). Deze regels golden ook voor de periode van vóór W.O. II (9).

### VLAAMSE WIELER UNIE

Tijdens de tweede Wereldoorlog werd de L.V.B. (Ligue Vélocipédique Belge) voor de eerste maal in haar geschiedenis gefederaliseerd. Toen werd de diepgewortelde Vlaamse wielerkwestie, een problematiek waarbij de Vlamingen zich al ruim een halve eeuw miskend voelden door het Brussels-Belgisch establishment, in de oorlogscontext opgelost (10).

Vanaf mei 1940 roken de Vlaamse federalisten hun kans om de L.V.B. te gronde te richten. Op 14 augustus 1940 verenigde het Algemeen Vlaams Sportverbond twaalf sportbonden, die onafhankelijk van enige politieke overtuiging een bepaalde sporttak onder hun leiding hadden. Voor de wielersport nam Achiel VAN GOOLEN van de Antwerp Bicycle Club het voortouw (11). Onmiddellijk werden er met de L.V.B. onderhandelingen gestart. Zoals in al de Belgische communautaire kwesties werd het een lang en hard discussiegevecht.

Uiteindelijk werd op 18 februari 1942 de federalisering een feit. De Belgische Sportbond bleef voortaan als koepelstructuur van de Vlaamse en Waalse vleugel bestaan. Daarbij waren de Vlaamse Wielers Unie (V.W.U.) en de Union Cycliste Wallonne (U.C.W.) quasi-autonome afdelingen (12). Begin juni 1944 hield de V.W.U. op te bestaan (13).

In 1935 was er reeds een afsplitsing geweest in een reactie op een sportwereld die de facto hoofdzakelijk in handen van Franstaligen was. In Antwerpen werd toen de Vlaamse Wielersbond opgericht. De actieradius reikte niet verder dan de categorieën 'Beginnelingen' en 'Junioren'. De Vlaamse Sportbond kende in 1939 692 aangesloten renners. Er werden 182 wedstrijden ingericht (14).

### BEROEPSRENERS 'A' en 'B'

In de winter van 1940 richtte het Centraal Sportcomité van de L.V.B. uit sportieve overwegingen een tweede categorie profs op, de beroepsrenners 'B'. In feite waren het de 'Onafhankelijken' van voorheen. De categorie beroepsrenners was toen 244 man sterk en op één dag werden er soms drie profwedstrijden verreden, wat organisatorisch en financieel dus niet houdbaar was. Een aanpassing van het wedstrijdreglement drong zich op, behalve voor de provincies Henegouwen, Luik en Limburg vanwege het lage aantal wedstrijden van beroepsrenners aldaar (15).

Vanaf juni 1941 mochten beide profreeksen niet meer samen rijden en op dezelfde dag werd het aantal wedstrijden beperkt : één voor A en twee voor B. 56 renners hadden een A-licentie en 188 een B-vergunning (16).

### BEVOORRADING

De renners vertrokken thuis met wat fietsgerief en een knapzak op de rug. Wat kon die knapzak bevatten? Een biefsuk, een stuk boter, enkele sneden brood. Al fietsend, vergezeld van een schare supporters, trokken de renners naar de start. Slechts als de vertrekplaats meer dan 40 km van huis verwijderd lag, gebeurde het dat het spoor genomen werd. In de nabijheid van de vertrekplaats stapten de coureurs zonder schroom of vrees een café binnen. Terwijl de

uitbater de biefstuk braadde, verkleedden zij zich achteraan in een zaaltje, of eventueel in de keuken (17).

Voor klassieke wegwedstrijden van stad tot stad konden de renners hun koffers met kledij afgeven aan een vrachtwagen die ermede naar de aankomstplaats reed.

Wat hadden de renners bij gedurende de wedstrijd? Een tube rond de hals en een andere onder het zadel, een pomp, twee drinkbussen, koeken en wat reparatiemateriaal in de rugzakjes. Zij die gevormd waren in het smokkelen konden bijwijken hieraan soms suikerklontjes en enkele kleine reepjes chocolade toevoegen. Dit waren toen zeer gerantsoeneerde levenswaren.

En wat met de zogenaamde versterkende middelen? Vóór de oorlog waren alcoholische dranken gemengd met eierdooiers in gebruik. Vanaf W.O.II pepten sommige coureurs zich ook op met cafeïnemengsels en/of suikerklontjes met enkele druppels ether (18).

### VERPLICHTE TEWERKSTELLING

Bij verordening van 6 oktober 1942 voerde 'Generalbevöllmachtiger für den Arbeitseinsatz', Fritz SAUCKEL, de 'Dienstverpflichtung' in. Het Oostfront leed immers aanzienlijke verliezen en de vrijwillige arbeiders richting Duitsland waren niet talrijk. Alle mannen van 18 tot 50 jaar en alle vrouwen van 21 tot 35 jaar konden een oproepingsbevel verwachten <sup>(2)</sup>.

Ook de Oostendse renner Jean LAROYE (19) werd vanaf 1942 kandidaat-werknemer. Het gebeurde dat er na een wielervedstrijd controle hierover uitgevoerd werd door de bezettende overheid. Wat deden renner Jean, en ook anderen? Bij inschrijving deelden ze de afgevaardigde van de V.W.U. (Vlaamse Wieler Unie) mede, dat ze in geval van controle onmiddellijk na de aankomst rechtstreeks zouden doorrijden naar de plaats waar ze zich verkleed hadden; en hun prijzen in het plaatselijk uitbetalend café niet zouden komen afhalen.

Het is zelfs gebeurd dat er, bij echte of vermeende controle, na het overschrijden van de aankomstlijn onmiddellijk en direct in rennerskledij naar huis gereden werd. De meegereisde supporter kwam de burgerkledij ophalen en bezorgde het aan zijn coureur 's avonds of 's anderendaags te zijnen huize. Nadien werden de prijzen in de loop van de week, volgens een steeds vooraf afgesproken dag, ter gelegenheid van een oeferirit bij de afgevaardigde van de V.W.U. (Vlaamse Wieler Unie) aldaar thuis afgehaald (20).

Zoals men hieruit kan vaststellen, hadden geen renners zin in een buitenlands werkavontuur en ze zochten verwoed naar allerlei manieren om aan de 'Dienstverpflichtung' te ontsnappen.

### NIEUW BEGIN

Gedurende W.O.II had de kleine man (en dus ook de sportmens) het zeer moeilijk om te overleven. Hij graaide mee wat er te rapen viel. De fietskosten werden prijzig en het materiaal schaarser. De broodrenner moest leren zijn plan trekken en was aangewezen op zijn eigen handen. Hij moest zelf gaan instaan voor het opknappen en de herstelling van zijn race-fiets en bijbehoren. Na de oorlog plukte hij hiervan de vruchten. Velen van de oorlogswielrenners openden na W.O. II een fietsenzaak.

## VERWIJZINGEN

- (1) Rik VAN STEENBERGEN: °Arendonk 9/9/1924 - + Antwerpen 15/5/2003.  
Oorlogsresultaten: (K.v.B. = kampioen van België)  
1939-41: Als beginneling en junior behaalde hij op de weg 52 + op de piste 47 = 99 zegepralen.  
15/8/41 : 2e K.v.B. beginnelingen weg  
9/11/41: beroepsrenner: K.v.B. omnium piste: 4e als 18-jarige.  
1943 : weg : K.v.B. : 1e  
Ronde van Vlaanderen : 1e  
Kamp. van Vlaanderen : 1e  
Omloop van de Vlaamse Gewesten : 1e  
piste: K.v.B. omnium : 2e  
K.v.B. snelheid : 7<sup>e</sup>  
1944: K.v.B. achtervolging : 1e  
K.v.B. omnium : 1e  
(Bron = Achiël VAN DEN BROECK, De miljoenenfiets van Rik Van Steenbergen, blz 36  
= Velo Gotha 2005, Harry Van den Bremt, Joël Godaert en Paul De Keyser, blz 592-593).
- (2) GELDHOF Patriek en VANYSACKER Dries, En de broodrenner hij fietste verder, Leuven 2005, blz 149.
- (3) Ibidem (2) blz 82 en 149
- (4) Ibid. (2) blz 83
- (5) Ibid. (2) blz 121
- (6) Albéric (Briek) SCHOTTE : ° Kanegem 7/9/1919  
Oorlogsresultaten: 1939 : Als Onafhankelijke werd hij in 1939 winnaar van de Ronde van het Westen voor beroepsrenners. Wegens de oorlogsdreiging werd de laatste rit van die Franse rittenkoers niet gereden. Schotte die op dat ogenblik leider was, werd tot eindwinnaar uitgeroepen.  
1940: Ronde van Vlaanderen: 3e  
K.v.B. weg: 4e  
1941: Kamp. van Vlaanderen: 1e  
K.v.B. weg: 5e  
1942: Ronde v. Vlaanderen : 1e  
Omloop van de Vlaamse Gewesten: 3e  
Parijs-Reims: 4e  
1943: Luik-Bastenaken-Luik: 4e  
1944: Ronde van Vlaanderen: 2e  
Waalse Pijl: 2e  
(bron: André Blancke, Ijzeren Briek, .Gent 1987, blz 186 e.v.)  
Aanhaling Schotte: "In mijn tijd reed ik de avond voordien met mijn koersfiets naar de startplaats met twee tuben rond mijn nek. Nu hebben al die coureurs een auto" (Patrick Cornillie, Alleen dalen gaat vanzelf; blz. 23).
- (7) Vanwallegem Rik & Decramer Bo , Briek Schotte de laatste der Flandriens, Tielt 1999, blz. 59  
Ibid. (2) blz. 83
- (8) Ibid. (2) blz. 155
- (9) = Persoonlijke mededeling Zeemeeuwrenner Pol Maes De Haan 2003  
= Zie ook Michel Capon, V.C. De Zeemeeuw Oostende deel 8, Pol Maes, in: De Plate, dec. 2004 blz. 275.
- (10) Ibid. (2) blz. 49
- (11) Ibid. (2) blz. 51
- (12) Ibid. (2) blz. 61
- (13) Ibid. (2) blz.153
- (14) Ibid. (2) blz.51

- (15) Ibid. (2) blz. 142  
 (16) Ibid. (2) blz. 143  
 (17) Ibid. (2) blz. 125  
 (18) Mededeling Zeemeeuwrenner Albert Pauwels (Oostende, februari 2004); die eraan toevoegde er zelf nooit geen gebruik van gemaakt te hebben.  
 (19) Jean LAROYE (°Oostende 23/12/1923): Was woonachtig bij zijn ouders Paul LAROYE - Fernande CORNU, die de textiel-winkel In 't Molentje-Au Moulin gelegen te Oostende hoek Kapellestraat 56 / Sint Paulusstraat 15 exploiteerden; rechtover Caddy Tailors.  
 (20) Mededeling Jean Laroye 31/7/06 en 8/8/06.

