

DE PLATE V.Z.W.

TIJDSCHRIFT VAN DE OOSTENDSE HEEMKRING "DE PLATE"

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming

Aangesloten bij de KULTURELE RAAD OOSTENDE en het WESTVLAAMS VERBOND VAN KRINGEN VOOR HEEMKUNDE

Statuten gepubliceerd in de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad dd. 1-2 mei 1959, nr. 1931 en gewijzigd volgens de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad dd. 15 mei 1975 nr. 3395, de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 4 december 1986 nr. 31023 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 5 oktober 1989 nr. 13422.

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen.

Tekst overname toegelaten na accoord 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.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

A. VAN ISEGHEM
IJzerstraat 1
8400 OOSTENDE

SECRETARIS

J.B. DREESEN
Rode Kruisstraat 4
8400 OOSTENDE

PENNINGMEESTER

J.P. FALISE
H. Serruyslaan 78/19
8400 OOSTENDE

REKENING

750-9109554-54
000-0788241-19

JAARGANG 23
NUMMER 2
MAAND februari 1994

IN DIT NUMMER

- blz. 41 : R. VANCRAEYNEST : De compagnie van de haringbuizen, doggeboden en lijnbanen opgericht te Oostende in 1617-1618.
- blz. 47 : J.G. DE BROUWERE : Kwartierstaat van Charles De Sorgher - aanvulling.
- blz. 49 : R. TIMMERMANS : Wie was August Beyts ?
- blz. 50 : C. VANTROOSTENBERGHE : Oostende elders in de wereld.
- blz. 51 : J VERHAEGHE : Quarantaine in 1752.
- blz. 52 : J.B. DREESEN : Zonnewijzers in Westvlaanderen III. In en rond Oostende.
- blz. 54 : F. GEVAERT : Zeewezensprokkels - 4. Dover nostalgie.
- blz. 65 : 1ste lijst aankopen, schenkingen en andere opnamen in inventaris 1993.

FEBRUARI - ACTIVITEIT

De Oostendse Heemkring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en andere belangstellenden uit te nodigen tot de avondvoordracht die doorgaat op

donderdag 24 februari 1994 om 20u30

Het onderwerp : GESCHIEDENIS EN BETEKENIS VAN ONZE FAMILIENAMEN

De spreker : Dr. fil. Frans DEBRABANDERE
Auteur van het recent verschenen standaardwerk
"Verklarend Woordenboek van de familienamen in
Vlaams België en Frans-Vlaanderen.

Dr. fil. Frans DEBRABANDERE is een eminent kenner van alles dat verband houdt met naamkunde, dialect, woordgeschiedenis en taalzorg.

Als Germanist doctoreerde hij in 1965 aan de K.U.L. Sedertdien behaalde hij een veelvoud aan prijzen. Hij is docent pedagogisch hoger onderwijs Nederland en Duits sedert 1958. Hij is hoofdmedewerker van de Nederlandse Taalunie Den Haag, secretaris-generaal van de Koninklijke Commissie voor Toponymie en Dialektologie en maakt deel uit van diverse andere landelijke, provinciale en stedelijke Commissies die verband houden met taal, naamgeving en geschiedenis.

Hij publiceerde diverse boeken en een massa bijdragen over naamkunde en aanverwante onderwerpen. Hij is voorzitter van het West-Vlaams Verbond van Kringen voor Heemkunde.

Vanavond behandelt hij voor ons de volgende punten : wat is de functie van de naam ? Hoe was de naamgeving bij de Indogermanen, Romeinen en Germanen ? Hoe ontstonden toenames ? Hoe werden toenames familienaam ? Daarna worden talrijke familienamen - o.m. die van aanwezigen - verklaard, volgens vier categoriën : Patroniemen en Metroniemen, Bijnamen, Beroepsnamen en Herkomstnamen.

De aanwezige toehoorders die de betekenis van hun naam wensen uitgelegd te krijgen worden gevraagd hun naam op te geven aan Jan Dreesen, Rode Kruisstraat 4, Oostende, tel. 059/70.82.15 en dit uiterlijk tot 18 februari of zij kunnen een kaartje sturen aan Dr. fil. F. Debrabandere, Keizer Karelstraat 83, 8000 Brugge met vermelding van de naam waarvan ze graag de verklaring zouden vernemen.

