

DE VOORLOPERS VAN DE CONGOBOTEN LEGDEN AAN TE OOSTENDE

door **Raymond VANCRAEYNEST**

1. Doortastende verbeteringen aan de haven in de jaren 1880-1890

Met de technische middelen waarover men op heden beschikt kan men op elke plaats een haven bouwen die voor de grootste schepen toegankelijk is als men maar de nodige investeringen wil doen. In feite komt het hierop neer dat de realisaties niet afhangen van de technische onderlegdheid van de ingenieurs maar van de macht en de invloeden van de politici.

Eertijds lag de situatie anders. De technici stonden machteloos tegenover de natuurverschijnselen, welke beslissingen van hogerhand ook genomen werden. De havens van de Noordzee en het Kanaal : Oostende, Duinkerke, Kales, Dover,...hadden allemaal te kampen met het zelfde verschijnsel : de vorming van een drempel aan de haventoeegang. Men trachtte daaraan te verhelpen door het bouwen van spuikommen waarvan de sluizen van langsom dicht bij de havenmond werden geplaatst. De resultaten waren eerder gering. Het is pas als men baggerschepen kon inzetten dat de toestand in die zeehavens dadelijk begon te verbeteren.

Wat in het bijzonder de toestand te Oostende betreft, blijkt uit een peilingskaart van 24 oktober 1876, als er nog geen baggerwerken waren begonnen, dat de diepte tussen de havenhoofden bij laagwater springtij begrepen was tussen 2,00 m en 2,50 m. Om 3,00 m diepte te hebben moest men ofwel 100 m binnen de havengeul zijn, ofwel 225 m ver in zee (1). Die toestand te Oostende was weliswaar niet schitterend, vermits de pakketboten toen toch 2,10 m diepgang hadden, maar was toch beter dan te Duinkerke. Rond 1870 bestond daar een grote zandbank vóór de haveningang waarop de garnalvisserinnen bij laagwater springtij konden rondwandelen met het water tot aan de knieën (2).

Te Oostende werden de eerste proeven gedaan met een zandzuiger tussen 30 juni en 24 november 1880 door de Hollandse firma Volker en Bos. In 66 werkdagen werden 37.000 m³ verwijderd en de diepte was gemiddeld met 0,70 m toegenomen in de aslijn van de havengeul. In oktober 1881 werden de werkzaamheden hernomen met een hopperzuiger en tegen eind september 1882 waren 120.000 m³ verwijderd en de diepte was nu overal meer dan 3,00 m. Vanaf oktober 1882 ging een vijfjaarlijkse aanneming van start, uitgevoerd met het bovenvermeld schip en met de grotere en modernere hopperzuiger "Aurore II". Tot in juni 1884 werden zo nog 457.000 m³ zand opgezogen en de diepte, in de aslijn van de geul zeewaarts gemeten, volgens de peilingskaart van 27 juni 1884, bedroeg nu overal meer dan 6,00 m; tussen de havenhoofden was er zelfs een put van 7,40 m diepte. De werkzaamheden werden voortgezet tot in 1886, vooral om de gebaggerde geul te verbreden. De nieuw geschapen toestand bleef vrij stabiel zodat men zich verder kon beperken tot onderhoudsbaggerwerken (3).

Een volgende grote stap in de verbetering van de haventoeegang was het bouwen van een nieuw westerstaketsel in de jaen 1889-1890. De breedte van de havengeul werd van 70 m op 110-120 m gebracht en tussen de staketselhoofden van 100 op 150 m.

In 1888 werd in de haven zelf een nieuwe ontschepingskaai gebouwd van 360 m lengte voor de pakketboten bestaande uit drie aanlegposten. De eerste werd gebouwd vóór de oude aanlegkaai en de twee andere in het verlengde ervan. Echte kaaimuren waren het niet. Het waren schuine bermen in baksteenmetselwerk voorafgegaan door een houten paalwerk met ontschepingsvloer en andere

ontschepingsmogelijkheden op verschillende hoogten volgens de stand van het getij (4). Die werken werden uitsluitend uitgevoerd voor de pakketbotendienst Oostende-Dover.