Verdere bronnen: eigen verzameling en archief.

**AUSREISE - Erlaubnis aus dem Kuestengebiet**  
 Toelating om het Kustgebied te verlaten  
 Permis de sortie de la zone côtière.

Nur gültig in Verbindung mit der Identitätskarte Nr. 195326  
 Slechts geldig met de eenzelvigheidskaart Nr.  
 Ce permis n'est valable que joint à la carte d'identité No

ausgestellt von der Bürgermeisterei in Ostende am 2.5.42  
 afgeleverd door het gemeentebestuur van den  
 délivré par l'administration communale de le

Herr / Frau Laroye Jean  
 Heer / Mevrouw  
 Monsieur / Madame

Mädchenname und Staatsangehörigkeit vor der Verheiratung  
 Meisjesnaam en nationaliteit vóór het huwelijk  
 Nom de jeune fille et nationalité de l'intéressée avant son mariage :  
 23.12.23 Belg.

wonende te Ostende ist berechtigt sich  
 domicilié(e) à est autorisé(e) de se rendre

von Ostende nach Gent-Brüssel-  
 van naar  
 de Antwerpen-


über Brügge und zurück zu begeben.  
 over en terug te begeven.  
 par et de rentrer par le même chemin.

Grund Berufsfrennfahrer  
 Reden  
 Raison du voyage

Gültig am bezw. vom 28. Jan. 43 bis 28. VII. 43  
 Geldig op, of van  
 Valable le, resp. à partir du  
 Ostende den 28. Jan. 43 le

AUSWEIS Nr. A 13558  
 Bewijs Nr.  
 Permis No

Das Verkehrsbüro  
 Het Verkeersbureau  
 L'Agence des Voyages



De "Ausreise" van Jean LAROYE, die toeliet om het spergebied (kust) te verlaten en zich te begeven naar Gent, Brussel of Antwerpen om daar in de plaatselijke velodroom aan wielervedstrijden deel te nemen of er te gaan trainen.



*Ichtegem - juniors - 1943*

*1<sup>o</sup> Vandriessche*

1943: Mariakerkenaar Félicien VANDEN DRIESSCHE (° Oostende 08 sep. 1923) wint de juniorswedstrijd te Ichtegem vóór Georges DESPLENTER (° Handzame 28 aug. 1922). Bemerck de toen zeer grote volkstoeloop.



1944: De 18-jarige Oostendenaar Jean LAROYE wint het kampioenschap van Vlaanderen voor juniors te Rumbeke. Rechts van Jean: Nestor VERSTRAETE. Links: Odo INGELBRECHT en renner Albert PAUWELS (Oostende).

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).  
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt*  
*Uw kleurenfoto's manueel*  
*afgewerkt volgens de*  
*moderuste technologie*  
*met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

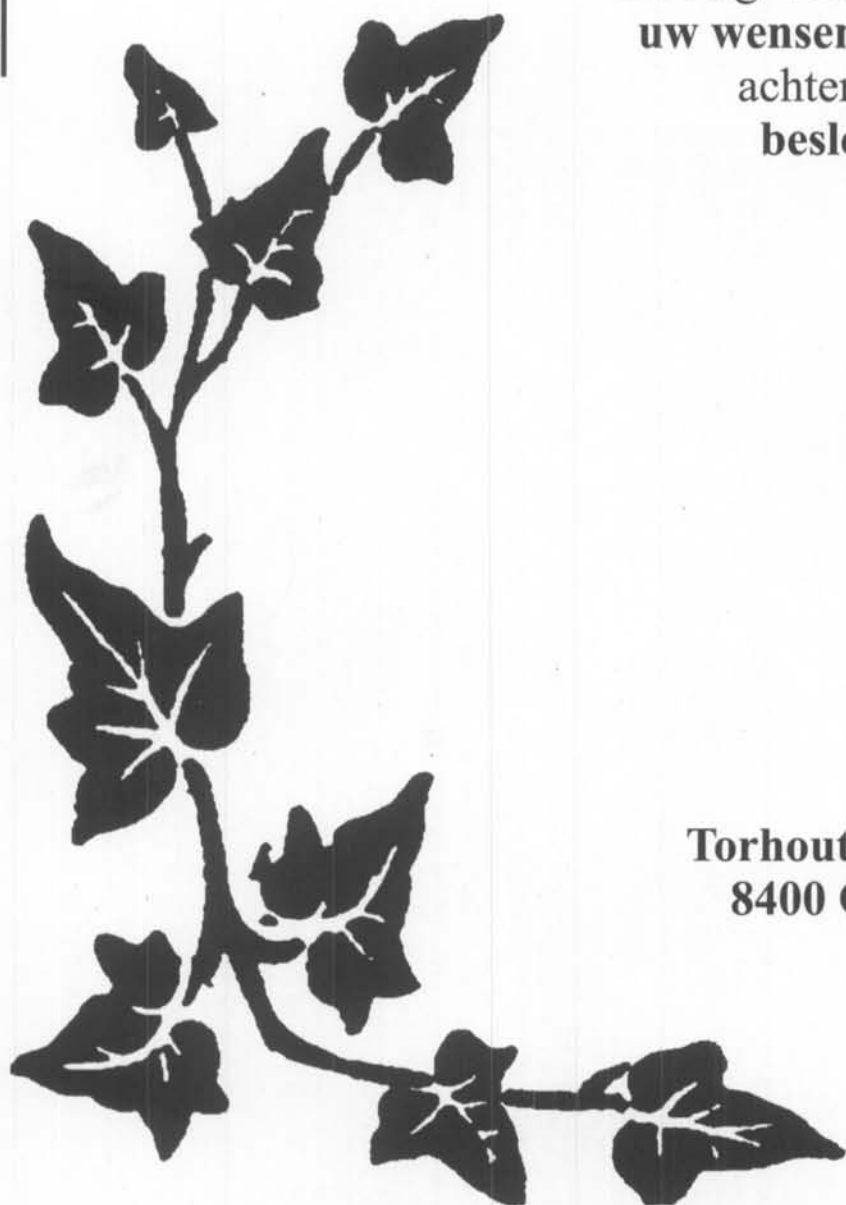
Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is



# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53



**“Visbennen op de kaai”**

# DE PLATE

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



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

**Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

**Abonneer U**

**of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement**

Jaarlijks abonnement: € **15**

Beschermd abonnement: € **20**

Weldoend abonnement: € **30**

te storten op rekening **473-6090311-30**  
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

# **DE PLATE**

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

**Prijs Cultuurraad Oostende 1996.**

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 35**

**NUMMER 12**

**MAAND december 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

- blz. 312: **I. VAN HYFTE:** Van "Hôtel de Flandre" tot "Grand Hôtel George V". De historiek van een galerij.
- blz. 323: Plate-veiling 2007.
- blz. 324: Foutjes en verbeteringen.
- blz. 325: **R. JANSOONE:** Op "Themis" bankje: de gerechtelijke nasleep van de Vissersopstand in 1887 (slot).

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN  
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

**Verantwoordelijke uitgever:** . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Hoofdredacteur:** Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

**Rekeningen :** 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

**Het Bestuur**

*Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

*Voorzitter:*

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

*Ondervoorzitter:*

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

*Secretaris:*

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

E-mail: plate.oostende@telenet.be

*Penningmeester:*

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

*Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

**Schreven in dit nummer:**

Ivan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

## **DECEMBER ACTIVITEIT**

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende activiteit:

Donderdag 14 december 2006 om 14.30u en 20.00u

in de Conferentiezaal van de V.V.F. Oostende, Dr. Louis Colensstraat 6

Filmnamiddag en –avond: **OOSTENDSE FILMS**

Er worden drie films geprojecteerd.

De eerste twee films zijn gerealiseerd door dhr. Jean-Pierre DEVOLDER, Plate-lid en ook bestuurslid van de Koninklijke Ciné Club Oostende.

Verleden jaar maakten wij reeds kennis met enkele kortfilms van deze talentvolle amateurfilmer.

De derde film is een 16 mm. film uit onze eigen Plate-collectie die we in samenwerking met Jean-Pierre DEVOLDER op DVD hebben overgezet.

**Film 1: De herbegravenis van E.H. Henricus Pype ‘Vader der Visschers’ 1854-1926**

We volgen de plechtigheid van 16 september 2006 in de kerk, de stoet naar de begraafplaats en de zinking van de kist met de bloemenhulde (duur 10’).

**Film 2: De Plate-reis naar Plassendale en Zonnebeke van zondag 11 juni 2006**

Allen die de reis meemaakten zullen deze film willen zien. Jean-Pierre DEVOLDER maakte opnamen in de Oude Kaasmakerij en het Memorial Museum, maar ook mooie poëtische beelden van Tyne Cot Cemetery (duur 10’).

**Film 3: Jan Piers 1959-1980**

Een terugblik op de carrière van Jan Piers: meer dan 21 jaar burgemeester van Oostende, 7 jaar volksvertegenwoordiger, 6 jaar senator en 2 jaar staatssecretaris van Openbaar Ambt en Toerisme.

We maken de inhuldiging van de vlieghaven mee(1968), lopen met Jan Piers in de Cimatèrestoet, ontvangen in tegenwoordigheid van Prins Karel de Oudstrijders in het Feest- en Kultuurpaleis, zijn aanwezigheid in de Sint-Petrus en Pauluskerk met Prins Albert en prinses Paola zo’n zevenentwintig jaar geleden, om nog niet te spreken van de vele ontvangsten en plechtigheden in het Kursaal en op het Stadhuis.