What's in a name. Zie hier eens een onderwerp waar eenieder van ons een directe interesse voor heeft. Rendez-vous dus op 24 februari met iemand die het kan weten. Men zegge het voort.

J.B. DREESEN

**DE COMPAGNIE VAN DE HARINGBUIZEN, DOGGEBOTEN EN LIJNBANEN
OPGERICHT TE OOSTENDE IN 1617-1618**

door R. VANCRAEYNEST

Het is bekend dat na de belegering en de overgave van de stad Oostende op 22 september 1604 aan de aartshertogen Albrecht en Isabella, er nauwelijks nog sprake was van een stad, eerder van een puinhoop. De aartshertogen vaardigden op 21 oktober 1604 te Gent een ordonnantie uit (zie Bowens, deel I, p. 101-102) waarbij zij aan de personen die zich te Oostende wilden komen vestigen verscheidene voordelen toekenden, o.m. vrijdom van rechten en belastingen voor de tijd van 12 jaar, mits te leven als ware katholieken, vrijdom voor altijd van inkwartiering van soldaten in hun huizen, vrijdom van arrest op hun persoon voor de tijd van één jaar, vrijdom van ambacht en nering, het recht gratis het poorterschap te verwerven mits zich te laten inschrijven in het poortersboek van de stad.

Toch weten we dat het leven in de stad na 1604 slechts langzaam weer op gang kwam. Wie de tijd na de laatste oorlog hier te Oostende heeft beleefd, zal daarover niet verwonderd zijn. Trouwens echte kalmte en vrede heerste er eigenlijk nog niet. Regelmatig gebeurden er invallen in het noorden van onze provincie van uit de garnizoenen van Sluis, IJzendijke, Aardenburg..... Het Twaalfjarig Bestand, gesloten tussen Spanje en de Verenigde Provinciën op 9 april 1609, bracht daarin toch heel wat verbetering. Het was een wapenstilstand maar nog geen vredesverdrag.

Het is tijdens dat bestand dat wellicht al in 1616 besprekingen begonnen zijn tussen enkele personen uit Holland en de heren van de Raad van Financiën van de aartshertogen te Brussel nopens de stichting te Oostende van een "Compagnie van haringbuizen, doggeboden en lijnbanen".

Wat hier volgt heeft niet de pretentie een volledige studie te zijn over dit onderwerp. Daarvoor zou meer onderzoek moeten gebeuren en zou er dus meer tijd moeten aan besteed worden. Toch meen ik dat hetgeen ik daarover eigenlijk toevallig heb gevonden, aan de Oostendenaars, die lange tijd hebben geleefd van de zeevaart en de visserij, moest bekend maken. Noch Bowens, noch Pasquini vermelden iets over die compagnie, en ook daarom vind ik het belangrijk er iets over te publiceren, al was het maar om anderen aan te zetten tot verder onderzoek.

* * *

Ik heb alleen enkele resolutieboeken van de Staten van Vlaanderen geraadpleegd, die een deeltje vormen van het omvangrijk archief (12.004 nummers !) van de Staten van Vlaanderen dat bewaard wordt op het Rijksarchief te Gent. Maar er worden ook nog enkele honderden registers en bundels bewaard op het Stadsarchief te Brugge, ook op het Stadsarchief te Gent. Ongetwijfeld moet er ook iets te vinden zijn in de talrijke fondsen bewaard op het Algemeen Rijksarchief te Brussel !

Vooreerst : wat zijn de Staten van Vlaanderen ? De Staten van Vlaanderen zijn de leden die afgevaardigd werden door de geestelijken en de vier leden van het Land van Vlaanderen. Als afgevaardigden van de geestelijken troffen we o.m. aan : de abt van Oudenburg, of de abt van Vooromezelen, of een kanunnik van het kapittel van de kathedraal van Sint-Donaas te Brugge. De vier leden van Vlaanderen die afgevaardigden stuurden waren : de stad Gent, de stad Brugge, de stad Ieper en het Brugse Vrije. De vergadering greep meestal plaats te Gent, maar soms ook te Brugge.

Hetgeen ik dus over de compagnie heb gevonden is alleen de neerslag in het archief van de Staten van Vlaanderen van de ongetwijfeld talrijke onderhandelingen die de compagnie heeft gevoerd met de centrale administratie van de aartshertogen, met de stad Oostende, met het Brugse Vrije, enz....