Nog andere verbeteringen werden vooral voor de visserij verwezenlijkt. Het strandingsdok (nu Montgommerydok) werd in 1885 met 100 m noordwaarts verlengd naar het klein stand toe en voorzien van een nieuwe ingang (5). Tegenover die ingang, langs de oostkant van de havengeul, werd in 1889-1890 een kalfaterbank gebouwd door inname van een deel van de Leopoldspuikom, ook ten dienste van de vissersschepen.

De gunstige resultaten bekomen in en vóór de havenmonding brachten ingenieur Pierre DE MEY op de idee een pas te graven doorheen de Stroombank. De Stroombank is één van de Vlaamse Banken die in zee vóór de haven van Oostende ligt en ongeveer evenwijdig loopt met de kustlijn. Hij scheidt de Kleine Rede van de Grote Rede van Oostende. De diepten erop gepeild in 1879-1880 door luitenant-ter-zee PETIT bedroegen op sommige plaatsen nog geen 2 meter (6). Op voorstel van ingenieur DE MEY besloot het Bijzonder Comité van Bruggen en Wegen in 1889 een pas doorheen de Stroombank te baggeren ter hoogte van het gewezen domein van prins Karel te Raversijde, 1.800 m westwaarts van de kerktoren van Mariakerke dorp. De werken begonnen op 10 juni 1890 met twee hopperzuigers "Leopold II" en "Adam VI". Op 10 november 1890 was de diepte in de pas overal reeds minimum 4,20 m bij laagwater springtij. Het succes was verbluffend goed. In februari 1891 werd een nieuwe overeenkomst gesloten met de aannemers. Weldra bereikte de diepte overal minstens 5,00 m zodat in mei slechts de "Leopold II" nog aan 't werk moest blijven (7).

Na dat zeer bondig gehouden overzicht van de werken uitgevoerd in de toegangswegen tot de haven van Oostende in de jaren 1880-1891, mogen we toch besluiten dat daardoor de toekomst van de haven werd verzekerd.

2. De Woermann-Linie uit Hamburg kiest voor Oostende

De nieuw geschapen toestand inzake toegangswegen tot de haven was gunstig om nieuwe scheepvaartlijnen aan te trekken.

Op 2 juni 1891 schreef de Antwerpse firma Walford & Cie aan de Oostendse scheepsmakelaar A. Perier & Fils dat ze van plan was de Hamburgse stoomschepen, die de derde van elke maand uit Vlissingen naar Congo afvaardigen, alleen met passagiers, en die op hun terugreis naar Hamburg passagiers ontscheepten, voortaan in Oostende te laten aanleggen. Die schepen behoorden toe aan de "Afrikanische Dampfschiffs-Actiengesellschaft Woermann-Linie". De firma Walford vroeg Perier haar dadelijk te laten weten of die stomers gemakkelijk te Oostende konden binnenvaren, hun passagiers inschepen of ontschepen, en terug met hetzelfde getij buitenvaren. Mochten er goederen geladen of gelost moeten worden, het zouden er nooit veel zijn, misschien 10 tot 15 ton. Ze meenden te weten dat het zeer aangenaam zou zijn voor de regering van Congo, en bijgevolg voor koning Leopold II, dat die schepen te Oostende zouden aanleggen in plaats van te Vlissingen. De firma verwachtte dat alle mogelijke faciliteiten door de overheden zouden toegekend worden om een aanlegplaats te krijgen en ze vroeg meteen haar bij benadering de kosten te laten kennen om Oostende aan te doen. Voor de schepen die uit Congo terugkeren zou het niet altijd de moeite zijn de haven binnen te lopen. In dat geval wilde ze weten hoeveel het zou kosten een goede sleepboot naar de rede te sturen om daar de passagiers op te halen. Indien er een overeenkomst kon bereikt worden zou het eerste schip te Oostende aanleggen op 3 juli e.k. en dan telkens op de derde van elke volgende maand.

