

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 |
|---------------------------|--------------------|------------|-----------|-----------|
| STOOMTREILERS | | | | |
| 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 + |
| ZEILSLOEPEN | | | | |
| 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.

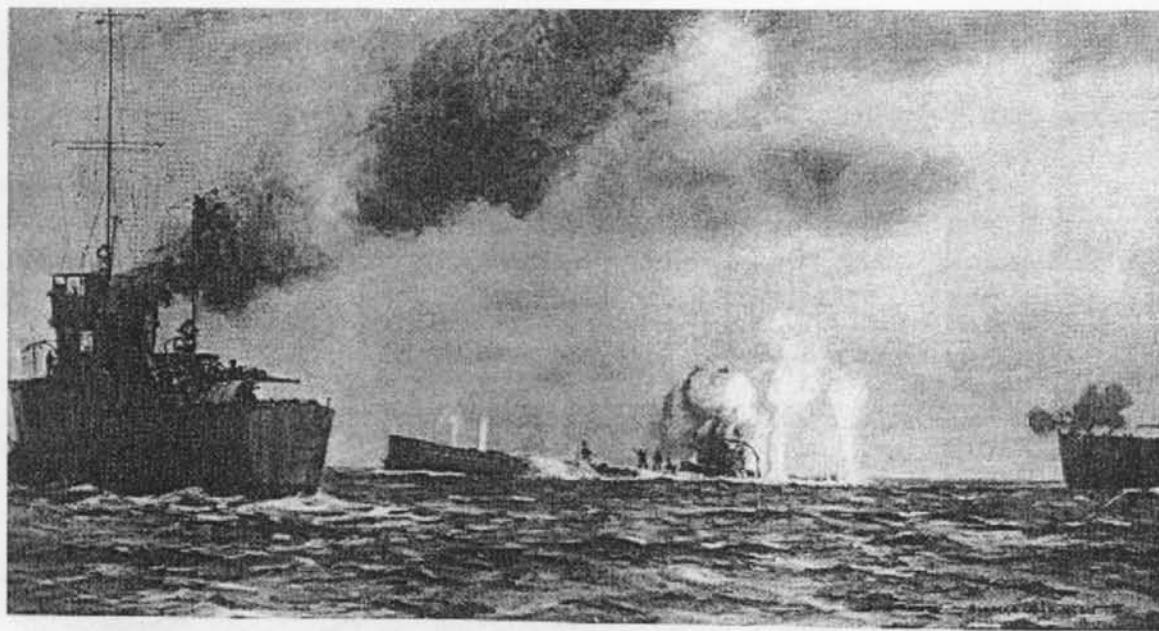
Dit is slechts een greep uit de talrijke heldendaden van onze Oostendse schippers tijdens de oorlog. Als burgers schreven zij een stuk militaire maritieme geschiedenis van een Belgische Zeemacht "avant la lettre". De beste verdediging is de aanval! Dit oud en beproefd recept van de Oostendse kapers moet 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)

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.