In de belangrijke collectie resolutieboeken werden per dag chronologisch de beslissingen opgeschreven die door de vergadering van de Staten werden genomen. Die beslissingen werden vaak genomen naar aanleiding van vragen of brieven afkomstig van allerlei instanties of personen, zo o.m. van de koning van Spanje, van de Gouverneur-generaal van de Zuidelijke Nederlanden, van de stadsbesturen, van de watering en polders. Men vindt er ook de afschriften in van brieven die de vergadering zelf besliste te sturen aan allerlei personen en besturen. Men treft erin aan de aanbestedingen van alle mogelijke werken, de leveringen aan de troepen, de verpachtingen van de bargiën, van de overzetten, enz... Dit alles staat in de registers letterlijk overgeschreven tot staving van de besluitvorming. Jammer dat die copieën niet altijd gedateerd werden. Als de vorst geld nodig had, bijvoorbeeld honderdduizend gulden, dan werd dat verdeeld over de kasselrijen en de steden volgens een bepaalde verdeelsleutel, die men het transport noemt, en ieders aandeel in die som kan men in de registers terugvinden. Kortom het is een goudmijn voor de geschiedenis van Vlaanderen. De taal is meestal het "Vlaams" van die tijd met woorden die men tevergeefs zal opzoeken in het tiendelig Middelnederlands woordenboek van Verwijs en Verdam, noch in het Westvlaams Idioticon van De Bo, noch in Loquela van Gezelle. De correspondentie met het centraal bestuur te Brussel is doorgaans in het Middelfrans en de correspondentie met Madrid is in het Spaans, soms met een Middelfranse vertaling.

Het eerste stuk dat ik heb gevonden moet dateren van vòòr 28 februari 1617. Het is een request of verzoekschrift door de Compagnie gericht tot de Staten van Vlaanderen. Ze doet daarin de omstandigheden uiteen waarom ze zich eerst gericht heeft tot het centraal bestuur van de aartshertogen, wat haar plannen zijn, en wat ze verlangt van de Staten van Vlaanderen. Hieruit blijkt dat het een belangrijk stuk is en ik zal het dan ook even doornemen.

Het gaat om een groep Hollandse vissers en zeevaarders. Van waar in Holland ze precies afkomstig zijn staat nergens vermeld. Ze hadden bemerkt dat de kust van Vlaanderen zeer geschikt was voor de zeevaart en de koophandel en "dat dierghelycke niet te vinden en is in eenighe andere quartieren van European". Ze waren naar hier aangetrokken door de voordelen die Hun Hoogheden de aartshertogen hadden toegezegd, en in 't bijzonder ook "vuyt yvere van de Roomsche Catholycque Religie, daerin sy upghevoet syn ende begheeren te sterfven".

Ze waren gaan aankloppen te Brussel bij het centraal bestuur om toelagen los te krijgen voor hun onderneming. De heren van Financiën bleken echter niet verder te willen gaan dan dat zij aan de Compagnie zouden toeleggen 1000 gulden voor elke haringbuis en 800 gulden voor elke doggeboot en dat voor 8 haringbuizen en 2 doggeboten, dus samen 9.600 gulden.

De Compagnie vond die tussenkomst onvoldoende gezien de hoge kosten die met dergelijke onderneming gepaard gingen. De heren van de Compagnie verklaarden aan de Staten van Vlaanderen dat andere steden, zoals Emden en andere ooststeden, om de koophandel aan te trekken, het als de gewoonste zaak van de wereld beschouwden, voor elke haringbuis en elke doggeboot, zomaar zonder te vragen, 1.200 gulden toelage te schenken. In het geval van de Compagnie zou dat dus 12.000 gulden betekenen. Daarenboven mochten de onderdanen van de Verenigde Provinciën in deze havens vrij in- en uitvaren, wat op lijfstraf verboden was in de havens van Hun Hoogheden. De mannen van de Compagnie vreesden dat ze hun medegezellen niet zouden kunnen overhalen de grote stap te zetten met de voorwaarden hun aangeboden voor de heren van Financiën. Deze hadden hen trouwens reeds van meetaf aan aangespoord te gaan aankloppen bij de Staten van Vlaanderen. Zij meenden dat de Staten van Vlaanderen daarvoor best aangewezen waren, aangezien de provincie Vlaanderen daar meest baat zou bij ondervinden. De provincie zou trouwens niet gauw geneigd zijn zulk een mooi voorstel af te wimpelen, zonder eerst alle middelen te hebben aangewend, zo meenden ze.