Scheepsmakelaar Perier vroeg nog dezelfde dag waarop hij de brief had ontvangen aan de heer Mersch, onder-inspecteur van het Loodswezen te Oostende om hem de gevraagde inlichtingen te bezorgen en voegde er tevens de lijst aan toe met de afmetingen van de schepen van de Moermann-Linie volgens Lloyds Register. Mersch liet dadelijk aan de heer Roger, inspecteur van het Loodswezen te Antwerpen, zijn mening kennen over de gestelde vragen. De vermelde schepen kunnen in de haven van Oostende binnenlopen maar hij kon niet verzekeren dat ze met hetzelfde getij zouden kunnen buitenvaren. De enige plaats om aan te leggen zou de kaai der pakketboten zijn als het Bestuur van het Zeewezen de toelating zou geven voor één dag in de maand en voor één getij. De schepen moeten alle voorgeschreven havenrechten betalen. Wat de sleepboot betreft die zou moeten uitvaren om passagiers af te halen, dat zou 30 frank per uur kosten.

Hierop liet inspecteur Roger aan de directeur-generaal van het Zeewezen weten dat hij akkoord was met de heer Mersch, waarop de directeur-generaal zich wendde tot de inspecteur-diensthofd van de pakketboten te Oostende Ecrevisse met de vraag of de schepen van de Woermann-Linie één keer per maand voor één getij mochten aanleggen aan de pakketbotenkaai. Ecrevisse antwoordde dat hij daartegen geen bezwaar had als hij maar daags te voren werd verwittigd. Hij wilde er wel voor waarschuwen als de schepen niet zouden buitenvaren met hetzelfde hoogtij, ze vóór laag water aan de grond zouden komen.

Waarschijnlijk had inspecteur Roger ook nadere uitleg gevraagd over de kosten voor de bijstand van een sleepboot. Mersch liet hem in elk geval weten dat de kosten voor het eerste uur 0,20 frank per ton bedroegen, hetzij 400 frank voor een schip van 2.000 ton; om tijdens het volgende uur te zwaaien in de haven, na de onscheping van de passagiers, 0,05 frank per ton, hetzij 100 frank voor een schip van 2.000 ton. In totaal dus 500 frank. Mersch vond die kosten veel te hoog en stelde 0,05 frank voor per ton met een minimum van 30 frank.

Hoofdinspecteur Roger meldde daarop aan de directeur-generaal van het Zeewezen te Brussel dat hij instemde met het voorstel Mersch, doch alleen in het geval van stoomschepen die beschikten over hun eigen machines. Mochten die defect zijn om één of andere reden, dan moesten ze betalen zoals de zeilschepen.

3. De "Lulu Bohlen" vaart Oostende binnen op 3 augustus 1891

Het eerste schip kwam nog niet aanleggen op 3 juli. Eerst op 20 juli verscheen de aankondiging in "L'Etoile belge" van de eerste afvaart op 3 augustus met het ss. "Lulu Bohlen" : "Service régulier et extra rapide entre Ostende et le Congo". Het schip zou aanleggen te Tenerife, Monrovia, Accra, Banana, Boma, Sao Paulo de Loanda, Ambriz. Oostende-Boma zou 21 dagen duren.

Scheepsmakelaar Perier had al op 10 juli het hoofd van de pakketbotendienst Ecrevisse verwittigd van de komst van de "Lulu Bohlen" op maandag 3 augustus. Deze verwittigde op zijn beurt zijn directeur-generaal te Brussel hem meldend dat het op die dag hoogwater zou zijn om 11.30 uur en dat alle nodige maatregelen zouden genomen worden om alles met alle gemak en zo snel als mogelijk te doen verlopen. De directeur-generaal vroeg hem van het binnenlopen van het schip een nauwkeurig verslag op te maken. Dat gebeurde inderdaad op 10 augustus. Ecrevisse liet aan zijn directeur weten dat er over 3 augustus niets bijzonders te melden viel. De "Lulu Bohlen" was enige minuten voor 11 uur binnengelopen en werd afgemeerd aan de tweede aanlegpost van de pakketboten. Het schip is afgevaren om 12.55 uur. Alles gebeurde zonder moeilijkheden (8).