Een film samengesteld door en met beelden van de gekende cineast Roger CLAEYS. De commentaar bij de beelden is van Bob VAN BAEL (BRT) (duur 55’).

Terug een filmnamiddag (14.30u) of een filmavond (20.00u) om niet te missen. Oostendenaars en aangespoelden, brengt uw vrienden en kennissen mee, de toegang is vrij en het is “kinderen toegelaten”.

**OPGELET:** Wegens de kerstperiode vinden deze filmvertoningen plaats op de **tweede** donderdag van de maand en niet op de vierde (laatste) donderdag van de maand.

## Van “Hôtel de Flandre” tot “Grand Hôtel George V”. De Historiek van een galerij.

door Ivan Van Hyfte

Ik ken in Oostende weinig straten die zó eigen-aard-ig zijn als de James Ensorgalerij.

Het is de enige straat die langs weerszijden enkel pare huisnummers telt; aangezien de galerij privé-bezit is, moeten alle eigenaars zelf instaan voor herstelling en onderhoud; ook enig in het stadsbeeld is haar glazen dakbedekking en de meeste Oostendenaars kennen niet eens haar officiële naam (maar houden het bij de “Gloazestroate”)...

De volkstelling van 1814 (1) vermeldt 2 panden die de toegang vormden tot wat aanvankelijk een doodlopende steeg was. Kattestraat 9, bewoond door Guillielmus VANDERGINST (2) en Kattestraat 10, bewoond door Bartholomeus GAUSSEN (3).

Na 1835 (4) en vóór 1839 (5) worden die twee (6) panden afgebroken om plaats te maken voor het neo-classicistisch “Hôtel de Flandre”, toen één van de grote hotels binnen de vestingstad. Zo bezat het een grote inrijpoort, een langgerekte, achterliggende binnenkoer waar koetsen en rijtuigen werden gestald en waar paarden werden afgespannen, en een tuin (7)

In de gemeenteraadszitting van 12 mei 1858 worden een aantal straatnamen gewijzigd: de Kattestraat wordt Vlaanderenstraat die zijn naam te danken heeft aan het gelijknamige hotel, dat graag zijn deuren opende voor buitenlandse excellenties, zeker tot 1857. Zo vond ik in de “Liste des Etrangers” van een plaatselijke krant een Russische prinses uit Sint-Petersburg, prinses von GAGARIN, die er op 17 september logeerde.

Maar rond 1860 wordt “Hôtel de Flandre” afgebroken en vervangen door een nieuw hotel met dezelfde naam. Voor de uitvoering ervan tekent de Kortrijkse architect Hendrik BEYAERT (8) een ontwerp in neo-renaïssancestijl (9) dat perfect de stijl weergeeft van de gebouwen van de Nationale Bank te Brussel: fraaie lijnen, stemmige versieringen zonder bombastisch te willen zijn. De Brusselse “propriétaire” Gustave van LEEMPOEL de NIEUWMUNSTER verhuurt het in 1863 aan Auguste VERMEIRE.

Bij openbare verkoop in 1873, kopen (10) Joseph DAVID, kaarsenfabrikant, Schipperstraat 24, en zijn echtgenote, Adelaïde VALCKE, dit schitterend staaltje van monumentale architectuur dat tot op vandaag, als oudste hotel van Oostende, nog steeds te bewonderen is onder de naam “Grand Hôtel George V”.

17 jaar later, in 1890, schenkt Joseph (11) het hotel en een deel van het huis Christinastraat 22 aan zijn zoon Edouard DAVID, echtgenoot van Marie VANCUYCK. Deze uitbaatster van het Kursaalrestaurant mikt op een Engels cliënteel en laat de - are 97 centiare (12) een grondige metamorfose ondergaan: onder een tonvormige overwelfde galerij (13), ter hoogte van de oorspronkelijke binnenkoer, komen 16 winkeluitbatingen (14). De doodlopende “Galerie Léopold II” was geboren. Merkwaaardige vaststelling: recent studie-onderzoek op het door de stad aangekochte topstuk “De daken van Oostende” van ENSOR wees uit dat de schouw, helemaal links op het doek, dient in verband gebracht te worden met de stoommachine, opgesteld in een annexe, achter de galerij (15).

Achteraan het wandel- en winkelcomplex was zelfs een bioscoop (16) en een drukkerij (17).

Na de Eerste Wereldoorlog, in 1923, houdt DAVID het voor bekeken: hij verkoopt zijn hotel (ondertussen "Grand Hôtel Léopold II), de winkelpanden en de cinema aan de naamloze vennootschap "Ostende Littoral" voor de prijs van 565.000 F (18). Die breekt de scheidingsmuur af met de bedoeling de galerij (ondertussen - officieus - de James Ensorgalerij) door te trekken tot aan de Christinastraat. Daarvoor dienen eerst 3 panden, de nummers 24, 26 en 28 te worden aangekocht en gesloopt.

Op de vrijgekomen ruimte verrijst een nieuw winkel- en appartementencomplex, in art-deco stijl, naar een ontwerp van architect A.V. FOBERT. In het gevelfront, op de gelijkvloerse verdieping, wordt een opening voorzien die toegang verschaft tot de galerij. Zo zijn Christinastraat en Vlaanderenstraat, via de galerij, rechtstreeks met elkaar verbonden. Ook het gelijkvloers van het "Grand Hôtel Léopold II" wordt zeer grondig aangepakt en verbouwd in dezelfde interbellumstijl zoals het gebouw aan de kant van de Christinastraat.

In 1945 vervangt architect A.J. VANDENBERGHE de beglaasde dakkap door een koepel van glazen tegels met luchttrekkers. Ook worden de winkelpanden verbouwd naar de heersende trends van toen en uitgespeeld als toeristische troef.

Op 24 maart 1955 koopt de naamloze vennootschap "Grand Hôtel George V" het oude hotel, aan de ingang van de galerij, aan. De link naar de huidige naam is dan ook vlug gemaakt (19).

Weldra kan een bijna uitsluitend Engels publiek zich vergapen aan de Sheena Scott-shows in "The Flemish Inn".

Maar de toenemende structurele problemen van de galerij waren voor menig wandelaar en toerist een doorn in het oog. De gladde, wat oneffen granito-vloer werd alsmaar meer aangetast en het "vuil" geworden fraaie glazen dak lekte bij regenweer. Handelaars en eigenaars vonden dat hun "gloazestroate" aan een dringende beurt toe was. Hun private investering mondde, eind 1997, uit in een herstel en de reiniging van het fragiele dak en het aanbrengen van een nieuwe vloerbekleding nadat experts de uitgebreide onderkerderingen (!) op stabiliteit hadden gecontroleerd.

Nu kan er in dit leuk ogend "straatje" geslenterd, gekocht, getafeld of gedronken worden. En hoe zou ENSOR zich hier voelen? Als etalagekijker of stamkroegloper?...

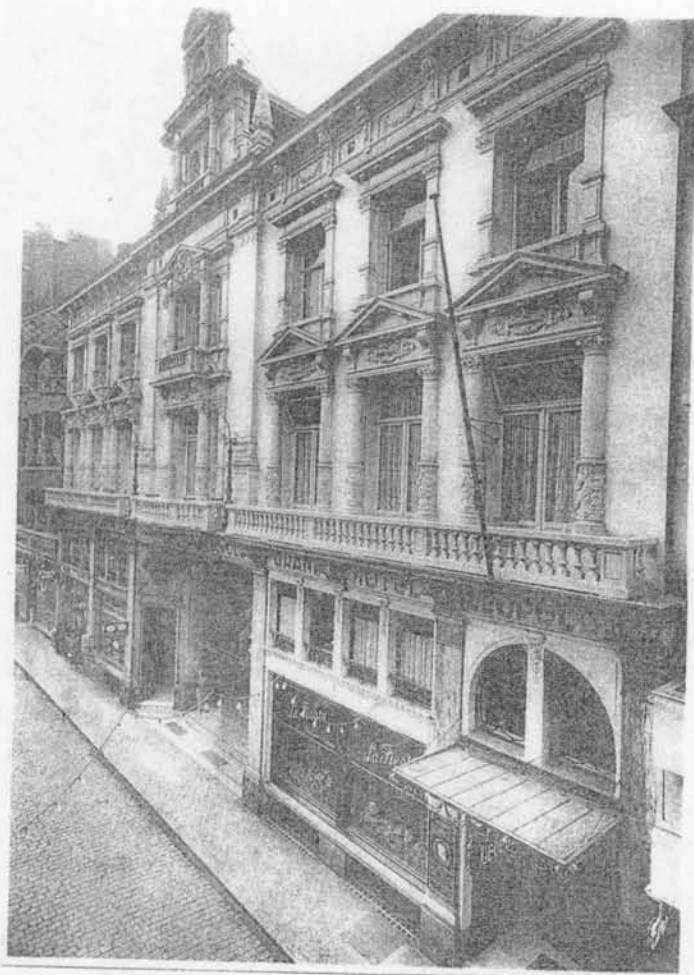
(Met dank aan de heer Roger TIMMERMANS)