De Compagnie vroeg dus aan de Staten van Vlaanderen haar de som te schenken die ontbrak boven de 9.600 gulden om aan 12.000 gulden te komen, hetzij 2.400 gulden.

De Compagnie vroeg hun bovendien nog 6.000 gulden te willen lenen. Daarvan waren 4.000 gulden voorzien voor de behuising en de andere kosten die ze zou moeten doen om de onderneming in werking te stellen : lijnbanen maken, een pakhuis oprichten om kemp in te leggen, nog een ander pakhuis om het geteerd touwwerk op te bergen, een werkhuis en een teerhuis met kachel om het touwwerk te stoven, en tenslotte een woonhuis voor de meesterknecht die moest toezicht houden op de arbeiders van de lijnbaan. De andere 2.000 gulden moesten dienen om een pakhuis te maken voor het verpakken van de haring en de vis, een ander pakhuis om 's winters alle gereedschap in op te bergen zoals zeilen, touwwerk, "barils", ankers, enz...; tenslotte nog een taanhuis om de netten in te tanen (= de netten koken in taan, een ontsmettende bruingele verfstof, bekomen als aftreksel van eikeschors).

De Compagnie liet opmerken dat in andere zeesteden al die zaken ter beschikking gesteld werden op kosten van de generaliteit. Zij wilde het geld ontlenen aan de Staten van Vlaanderen en de voornoemde huizen en pakhuizen als hypotheek aan het land overlaten

De Compagnie meende verder dat door die nieuwe bedrijvigheid de koophandel meer uitbreiding zou nemen, ook in andere vreemde waren buiten haring en vis, zoals wijn uit Frankrijk. Er zou meer zeevolk naar Oostende komen, grote schepen zouden gebouwd en touwwerk ervoor gemaakt worden, wat zeer nuttig zou zijn, zowel in tijd van oorlog als van vrede, ten dienste van de vloot van Zijne Majesteit. Bovendien zou men in de werkhuisen

"alle ledichgangers ende vagabonde, soo mans als vrouwen" kunnen tewerk stellen en de jongelui zouden "ghesonden worden in zee om ghequeect te worden tot zeevarende volck" in plaats van ze te zenden naar tuchthuizen zoals gebeurt op ander plaatsen tot groot profijt van de Republiek.

Op 27 februari 1617 beslisten de Staten van Vlaanderen, na alles wel overwogen te hebben, aan het request gevolg te geven. Ze beloofden aan de Compagnie 2.400 gulden toe te kennen als gift en 6.000 gulden onder de vorm van lening op hypotheek. De twee sommen zouden zelfs al begin september 1617 betaald worden. Zo vlug zou het echter niet gaan. Voor zo een volksverhuizing met have en goed moesten immers nog heel wat regelingen getroffen worden.

Op 29 november 1617 liet Zijn Hoogheid van uit Tervuren aan de Staten van Vlaanderen een vrij omstandig verslag geworden van de stand van zaken op dat ogenblik.

Daaruit vernemen we dat enkele ondernemende personen, geboren in Holland, aan Hun Hoogheden te kennen hadden gegeven dat ze zich zouden willen komen vestigen in Oostende met vrouw en kinderen en familie, en er te leven "selon la religion catholique et apostolicque romaine". Ze zouden met zich meebrengen, vóór einde mei 1618, 8 buizen en 2 doggeboten om de visserij te bedrijven op haring en moluwe (= gezouten kabeljauw, abberdaan of labberdaan). Ze zouden te Oostende ook een lijnbaan oprichten om touw te draaien en duurzame kabels te maken van goede kwaliteit, bestemd voor hier te lande en ook voor de legers van Zijne Majesteit. Ze zouden ook schepen bouwen van 500, 800 of 1.000 tonnen, veel goedkoper, lichter en beter geschikt om te zeilen dan deze die in Spanje gebouwd werden. Ze hadden gevraagd dat Hun Hoogheden die voorstellen zouden willen aanvaarden en goedkeuren, en overmaken aan de tresorier-generaal en aan de commies van Financiën.