Scheepsmakelaar Perier was minder opgetogen en bekleeg zich bij de minister toen hij de rekening had gekregen van deze aanlegbeurt. Hij moest 460,23 frank betalen, waarvan 244,69 frank voor loodsrechten, 189,04 frank voor bakenrechten en 26,50 frank voor de zeevaartpolitie. Het

schip had immers maar passagiers en heel weinig goederen ingescheept en deze verhandelingen konden die hoge taksen niet dragen. Hij vroeg aan de minister de totale vrijstelling van taksen zoals toegekend werd aan schepen naar het eiland Walcheren of naar de Engelse kusthavens, zo beweerde hij.

Het historisch gebeuren van de eerste aanlegbeurt te Oostende van een schip van de lijn Hamburg-West-Afrika, vond ruime weerklank in de plaatselijke pers (9) en in het bulletin van de Handelskamer (10).

Een grote menige Oostendenaars had post gevat op het nieuw westerstaketsel en op de kaaien om de "Lulu Bohlen" te verwelkomen. Het bureau van de Handelskamer met August Van Imschoot als voorzitter, verheugde zich over de aanwezigheid van het stadsbestuur, vertegenwoordigd door burgemeester Jacques Montangie en de schepenen Alfons Pieters en August Liebaert, en samen gingen ze aan boord om George Walford, scheepsmakelaar te Antwerpen, en kapitein O. Busch, die de reder Woermann uit Hamburg vertegenwoordigde, welkom te heten.

Terwijl de 26 passagiers (18 voor de Compagnie du Chemin de Fer, gesticht in 1889, en 8 voor de Onafhankelijke Congostaat) en hun bagage werden ingescheept, greep in een van de zalen van het toen nog voorlopige zeestation een receptie plaats, aangeboden door de Handelskamer, waarop de voorzitter Van Imschoot het woord voerde. Vooreerst herinnerde hij aan de woorden die door de minister van Openbare Werken Leon De Bruyn op 8 mei 1890 in de Senaat werden uitgesproken. De minister had er toen op gewezen dat ons land over een snelhaven moest beschikken, dicht bij de zee, gemakkelijk en vlug aan te lopen en beschikkend over kaaien met diep water. De voorzitter wees erop dat Oostende al die kwaliteiten bezat sinds enkele maanden, behalve kaaien in diep water. Hij hoopte nochtans dat de geplande nieuwe havenwerken ook deze faciliteiten zouden bezorgen.

Bij het uitspreken van zijn rede in de Senaat dacht de minister echter niet aan de haven van Oostende, maar aan het avontuur dat de Belgische Staat ging aangaan met de bouw van een gans nieuwe haven in zee te Heist. De voorzitter hief tenslotte het glas op de gezondheid van koning Leopold II en het groots werk dat hij in Afrika was aangegaan, op het welzijn van de reder Woermann en van kapitein Busch en wenste hem een goede reis en een spoedig weerzien. Tenslotte overhandigde hij de kapitein een oorkonde met de tekst (vrije vertaling) : "Op 3 augustus 1891 is om 11.10 uur in de haven van Oostende het Duitse stoomschip "Lulu Bohlen", kapitein Busch, van de Afrikanische Dampfschiff A.G.-Woermann Linie binnengelopen, vertrokken uit de haven van Hamburg op 1 augustus met bestemming Congo. De Handelskamer die de eerste aankomst van het schip in regelmatige lijndienst tussen Europa en Afrika met tussenlanding te Oostende wil vieren, heet kapitein O. Busch welkom en hoopt dat de andere schepen van die rederij in de toekomst eveneens Oostende als aanleghaven zullen kiezen. Oostende, 3 augustus 1891".