#### VERWIJZINGEN

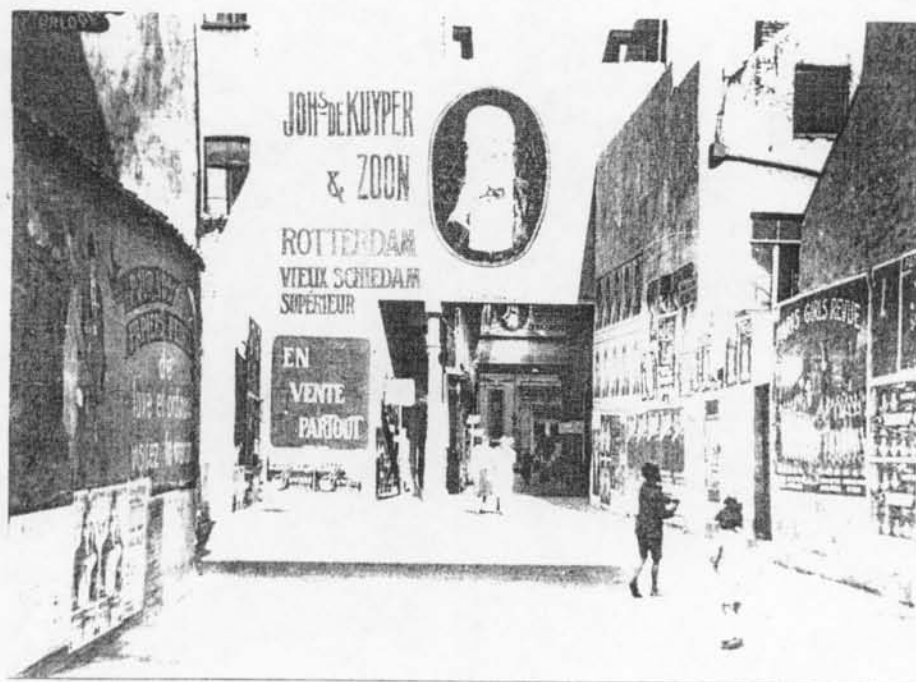
- (1) R. ROTSAERT, Volkstelling 1814, deel XIII Stad Oostende, (1980), p.40
- (2) G. VANDERGINST ° Ieper 1743, wetshouder  
x Cornelia FAUSON? ° Kortrijk 1749
- (3) B. GAUSEN ° Amsterdam 1750, eigenaar-makelaar  
x Maria DEFRIM, ° 1757  
2 kinderen: Maria (°1795) en Amelia (°1796)
- (4) zie Stadsplan VANDEWATER, 1829-1835
- (5) zie plan AVANZO, ± 1839
- (6) Eén ervan, n°10 (perceel 178 op het kadastrale plan van ± 1835) heette toen nog "De Kat" want eind 17<sup>de</sup> eeuw was er op de westzijde van de "Cattestraete" een huis dat de naam droeg "De Catte" waaruit de straatnaam is gegroeid.
- (7) G. DEVENT, "Zee en Duinen" (1991), p. 75-porseleinkaart.
- (8) N. HOSTYN, De Plate, 1979, p. 16 "Bouwmeesters van Oostende, Belle Epoque XVII, Henri Beyaert".







1930



6 september 1921(Verz. M.S.K. Oostende)



James Ensor poseert op 09 april 1935, richting Christinastraat (Verz. M.S.K. Oostende)



James Ensor poseert op 09 april 1935, richting Christinastraat (Verz. M.S.K. Oostende)



05 juni 1954. Burgemeester Van Glabbeke opent officieel de "James Ensorgaanderij" (Verz. M.S.K. Oostende).



05 juni 1954. Toehoorders tijdens de speech (Verz. M.S.K.Oostende)



05 juni 1954. James Ensorgaanderij nr. 12 "Art Shop" (Verz. M.S.K. Oostende)



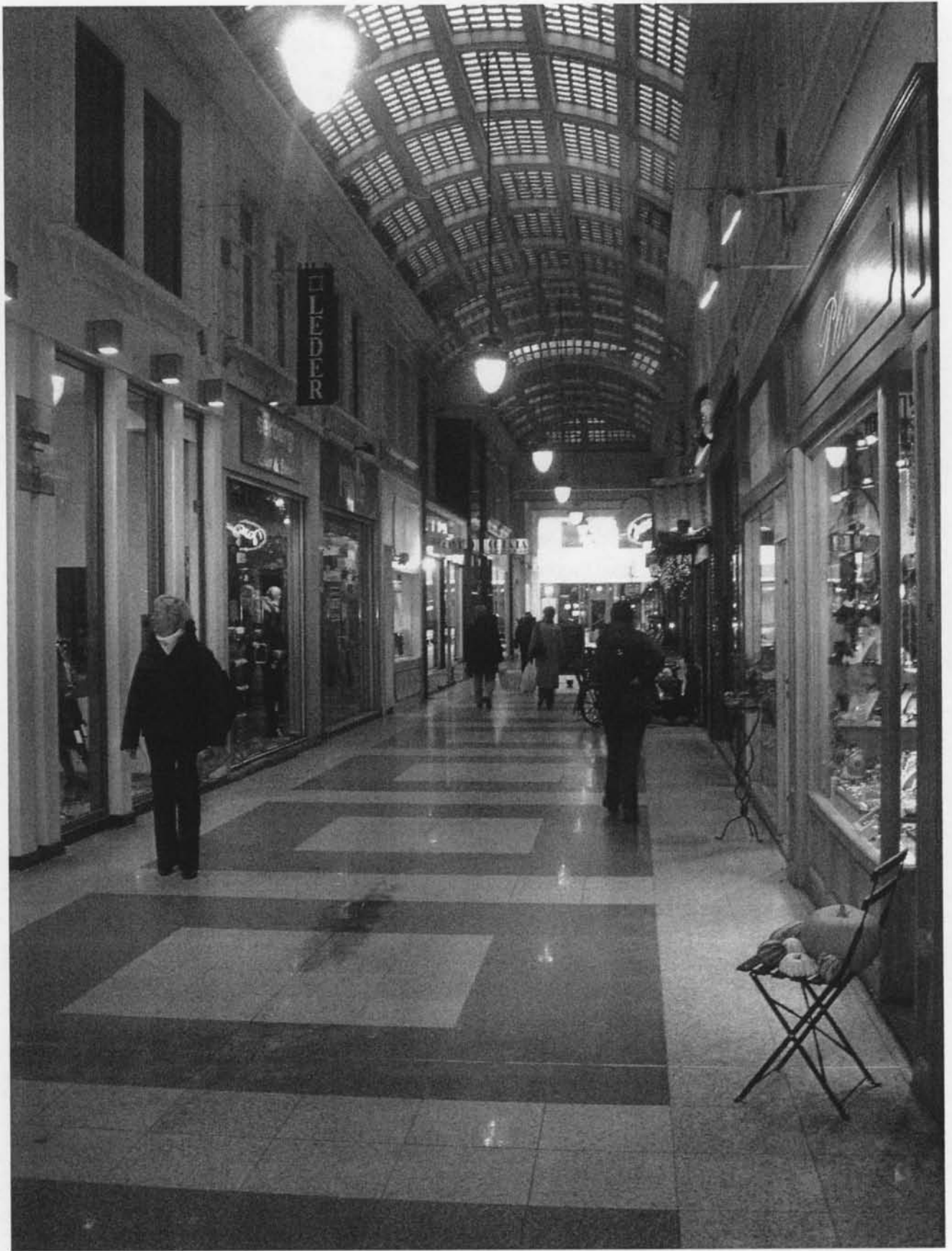
05 juni 1954. Marokkaans winkeltje in de James Ensor Gaanderij (Verz. M.S.K. Oostende)



14 augustus 1955. Sfeervolle avondopname van de James Ensorgaanderij, richting Christinastraat (Verz. M.S.K. Oostende)

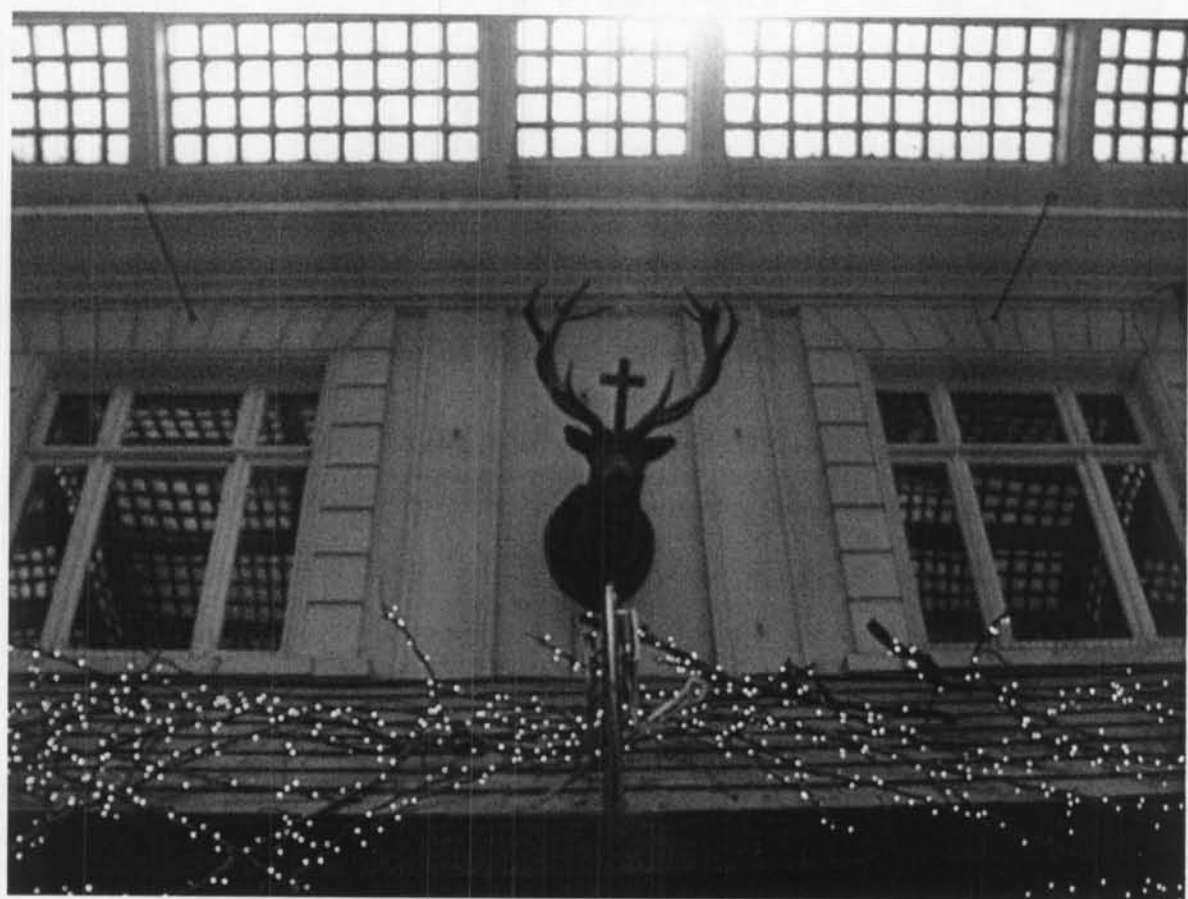


James Ensorgaanderij anno 2006 (gezien vanuit de Christinastraat)



James Ensorgaanderij anno 2006 (gezien vanuit de Vlaanderenstraat)





### PLATE VEILING 2007

**LET OP:** er zijn enkele wijzigingen in de schikkingen betreffende de veiling (in het vetjes aangeduid).

1. **De aanbieder moet een getypte, of minstens zeer goed leesbaar geschreven, lijst samen met de te veilen stukken binnen brengen in het Heemmuseum, Langestraat 69 Oostende op zaterdag 13 januari en dit gedurende de openingsuren van het Museum. De stukken zullen bij het aanvaarden gecontroleerd worden. Er worden geen stukken meer aanvaard de avond van de veiling.**
2. De geschatte waarde per stuk moet minstens 3 €. bedragen.
3. **Op zondag 21 januari, tussen 10u en 12u, zullen de aangeboden stukken te bezichtigen zijn in het Heemmuseum.**
4. Op de avond van de veiling, donderdag 25 januari 2007, zal de lijst met de te veilen stukken te koop aangeboden worden.
5. Het bestuur houdt zich het recht voor de veiling te annuleren indien het aanbod te schraal is.
6. Verder blijven de vroegere schikkingen van toepassing:
  - een % komt ten goede van De Plate. Dit procent wordt vastgesteld op 20 % dat afgehouden wordt van de verkoopsom;
  - de stukken (boeken, foto's, affiches, plannen, enz. maar geen breekbare voorwerpen) moeten betrekking hebben op Oostende of de Kuststreek.