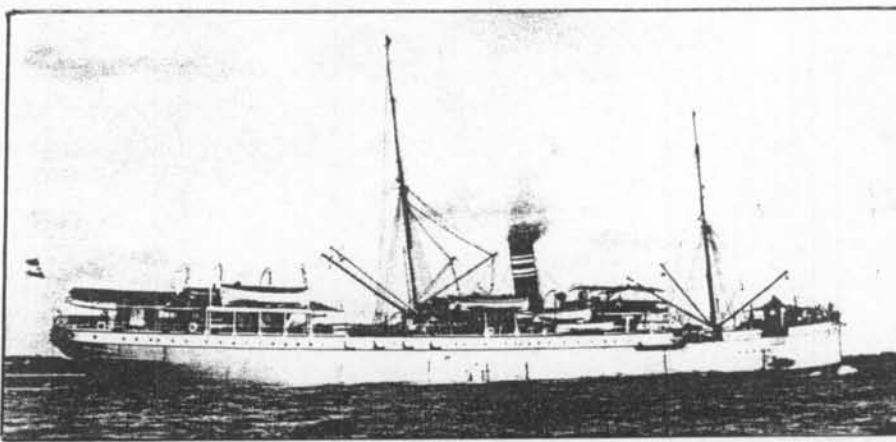
Ondertekend : J. Montangie, burgemeester, Alph. Pieters, schepenen, Aug. Liebaert, schepenen.
De voorzitter Aug. Van Imschoot, de onder-voorzitter Ch. Mertian, de secretaris A. Bouchery, de schatbewaarder Aug. Borgers.

De "Lulu Bohlen" was een schip van 1.682 bruto registerton, ongeveer 270 voet (82 m) lang, met 18 voet 4 duim diepgang, gebouwd in 1886. Het is in 1903 verloren gegaan door stranding op de Liberiaanse kust.

4. De "Eduard Bohlen" vaart binnen op 3 september 1891

Een maand later op 3 september 1891 was het de "Eduard Bohlen" die Oostende binnenliep op weg naar Congo. Het was op dat ogenblik het grootste schip van de Woermann-Linie, metend 2.202

bruto register ton, met een lengte van 310 voet (95 m) en 59 dm (19 voet 4 duim) diepgang, pas gebouwd in 1890-1891 op de scheepswerf Blohm und Voss te Hamburg. Ecrevisse liet zijn



De "Eduard Bohlen" - Bouwjaar 1889

directeur-generaal onmiddellijk per telegram weten dat het schip om 11.40 uur was binnengelopen en dat het werd afgemeerd aan de eerste aanlegpost. De inscheping gebeurde zonder hinder en om 13.35 uur vaarde het schip weer af. Dat er voor deze keer een telegram bij te pas kwam hield ongetwijfeld verband met de inscheping van springstoffen. In de loop van de maand augustus waren er al onderhandelingen geweest over de inscheping van 1.500 kg spingstof te Oostende. De minister van Openbare Werken had laten weten aan de minister van Verkeerswezen dat hij geen bezwaar daartegen had en daarop had het Zeewezen ook zijn toestemming gegeven mits het nemen van strenge veiligheidsmaatregelen. Het kruit werd aangevoerd met karren van de fabriek te Wetteren en was verpakt in 50 tonnetjes; bovendien werden nog 84 kisten geweren en enkele kisten revolvers ingescheept. Twintig passagiers gingen aan boord (11).

De "Eduard Bohlen" kwam evenals de "Lulu Bohlen" niet meer terug naar Oostende. Het schip ging in 1909 verloren door stranding aan de kusten van Duits-West-Afrika.