### LIDGELD 2007

Het geld voor het lidmaatschap bij de Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor het jaar 2007 als volgt vastgesteld:

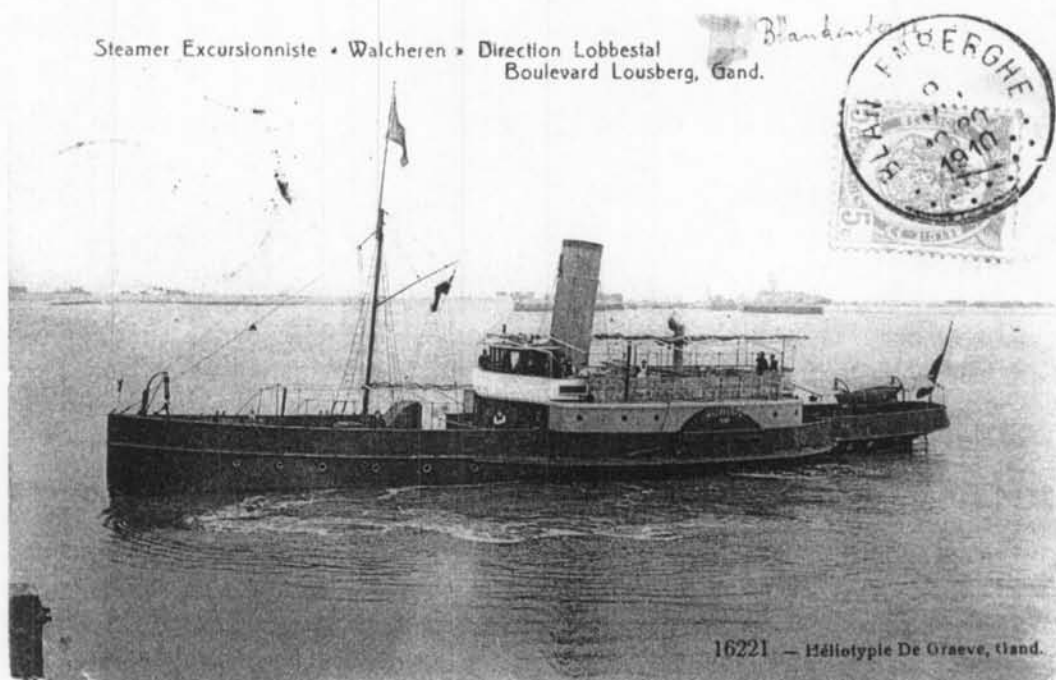
Aangesloten lid:	11 Euro
Steunend lid:	15 Euro
Beschermend lid: vanaf	25 Euro

Enkel zij die tot nu toe niet gestort hebben (laatste storting ontvangen op 02 december) vinden hierbij een stortingsbulletin.

Simone MAES  
Peningmeester

## FOUTJES EN VERBETERINGEN

- Bij de onderste foto van blz. 2006-308: lezen 1942 i.p.v. 1944 (fout van de auteur).
- Op blz. 288 moet het onderschrift van de bovenste foto gelezen worden als volgt: **De witte Marguerite II** naast de **zwarte Marguerite III**.
- De bovenste foto op blz. 286 moet vervangen worden door onderstaande foto (twee fouten van de hoofdredacteur).



De Walcheren van Lobbestal, later omgedoopt tot Marguerite I

**OP 'THEMIS' BANKJE: DE GERECHTELIJKE NASLEEP  
VAN DE VISSERSOPSTAND VAN 1887 (slot)**

door Roger JANSOONE

ZITTING VAN 22 FEBRUARI 1888

De voorzitter opent de zitting te 9.30 u. Het getuigenverhoor wordt voortgezet. Opnieuw is het woord aan de politie-agenten die op 23.8.1887 het hoofd hebben moeten bieden aan de woedende menigte.

Agent Taverne heeft Frans Hagers (werkman, 41 jaar) in de vismijn gezien. Deze was bebloed want hij "had een sabelhouw op het hoofd bekomen, om hem de bajonet van de bevelhebber der gendarmerie te doen lossen". Gewapend met een mes riep hij "Wie heeft dit gedaan? Ik steek hem omver!". Anderzijds heeft Julie De Wachter (huishoudster, 26 jaar) hem met een steen bekogeld. "Toen een andere agent haar genaderd is, heeft zij de steenen uit haren voorschoot laten vallen". Ook agent Provost heeft vastgesteld dat zij "van steenen voorzien was". Dit doet wel ergens denken aan het bekende volkslied "D'Ostendsche meisjes zijn zo lief en net ...".

Agent Tabert heeft Florimond Aernoudt (visser, 33 jaar) "de bajonet zien vastnemen van den brigadier der gendarmen Verstraete". Hij heeft hem "een slag met het plat van zijn sabel gegeven, waarop hij losgelaten heeft". 's Namiddags werd hij ingezet bij het ontruimen van de vismijn. De vissers waren weerspanning en Edward Depuydt (visser, 21 jaar) "trok zijn hemdborst open, sloeg op de bloote borst en riep: steekt en schiet maar als gij wilt!".

Agent Wittevrongel "is bedreigd geweest in het water te worden geworpen". Hij werd door drie vissers "bij de keel gepakt", onder andere door Verhulst die 's anderendaags door de burgerwacht werd doodgeschoten. De voorzitter doet getuige opmerken "dat hij zijne verklaring reeds drie- of viermaal veranderd heeft". Advocaat Mr. De Poortere voegt hieraan toe "dat den toestand der politie alsdan niet bedreigd was".

Agent Lavallée beweert dat hij "geslagen en gestooten werd". Henri Laneris (stuurman, 36 jaar) "heeft hem zijn wapen willen ontnemen". Hij heeft "geholpen den bevelhebber der gendarmen te ontzetten". Hij noemt verschillende beschuldigten "die aan de worsteling deelnamen" en "verscheidene hebben hem bedreigd door woorden". Hierop doet de voorzitter opmerken dat er onder de personen die door hem worden beticht, iemand was die kan bewijzen dat hij die dag niet aan de wal was. Getuige gelooft "dat zulks mogelijk is, daar hij met den beschuldigten niet geconfronteerd is geweest".

Advocaat Mr. De Poortere ziet hierin opnieuw een mogelijkheid om de betrouwbaarheid van deze getuigenissen in vraag te stellen. Hij verzoekt de voorzitter: "Daar getuige tegenwoordig was bij den aanval tegen den bevelhebber der gendarmerie en den gendarm D'Heedene, zou ik willen dat hij eenige deelnemers noeme". Agent Lavallée zegt hierop: "Dat is mij onmogelijk, daar wij verblind waren door den regen van visch en manden, op ons geworpen".

Agent Coppyn bevestigt de feiten ten laste van Hagers en Allaert. Fred Boulaire (visser, 20 jaar) heeft kasseistenen naar de politie gegooid. Frans Smissaert (visser, 33 jaar) wierp de vis terug aan boord van het schip. En Jozef Cattoor (handelaar, 29 jaar) "wond zijne gezellen op".

Omtrent reder en vishandelaar Louis Dossaer, beschuldigd van verboden wapendracht, worden enkele getuigen verhoord. Vooreerst Bertha van Glabbeke, die verklaart dat een bediende van Dossaer op 23 augustus, kort na 9 u., bij haar "een revolver heeft gebracht om te vermaken. Later is

men de revolver komen terughalen. Hij was niet vermaakt". Frans Van Massenhove, bediende bij Dossaer, bevestigt dat hij om 9 u. "met den revolver van zijnen meester Dossaer bij Van Glabbeke geweest is om hem te doen laden zonder ballen" (sic).

Vismijndirecteur Van der Heyden heeft gezien "dat de houding van Dossaer ten opzichte van de opgewonden menigte uitdagend was". Hij rookte een sigaar en scheen te "grèèten" (spotten) met de betogers.

De voorzitter leidt hieruit af dat "een groot deel der verantwoordelijkheid van hetgeen aan de mijn is voorgevallen, de schuld is van Dossaer: indien hij deze uitdagende houding niet had aangenomen en de menigte zijn bureel niet had aangevallen, dan had de gendarmerie niet moeten schieten en zouden er geene dooden geweest zijn". Getuige acht dit mogelijk, doch voegt eraan toe: "Terwijl ik in de mijn was, riep men dat Dossaer geschoten had. Alsdan heeft het volk zich naar zijn bureel begeven". De voorzitter stelt echter dat het niet bewezen is dat Dossaer heeft geschoten, en hij wordt enkel beticht van verboden wapendracht.

Hierna wordt de zitting om 13 u. opgeheven. Het getuigenverhoor wordt 's anderendaags voortgezet vanaf 9 u.

#### ZITTING VAN 23 FEBRUARI 1888

De volgende morgen, te 9 u., wordt de zitting opnieuw geopend. Het getuigenverhoor wordt voortgezet.

Politiecommissaris Danneel en de agenten Mommens en Lavalée worden ondervraagd wat betreft "de gewelddaden door den beschuldigen Hagers gepleegd op den bevelhebber François". Zij houden zich aan "het verhaal van den aanval" en zij verwerpen de bewering "van den toevalligen val". Daarna ontspint zich een nogal tegenstrijdig getuigenverhoor omtrent gelijkaardige feiten in hoofde van andere beschuldigen. Adjunct-commissaris Malfaison kan evenwel bevestigen dat August Janssens (visser, 25 jaar) "gedurende de wanorders" thuis was gebleven.

Daarna komen de getuigen "ter ontlasting" aan de beurt.

Sophie Taelman heeft gezien dat Jaak Allaert (werkman, 28 jaar) naar het viskraam van zijn moeder stapte, met de handen in de zakken, en dus volkomen onschuldig, toen hij door de gendarmen hard werd aangepakt. Wat betreft de schoten die Dossaer zou hebben gelost, geeft zij een tegenstrijdige verklaring, waarop onderzoeksrechter De Cock door de voorzitter wordt verzocht een nauwkeurige uitleg te geven over "de ligging der plaatsen".

Vishandelaar Van Steenkiste bezorgt Karel De Wulf (stuurman, 28 jaar) een alibi: hij heeft immers met hem omstreeks 10 u. een glas bier gedronken. Werkman Van Winsberghe beweert anderzijds dat Karel Wynsberghe (visser, 32 jaar) "binst de wanorders aan het werk gebleven is op de sloep", hetgeen ook nog door een andere werkman wordt bevestigd.

Mathilde De Wulf beweert dat Jaak Coopman (stuurman, 26 jaar) omstreeks 10 u. zeker niet in de vismijn was. Maar de voorzitter doet opmerken dat beschuldigde Jaak Van de Walle (stuurman, 46 jaar) tijdens zijn verhoor door de onderzoeksrechter heeft verklaard dat hij Coopman wel degelijk in de vismijn heeft gezien. Hij laat Van de Walle als getuige naar voor komen, doch deze lijkt "min of meer onder invloed te zijn" en "hij toont zich zoo bevestigend niet meer als tijdens zijn verschijning voor den onderzoeksrechter". Dit tot ergernis van de voorzitter die hem het bevel geeft de zaal te

verlaten. Van de Walle blijkt enkele woorden Engels te kennen, want vooraleer hieraan gevolg te geven, zegt hij "All right!".

De volgende beschuldigde die wordt verhoord, is Pieter Jansoone (visser, 63 jaar). Op deze (in die tijd) vrij hoge leeftijd heeft genoemde gehavende zeebonk reeds ruim een halve eeuw vaart en visserij achter de rug, en dat is voor iedereen duidelijk merkbaar: "de verschijning van deze 63-jarigen ouderling doet een pijnlijken indruk op het publiek". Nochtans bevestigt commissaris Carette "dat dezen man slagen met eene mande heeft toegebracht aan den kapitein François". De beschuldigde protesteert en zegt "Ik ben niet bekwaam een schelvisch op te rapen, laat staan een heele mande!".

Beschuldigde Edmond Pauwels (visser, 41 jaar) bekent dat hij op 23 augustus dronken was. Bijgevolg kan hij zich niet veel meer herinneren, tenzij het feit dat hij nog maar nauwelijks aan de wal was gekomen. Hoe kon hij dan reeds dronken zijn? "Ja, Mijnheer de voorzitter, men is zoo gauw beschonken ...". Dit brengt de voorzitter op één van zijn geliefde thema's, namelijk de problematiek van het alcoholisme (wat nochtans in de zeevisserij niet echt bestond, omdat er weinig of niet werd gedronken aan boord, tenzij de "poester" 's ochtends bij de verre visserij; wel werd er behoorlijk wat gedronken telkens het schip aan de wal lag). Pauwels krijgt dan ook te horen: "Gij zijt één dier gewone dronkaards!", waarop de onnozele hals bevestigend antwoordt! Graag speelt de voorzitter hierop in: "Dat bevestigt hetgeen ik gezegd heb : dat de dronkenschap voor veel in die zaak is. Zoo gij minder geld verkwistte in drank, zoudt gij er u beter bij bevinden!", waarop Pauwels antwoordt "'t Is waar...".

Hierna volgt een heuse tirade over dit schokkend thema. "Gij overtreedt de wet. En, in geweten, bekent gij niet plichtig te zijn jegens uwe vrouw en kinderen, die gij van een groot deel uwer daguur berooft?". De verschrikte Pauwels "doet teeken van toestemming". En de voorzitter gaat door : "Het is ongelukkiglijk waar, dat een gedeelte der visschersbevolking zich te goedwillig aan den drank overlevert. Dikwijls gaan de sloepen in zee, de stuurman en de bemanning in staat van dronkenschap zijnde! Men begrijpt niet hoe zij levend in de haven wederkeeren. Het spreekwoord zegt: er is een God voor de dronkaards. Het spreekwoord zegt hier waarheid!".

Na deze bolwassing mag Pauwels afdruipen. Bij het verhoor van andere beschuldigten blijkt dat "verscheidene de hun ten laste gelegde feiten loochenen". Sommigen werden reeds eerder veroordeeld en "zijn van een oplopend karakter" en tevens "liefhebber van genever". Er is een geval bij van een veroordeling "voor aanranding der Engelschen in de Noordzee".

Een merkwaardige figuur is Prosper Pylyser (stuurman, 32 jaar). Hij is perfect tweetalig, wat totaal ongewoon is in de visserij, en hij dient de voorzitter dan ook van repliek "in het fransch en in het vlaamsch". Hij drukt zich uit met gemak en met overtuiging en "hij bepleit met krachtadigheid zelve zijne zaak". Vooreerst beschrijft hij "het tooneel dat de vuurschoten der gendarmen heeft teweeggebracht". Hij was "op den eersten rang" en zij die achter hem stonden, stootten hem en enkele anderen naar de gendarmen. Plots stond hij tegenover kapitein François die "met gevelde bajonet" de menigte poogde te trotseren. "Ik heb geroepen, niet wetende dat mijnheer de gendarm geen vlaamsch verstond: En steekt toch niet!".

Kapitein François en rijkswachter D'heedene verklaren dat zij wel Pylyser herkend hebben onder de aanvallers, maar zij kunnen niet verzekeren dat hij hen slagen heeft toegebracht. Pylyser zegt hierop met klem: "Mijnheer de rechter, wij hebben nooit het gedacht gehad, de vertegenwoordigers der wet aan te randen. Het is de schuld van Dossaer, als er buitensporigheden begaan zijn. Toen wij aan land gekomen zijn, vernamen wij dat de "Lamberthon" een zoo aanzienlijke hoeveelheid tong gelost had, welke de prijzen zou doen zinken, hetgeen zeer noodlottig was voor ons, die slechts betrekkelijk kleine hoeveelheden konden te koop stellen. Wij hebben ons naar de mijn begeven om

onze vangst te verkoopen. Daar had Dossaer een uitdagende houding te onzen opzichte. Hij antwoordde op onze klachten dat nog aanzienlijke hoeveelheden Engelsche visch zouden binnengebracht worden, wat ons alle mededinging onmogelijk zou gemaakt hebben, dat hij ons geheel en al den hals zou afsnijden. Het is alsdan dat de opgewonden menigte zich op zijne bureelen heeft geworpen”.

De voorzitter kan hem hierin voor een stuk bijtreden: “Indien Dossaer gedaan heeft wat gij hem toeschrijft, heeft hij grootelijks ongelijk gehad. Maar gij ook hebt ongelijk gehad tot onwettelijke middelen toevlucht te nemen. Oproer brengt schade en schande voort. Er zijn andere middelen om herstel van de grieven te bekomen. De wettigheid leidt er misschien traagzamer maar dan toch zekerder naar toe”. Hierin raakt de voorzitter, allicht onbewust, de kern van de zaak. Namelijk, het grote misverstand omtrent de aanslepende onvrede in de visserijsector, die van structurele, sociale en bedrijfseconomische aard was en die dus niet “met wettelijke middelen” kon opgelost worden. Maar in die tijd gold het gezegde “Ze hebben ogen maar ze zien niet ...”.

Hierna wordt het verhoor te 13 u. beëindigd. De zitting wordt 's namiddags te 15 u. voortgezet.

#### NAMIDDAGZITTING VAN 23 FEBRUARI 1888

Bij het hervatten van het getuigenverhoor deelt de voorzitter mede dat de beschuldigten aangaande de gebeurtenissen van 23.8.1887 mogen vertrekken. “De uitspraak van het vonnis in deze zaak, zoals ook der twee andere, zal donderdag uitgesproken worden”. Doch eerst moeten nog enkele getuigen uit die groep verhoord worden.

Karel De Wulf (stuurman, 28 jaar) heeft een kruiwagen tussen de benen van brigadier Vander Straeten geworpen. Hij ontkent dit en “stelt zich in hevige gramschap tegen den brigadier”. Blijkbaar werd er tijdens de middaguurtjes nogal wat gedronken in de Brugse kroegen, want beschuldigde Arthur Van Houcke (loods, 25 jaar) “biedt zich in staat van dronkenschap aan” en ook Frans De Craecke (visser, 27 jaar) “heeft een weinig meer gedronken dan hij noodig had”. Hierop acht de voorzitter het voor bekeken, en hij beëindigt het “onderzoek der zaak van den 23 augustus”, waarna onmiddellijk wordt overgegaan naar de tweede zaak, de gebeurtenissen van 24 augustus 1887. Het getuigenverhoor heeft uiteraard vooral betrekking op het optreden van de burgerwacht en de bloedige nasleep hiervan.