5. De Woermann-Linie stopt ermee te Oostende

De laatste vermelding in verband met de Woermann-Linie en Oostende had plaats naar aanleiding van het ss. "Aline Woermann", een splinternieuw schip van dezelfde afmetingen als de "Eduard Bohlen". Op 15 september 1891 kwam het terug van West-Afrika op de rede van Oostende om passagiers en hun bagage te ontschepen. Een discussie ontstond nadien tussen het Loodswezen en de directie van het Zeewezen te Brussel over de rechten die door het schip moesten betaald worden. De loodsdienst te Oostende wilde het opvatten als een schip dat binnengelopen was zonder handelsverrichtingen te doen. De chef van het Loodswezen te Antwerpen was het daarmee niet eens. Hij stelde dat er wel commerciële handelingen waren gesteld maar dat het schip niet in de haven was binnengelopen en dat er bijgevolg de helft van de loods- en bakenrechten moest betaald worden. Hij bezat geen gegevens over de diepgang en de tonnemaat van het schip. Volgens de gegevens van de kapitein op de loodsbrief was die diepgang 18 voet 3 duim (Engelse maat) en de inhoud 1.509 ton netto. De directeur-generaal van het Zeewezen te Brussel liet hem weten dat er geen reden was om slechts de helft van de loods- en bakenrechten aan te rekenen. Voor de diepgang moest hij zich houden aan de verklaring van de kapitein (12).

Dat was het einde van de Woermann-Linie in Oostende. Wel kan men uit de bestaande correspondentie en uit de eigentijdse commentaar afleiden dat het aanrekenen van te hoge havenrechten en het gebrek aan soepelheid van het hoofdbestuur van het Zeewezen wel de

hoofdoorzaak zou kunnen geweest zijn. In het verslag van de Handelskamer over de eerste aanlegbeurt staat een betekenisvol zinnetje dat een bijkomend licht werpt op de kwestie : "nous ne croyons pas qu'on puisse dire que la présence de ce navire ait, en quoique ce soit, dérangé le service des malles sur Douvres". Dat schijnt erop te wijzen, hoewel het nergens uitdrukkelijk werd neergeschreven, dat de pakketbotendienst het binnenlopen van die schepen te Oostende dulde, het niet durfde verbieden, maar ze het leven onmogelijk maakte. Een beproefde taktiek.

6. Wat is er dan verder gebeurd ?

De scheepsmakelaars van de Woermann-Linie en van de grote Engelse rederijen, die elkaar concurrentie aandeden op de West-Afrika-vaart, waren Engelsen die al geruime tijd te Antwerpen opereerden : John Picard Best uit Yorkshire en George Paget Walford uit Londen. Duitsland had in die tijd veel belangen in West-Afrika en België was door koning Leopold II geïnteresseerd in de Onafhankelijke Congostaat. Handelsbetrekkingen vereisten regelmatige postdiensten maar de economie van die Afrikaanse landen was toen nog niet in staat om voor een behoorlijke retourvracht te zorgen voor die schepen naar West-Europa. Na veel onderhandelingen werden er te Antwerpen voor notaris F.A. Gheysens in 1895 twee scheepvaartmaatschappijen gesticht naar Belgisch recht. De ene werd tot stand gebracht door de Engelse African Steamship Company uit Liverpool en heette "Compagnie Belge Maritime du Congo"; Daarin treffen we zowel J.P. Best als G.P. Walford als vennoten aan. De andere was de "Société Maritime du Congo", een Belgische dochter van de Woermann-Linie, bij de oprichting vertegenwoordigd door G. Walford. Maar ook John P. Best en George Walford zelf waren bij de oprichters.

De twee maatschappijen sloten samen met de regering van de Onafhankelijke Congostaat een overeenkomst en onderhielden, onder Belgische vlag, een regelmatige dienst tussen Antwerpen en Congo om de 14 dagen met 6 schepen (4 Engelse en 2 Duitse), die mocht rekenen op allerlei financiële en andere tegemoetkomingen. Beide maatschappijen hadden een commissaris, aangesteld door de Onafhankelijke Congostaat, in de persoon van Charles Liebrechts. In 1901 hield de "Société Maritime du Congo" virtueel op te bestaan en de "Compagnie Belge Maritime du Congo" evolueerde verder, doorheen de perikelen van de Eerste Wereldoorlog en zijn nasleep, in 1930 tot de bekende "Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal", kortweg CMB (13).