Hoofdpoliticommissaris Tilkens herinnert eraan, dat op 24 augustus 1887, te 6 u. 's morgens, “men ging overgaan tot de lossing der Engelsche vischsloop “The Violet”, omringd door de “Express” en de “République”, en dat “in overweging hetgeen den vorigen dag gebeurd was” de burgerwacht was opgeroepen, meer bepaald drie compagnies infanteristen en de artillerie-afdeling, “aan de lossingskaai gezonden om de lossing te beschermen”. Hijzelf was “aan de mijn gebleven met de andere afdeelingen der burgerwacht en der gendarmerie” omdat hij van mening was dat “daar de bijzonderste zaak zou plaats hebben indien er nieuwe wanorders uitbarstten”. Doch omstreeks 7 u. komt een agent hem waarschuwen “dat de burgerwacht de lossingskaai had laten overweldigen en dat de toestand erg werd”. Daarop begeeft hij zich ter plaatse, samen met de rijkswacht, die dadelijk overgaat tot het ontruimen van de kaai. Intussen springen een aantal vissers (een vijftigtal) aan boord van de “Express” en de “République” die de “Violet” omringen. Aan boord van de “Violet” zijn op dat moment drie of vier matrozen bezig met het opbergen van de vis in manden, om die vervolgens aan wal te brengen. De vissers die aan boord van beide schepen gesprongen waren, worden verzocht aan wal te komen. Zij antwoorden dat “zij seffens zouden gehoorzamen als men hun slechts de verzekering gaf dat de Engelsche vis niet zou verkocht worden”. Vervolgens tracht Tilkens gedurende ruim een uur de vissers ertoe te bewegen weer aan wal te komen, maar tevergeefs.

De voorzitter doet opmerken: "Het is bestatigd dat gij niet één middel van bevrediging verwaarloosd hebt vooraleer tot het uiterste over te gaan. De visschers erkennen het. Deze zijn aan land niet gekomen, zeggen zij, omdat zij meenden, eens op vasten grond zijnde, de burgerwacht hen zou overrompeld en in verzekerde bewaring genomen hebben".

Tilkens gaat verder aldus: "Intusschentijd was de bemanning der Engelsche boot in het binnenste van het schip gevlucht". Maar "versterkingen van nieuwe visschers ter hulp der eerste komende, de visschers weerspanning om de booten te verlaten, de "Violet" vlot gemaakt zijnde en reeds naar de bassin gedreven, vond ik mij verplicht in de keuze ofwel de Engelschen te laten verdrinken, ofwel de wettelijke opeischingen te doen".

En die "opeischingen" worden gedaan. Tilkens zegt aan burgerwacht-luitenant De Schepper, die de artillerie-afdeling onder zijn bevel heeft, dat zijn taak ten einde is, waarna hij achter de burgerwacht plaats neemt. De luitenant doet de wapens laden. Bij een eerste salvo wordt in de lucht geschoten. Daarop beginnen de vissers de "Vlaamse Leeuw" te zingen, en sommigen roepen "Gij durft niet schieten, lafaards!". Hierna volgt een tweede salvo, opnieuw in de lucht. Doch de vissers weten van geen wijken. En dan gebeurt het: het derde salvo is gericht, recht op de vissers die zich bevinden aan boord van de "Violet" en van de "Express". Er vallen twee doden en drie gekwetsten, die onmiddellijk aan land worden gebracht. En Tilkens voegt hieraan toe "t Is toen dat ik het leger heb laten roepen".

Advocaat Mr. De Poortere vraagt of de vissers gewapend waren. De voorzitter doet opmerken dat bij het onderzoek werd vastgesteld dat zij geen wapens hadden. De verdediging "houdt eraan dit vast te stellen onder 't oogpunt van de strengheid der beteugeling", en wenst voorts te vernemen of het al dan niet mogelijk was de burgerwacht aan boord te laten komen vooraleer de vissers hiertoe de kans kregen. De voorzitter wenst echter hierop niet in te gaan: "Bepalen wij ons tot de feiten en laten wij zekere waarderingen daar". De verdediging repliceert: "Ik betwist de wettigheid niet van hetgeen gedaan is, maar ik kan de noodzakelijkheid niet aannemen".

Luitenant De Schepper bevestigt de getuigenis van commissaris Tilkens. Zijn afdeling heeft de vissers willen terugdrijven, doch zij kwamen vooruit "tot op 't punt der bajonet, roepende: Steekt maar!".

Hierna volgt een aantal politieagenten die de naam vermelden van de vissers die zij aan boord herkend hebben. Bij de ondervraging der beschuldigen "verwekt de verklaring van Pylyser ontroering". Hij erkent "met veel rechtzinnigheid" dat hij en zijn gezellen "de vurige begeerte hadden zich tegen de lossing van den Engelschen visch te stellen". Hij ontkent dat zij de burgerwacht hebben beledigd of beschimpt. "Als zij in de lucht schoten, hebben wij geroepen: Leve de garde civiek! En toen ze op ons schoten, heb ik geroepen: Halt! jongens, er zijn doden! Genoeg! En wij hebben de booten verlaten.". Daarop zegt de voorzitter: "Gij zoudt beter gedaan hebben er niet op te gaan!".

De ondervraging van de 28 beschuldigen in deze zaak bewijst dat de meesten zich op "de plaats der botsing" bevonden, dat zij de bedoeling hadden het lossen van de "Violet" te verhinderen, dat zij zich niet aan gewelddaden hebben overgeleverd maar dat zij geweigerd hebben aan de bevelen der openbare macht te gehoorzamen, en dat verscheidene onder hen "lichtelijk" de vertegenwoordigers van de openbare macht beledigd hebben.

## DE SLOTZITTING



De slotzitting die onmiddellijk hierop volgt, heeft betrekking op de derde zaak, namelijk "de feiten van oproer in de namiddag van den 24 augustus".

Na de bloedige incidenten van die voormiddag verkeerde Oostende als het ware in staat van beleg. Het leger was opgeroepen en nam de ordehandhaving op zich, samen met politie en rijkswacht (de burgerwacht was van het toneel verdwenen). De doortocht was in sommige straten verboden, evenals uiteraard iedere vorm van samenscholing.

Maar de rust keerde niet onmiddellijk terug. "Verscheidene personen trachtten het consigne te overweldigen, jowden de gendarmerie en de patrouilles uit, deden tegenstand, enz.". Uit een verslag van de Hoofdwaterschout aan de Inspecteur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen, opgesteld in de avond van 24 augustus, blijkt dat "grâce aux mesures énergiques qui ont été prises, le calme semble se rétablir", doch in de broeierige nacht van 24 op 25 augustus zijn er wel nog enkele opstootjes geweest. Een aantal rijkswachters komen voor de rechtbank over al deze feiten getuigen, waarover weinig of geen betwisting bestaat. Er zal in deze derde zaak dan ook slechts één vrijspraak volgen.

Tijdens de pleidooien die hierop volgen, "hebben de verdedigers hun best gedaan om de zaak onder alle oogpunten uit te leggen en te verschoonen". Het gekke van de zaak is het feit dat er gepleit werd nadat alle beschuldigten terug naar huis waren gezonden. Doch dat kwam in die tijd goed uit. Omdat dit justitieel "entre-nous" tussen magistraten en advocaten volledig verliep in de edele taal van Voltaire, ... ofschoon de substituut "de afwezigheid der betichten betreurede; anders had hij hun gezegd, in hun moedertaal, dat zij ongelijk hadden tot gewelddaden over te gaan". Anderzijds heeft het Openbaar Ministerie een rekwisitoor uitgesproken "dat door zijne gematigdheid veel indruk heeft gemaakt", althans volgens de verslaggever van "Burgerwelzijn".

#### HET VONNIS OP 24 FEBRUARI 1888

Die "gematigdheid" van het openbaar ministerie maakt blijkbaar weinig indruk op de rechters. In hun uitspraak in deze drie zaken zijn de straffen hard en onvoorwaardelijk. Er zijn weinig vrijspraken, en dan enkel in die gevallen waar de onschuld van de betichte al te duidelijk is. De gevangenisstraffen variëren van 4 maanden tot 8 dagen in de eerste zaak, van 15 tot 8 dagen in de tweede zaak, en van 1 maand tot 8 dagen in de derde zaak. Ook de geldboeten zijn niet van de poes (rekening houdend met de benarde financiële toestand van de meeste veroordeelden): van 100 F tot 10 F in de eerste zaak (met een aparte "uitschieter" van 200 F in het geval Dossaer), van 30 F tot 26 F in de tweede zaak, en van 50 F tot 26 F in de derde zaak, dit alles plus de gerechtskosten en het honorarium van de advocaat!

Zoals reeds aangestipt in de inleiding, moet heel deze rechtszaak (en dus ook het vonnis) gezien worden in het licht (?) van de tijdsgeest van het tijdperk waarin de gebeurtenissen hebben plaats gevonden. Doch in ieder geval, achteraf beschouwd (maar eigenlijk had men dat reeds destijds kunnen inzien) waren het niet die arme vissers die al deze heibel hebben veroorzaakt, maar zij waren wel het zwarte schaap en het kind van de rekening. Aldus heeft deze rechtszaak niets opgelost, maar de toestand enkel nog verslechterd, door zout op en in de diepe wonde te strooien die de Oostendse visserijgemeenschap het jaar voordien was toegebracht. Het cumulatief effect van doden, gewonden en gerechtelijke repressie heeft nog vele decennia nagewerkt en het is in Oostende de verhouding tussen overheid en bevolking zeker niet ten goede gekomen.

Van politieke zijde is men dat al vrij vlug beginnen beseffen. Een eerste stap in de goede richting was het openen van steunlijsten voor de slachtoffers en/of hun nabestaanden. Anderzijds is het ook zo, dat de toen nog zeer jonge socialistische partij in zekere zin gepoogd heeft om in dit troebel

water te gaan vissen: via een "strooibrief" (opgenomen in het gerechtelijk dossier) werd gewezen op de misbruiken van de reders tegenover de vissers. Het was duidelijk de bedoeling te Oostende een socialistische kern op te richten, en vervolgens een partij-afdeling. Doch de tijd was hiervoor nog niet rijp, en de "vissersopstand" was trouwens geen conflict tussen werkgevers en werknemers (onder de veroordeelden kwamen personen voor uit diverse rangen, standen en geledingen). De "sensibilisering" rond een en ander werd toen vooral in de hand gewerkt en gaande gehouden door het traditioneel "wapen" dat het volk toen hanteerde tegenover de gevestigde machten: het volkslied (vooral het straat- en marktlied) en de volksprenten, overigens volkomen voor de hand liggend in een tijd van "ongetletterden". Alzo hoort deze episode niet alleen thuis in de lokale geschiedschrijving maar in niet geringe mate ook in het domein van de maritieme volkskunde.