7. De Woermann-Linie op het einde van de vorige eeuw

De Woermann-Linie was een Duitse rederij die in 1837 werd gesticht te Hamburg door Carl Woermann, geboren te Bielefeld in Westfalen in 1813. Oorspronkelijk bestond de vloot alleen uit zeilschepen, die na enige jaren hoofdzakelijk op West-Afrika vaarden. In 1878 kwam het eerste stoomschip in dienst. De stichter overleed in 1880 en werd opgevolgd door zijn zoon Adolph Woermann, die in 1847 was geboren. Zijn dochter Lulu Woermann was in 1877 gehuwd met Eduard Bohlen, geboren in 1846 uit een koopmansfamilie. Hij behartigde na de dood van zijn schoonvader de belangen van de scheepvaart naar Afrika.

In 1885 behoorden er 4 zeilschepen en 5 stoomschepen tot de firma die toen "C. Woermann's Deutsche Dampfschiffahrt" heette. In hetzelfde jaar werden de 5 stoomschepen opgenomen in een nieuwe vennootschap "Afrikanische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft, Woermann Linie". die in die vorm bleef bestaan tot in 1895 en toen over 15 stoomschepen beschikte.

De schepen die in 1891 in de haven van Oostende binnenliepen droegen dus de namen van de dochter en van de schoonzoon van de stichter Carl Woermann.

De schepen van de rederij hadden een zwarte schouw met wit, blauw en groen gekleurde banden als volgt geschikt : smal wit - smal lichtblauw - breed wit - breed grasgroen - breed wit - smal lichtblauw - smal wit (14).

-
- (1) Le Port d'Ostende à l'exposition universelle d'Anvers. Oostende, 15 mei 1885. Een uitgave van de Handelskamer van Oostende (Association commerciale, maritime, industrielle et agricole de l'arrondissement d'Ostende).
 - (2) DUMAS-VENCE. Notice sur les Ports de la Manche et de la Mer du Nord. Revue Maritime et Coloniale, 1869.
 - (3) P. DEMEY. Etude sur l'amélioration et l'entretien des Ports en Plage de sable et sur le Régime de la côte de Belgique (texte et atlas). 1894. p. 216, p. 300. Plaat XXII^b.
 - (4) P. DEMEY. Idem, p. 330.
 - (5) Bulletin Chambre de Commerce, 1883, p. 59. Commission instituée par arrêté du ministre de l'Intérieur en date du 15 septembre 1883 à l'effet d'examiner le projet de l'agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs.
 - (6) P. DEMEY. Idem, Plaat XXV.
 - (7) P. DEMEY. Idem, p. 317.
 - (8) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 4183.
 - (9) L'Echo d'Ostende, donderdag 06.08.1891.
 - (10) Bulletin Chamre de Commerce 1891, p. 299.
 - (11) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 4183.
 - (12) Idem.
 - (13) G. DEVOS en G. ELEWAUT. CMB 100, een eeuw maritiem ondernemersschap 1895-1995, p. 15-30, p. 55-69, p. 97-102. Tielt 1995.
 - (14) K. BRACKMAN. Fünfzig Jahre deutscher Afrikaschiffahrt. Die Geschichte der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie. Berlin, 1935.

JEAN BRASSEUR

door **Robert Ouvry**

Toen ik nog voorzitter was van de Koninklijke Jacht Club Oostende, voelde ik mij verplicht om, voor ons blaadje RYCO NEWS een driemaandelijkse rubriek te schrijven over de stichters van de RYCO. In Januari 1995 was het de beurt aan Jean François BRASSEUR waarvan de levensschets hieronder volgt.

Nu dat ik effectief lid ben van de Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate, zie ik Jean BRASSEUR in een ander daglicht.

Ik las "L'histoire d'Ostende" geschreven in 1922 door C. LOONTIENS, archivaris en bibliothecaris van onze stad, waarvan ik U een vertaling geef :

"Een verzameling van schilderijen en antiquiteiten werden bijeengebracht in de verschillende zalen van het stadhuis. De schilderijen bevonden zich op de eerste verdieping. Dit kunst- en geschiedkundig museum was toen open voor het publiek van 10 tot 13 uur.

Alvorens deze te bezoeken zullen wij vertellen hoe deze tot stand kwam. Het is aan de edelmoedigheid van Jean BRASSEUR te danken dat een afdeling van schone kunsten gesticht