## NABESCHOUWINGEN

Intussen hebben zowel ordehandhaving als justitie in ons land een hele evolutie ondergaan, zij het dan nogal langzaam. Het laatste moordend salvo op betogers (Zwartberg) dateert immers van 1966, en de eerste cursussen en training in conflictbeheersing zijn opgedoken in de jaren 1980. En indien er nu nog geschoten wordt in de haven van Oostende, dan gebeurt dit enkel tijdens "Oostende voor Anker" ... en de ironie van het lot wil dat deze schietpartij wordt georganiseerd (allicht onbewust) op nagenoeg dezelfde locatie waar in 1887 de fatale schoten gevallen zijn. In ieder geval is er nu een zeer degelijke politieopleiding, en dit (na de zaak Dutroux) binnen een eenheidsstructuur. De versnippering qua korpsen, instanties, aanpak, bevoegdheden, gezagsstructuur en opleiding lag trouwens mede aan de basis van het drama van 1887, ... zoals - meer dan een eeuw later - ook in de zaak Dutroux (1996). En wat betreft de magistratuur en de advocatuur gelden niet langer de karikaturen van Honoré Daumier (1808-1879). In dat verband kan misschien verwezen worden naar de afscheidshomilie bij het dramatisch overlijden (op 19 mei 2005) van de zeer bekende advocaat Hein Diependaele: "Hein werd gedood terwijl hij droomde van een idyllische wereld waarin rechtbanken een ding uit het verleden waren. Liever herdenken wij zijn enorme inzet voor de kleinsten en de zwaksten van de maatschappij, de mensen zonder stem en zonder rechten". Die "mensen zonder stem en zonder rechten" dat waren in de 19<sup>e</sup> eeuw o.a. onze vissers, en de verdedigers die toen voor hen opkwamen, waren liedjeszangers, kunstenaars, aalmoezeniers, e.d. Kortom: sociaal bewogen mensen die oog hadden voor de noden van hun medemens.

En wat gebeurde er op politiek en structureel vlak? Bij koninklijk besluit van 17 januari 1888 (dus reeds vrij kort na de feiten) werd een officiële onderzoekscommissie opgericht. De Minister van Buitenlandse Zaken de Chimay rechtvaardigde dit in de Kamer als volgt: "Cette commission pouvant recueillir tous les renseignements de nature à nous éclairer, nous donnera une base certaine pour entamer, si cela est nécessaire, de nouvelles négociations et nous guidera en tous cas dans les résolutions que nous aurons à prendre en faveur de la pêche et des pêcheurs d'Ostende ». Deze Commissie vergaderde zesmaal in openbare zitting (driemaal in Oostende en éénmaal in Blankenberge, Heist en De Panne) en tijdens deze vergaderingen werden op grond van een vragenlijst de klachten van vissers en reders aanhoord en werd de gegrondheid ervan besproken. Als gevolg hiervan werden zowel wijzigingen aan de Conventie van Den Haag als beschikkingen op nationaal vlak vooropgesteld. Doch het visserijbeheer als dusdanig kwam in het onderzoek niet uitdrukkelijk ter sprake, tenzij wat betreft de visserij in de Belgische territoriale wateren (analoog met de reeds bestaande Franse reglementering terzake). Een belangrijke (eerste) stap inzake visserijbeheer was in elk geval het uitvaardigen van de wet van 19 augustus 1891 betreffende de zeevisserij in de territoriale wateren.. Alzo was het offer van de vissers in 1887 blijkbaar toch niet te vergeefs geweest. Jammer genoeg moest dit op die manier van de grond komen ...

De bestudering van de geschiedenis kan men zien als een spiegel voor het heden. Daarom moet men de geschiedenis toegankelijk maken met het oog op het beantwoorden van de vragen van onze eigen tijd. Wellicht is deze studie hiertoe een bijdrage ...

## BIBLIOGRAFIE

Archief Rechtbank van eerste aanleg te Brugge, in: Rijksarchief Brugge, bundel 1888/2409 "Burgerwelzijn", editie zaterdag 25 februari 1888 - Archief Stadsbibliotheek Brugge.

Archief van het Bestuur van het Zeewezen, in: Algemeen Rijksarchief, Brussel.

DEZUTTERE, Ch. – Enquête sur la pêche maritime en Belgique – Office de Publicité, Brussel, 1909.

HOVART, P. – 150 jaar zeevisserijbeheer 1830-1980 - C.L.O., Gent, 1993.

JANSOONE, R. – Sociological research in fishing communities - ABOS-syllabus, Oostende/Brussel, 1985.

JANSOONE, R. – Het laatste bolwerk van de jager. Beknopte geschiedenis van de Vlaamse zeevisserij - Ministerie van Landbouw, Brussel, 1994.

Kamer van Volksvertegenwoordigers – Procès-verbaux des séances publiques et Rapport de la commission d'enquête sur la situation de la pêche nationale dans la Mer du Nord, Brussel, 1888.

KLAUSING, J. - De bloedige vissersopstand te Oostende, 100 jaar geleden, in weekblad De Zeewacht, 21.8.1987, 28.8.1987, 4.9.1987, 11.9.1987.

KLAUSING, J. – Ach, gij rijke lieden met al uw geld! – Vlaamse vissersliederen met sociale inslag (1830-1930) – Gemeentebestuur Koksijde, 2002.

KLAUSING, J. & JANSOONE, R. – Op de vismarkt ben ik geboren! – Zeevisserij en maritieme volkskunde - Jaarboek B.W.V., Brugge, 2004.

LECOINTE, A. – La pêche à la vapeur en Angleterre et la pêche à Ostende – Editions Daveluy, Oostende, 1884.

MAERVOET, W. – De politieke evolutie in het arrondissement Oostende 1830-1914: Licentiaatsverhandeling R.U.G., Gent, 1965.

MEEUS, S. – 1885-1918: Het socialisme zet voet aan wal in: Recht door Zee, SP-federatie Oostende-Veurne-Diksmuide, 1990.

POPPE, M. – Van mannen en de zee, een eeuw Vlaamse zeevisserij 1875-1975, Het Visserijblad, Oostende, 1977.

SCHOLL, S. - De geschiedenis van de arbeidersbeweging in West-Vlaanderen -s.v. Arbeiderspers, Brussel, 1953.

VILAIN, O. – Vissersopstand van 1887 doet denken aan huidige pesterijen, in: De Zeewacht, Oostende, 21.11.1997

VROOME, E. – De evolutie van de Oostendse vissershaven, een duizendjarige reuzenstrijd, in: weekblad Nieuwsblad van de Kust, Oostende, 1957.

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).

Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

*Onze prijs = uw profijt  
Uw kleurenfoto's manueel  
afgewerkt volgens de  
modernste technologie  
met multi-scanner*

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

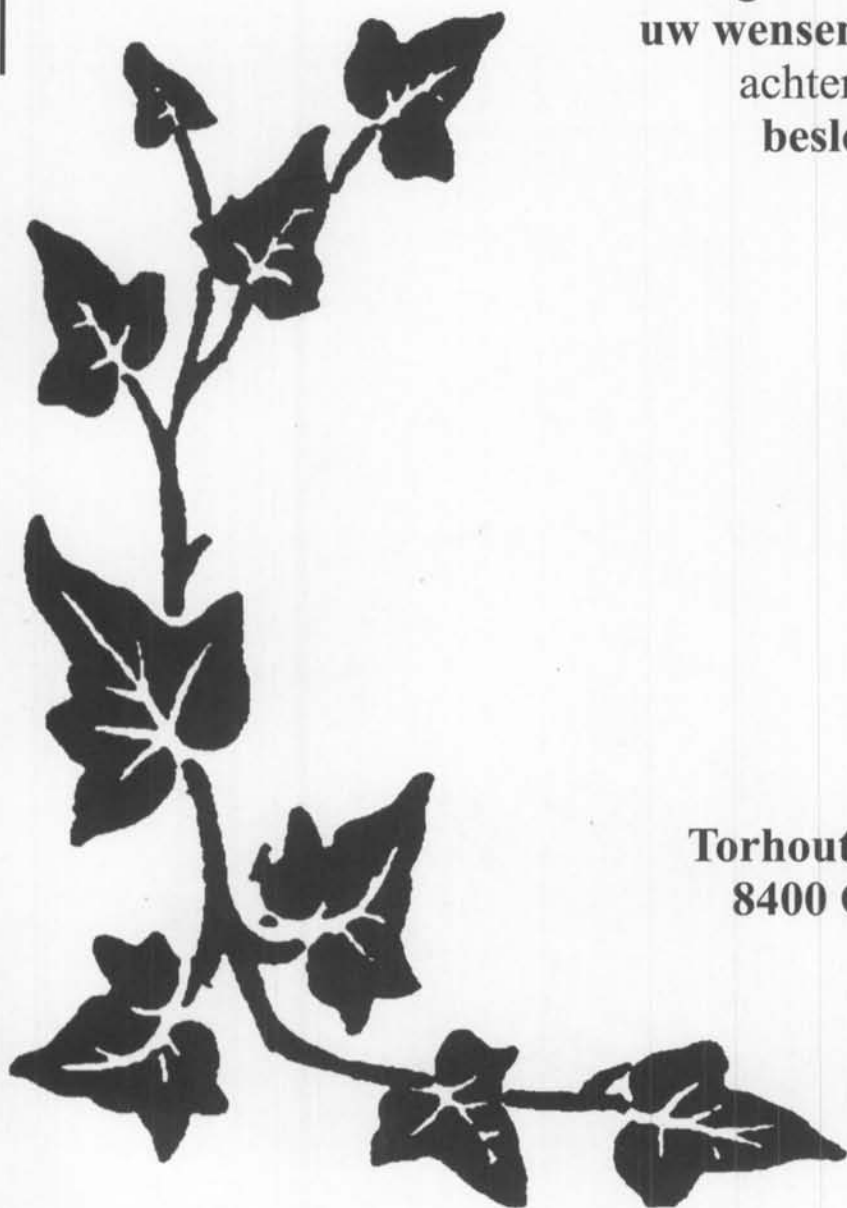
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059/80.15.53