Hun Hoogheden lieten nu aan de Staten van Vlaanderen weten dat zij al de voorstellen hadden overwogen en ter beraadslaging hadden voorgelegd aan hun Raad en dat zij, na advies van de heren van Financiën, toestemming hadden gegeven over de volgende punten

- 1) als de aanvragers hun voorstellen uitvoeren zal hun 1.000 gulden voor elk van de 8 buizen en 800 gulden voor elk van de 2 doggeboten geschonken worden, dit naarmate ze in de haven van Oostende toekomen, uitgerust zoals het behoort om uit te varen ter visvangst; ze zullen dit geld krijgen als een puur geschenk als tegemoetkoming in de kosten van de uitrusting, als ze maar toekomen voor het verstrijken van de maand mei e.k., en dat ze hun vrouw, kinderen en familie meebrengen om er als katholieken te leven zoals ze hebben beloofd;
- 2) opdat de aanvragers nog beter zouden slagen in de uitvoering van hun plannen, staan Hun Hoogheden aan hen en aan hun familie het genot toe van de vrijstelling van belastingen en accijnzen op wijn en bier voor hun eigen gebruik, ook vrijstelling van inkwartiering van oorlogsvolk, wat ook aan de inwoners van Oostende was toegekend, en dat voor de duur van het octrooi;
- 3) Hun Hoogheden staan bovendien een vermindering toe van de helft van de tolrechten die in Vlaanderen geheven worden, en

ook van de helft van de stedetol, op de boten en de waren die de aanvragers en hun Compagnie zullen binnen brengen langs de haven van Oostende gedurende de twaalf eerstkomende jaren;

- 4) Hun Hoogheden bevelen dat er 6 stuivers licentierechten zullen geheven worden op elke ton haring of moluwe die uit de Verenigde Provinciën in Vlaanderen zal binnenkomen langs om 't even welke haven of rivier, bovenop de 10 stuivers die al door de Staten van Vlaanderen geheven worden; die 6 stuivers meeropbrengst zullen de Staten voor een termijn van 6 jaar afstaan aan de Compagnie als tegemoetkoming in de kosten van de lijnbaan en wat ermee samengaat;
- 5) Hun Hoogheden staan toe dat de huismeubelen en de materialen die uit de Verenigde Provinciën zullen ingevoerd worden, bij de eerste aankomst van hun schepen in Oostende, zullen ontslagen worden van licentie- en tolrechten; als achteraf zou blijken dat ze nog meer zaken nodig hebben, zullen ze daarvoor een speciale aanvraag moeten indienen, die door Hun Hoogheden gunstig zal beoordeeld worden; Hun Hoogheden zullen Zijn Majesteit de koning van Spanje per brief bewilligen opdat de koning de levering van alle touwwerk en kabels voor zijn oorlogsvloot hun bij voorkeur zou toezeggen; ze kunnen die immers leveren goedkoper en uit beter en duurzamer materiaal gemaakt dan in de Verenigde Provinciën; ze zullen ook aandringen dat de koning met hen onderhandelingen zou laten voeren nopens het bouwen van schepen van de grootte die hij wenst, en tegen een prijs die hij redelijk vindt;
- 6) Hun Hoogheden bevelen dat er patentbrieven zouden verstuurd worden met vermelding van de namen en voornamen van de aanvragers, opgesteld door de heren van Financiën en door hun diensten voor echt verklaard, en geregistreerd in de Rekenkamer te Rijsel;
- 7) Hun Hoogheden bevelen uitdrukkelijk dat de heren van Financiën punctueel zouden laten uitvoeren al hetgeen hierboven door Hun Hoogheden werd toegestaan en dat ze anderzijds er de hand zouden aan houden dat de aanvragen van hun kant de verplichtingen die ze hebben op zich genomen zouden nakomen.

De heren van de Compagnie drongen hierop nogmaals aan bij de Staten van Vlaanderen opdat ze met hun beloofde tegemoetkoming zouden over de brug komen. Ze verwezen naar de bovenstaande akte waarin Hun Hoogheden aan de Compagnie heel wat voordelen hadden toegezegd. Ze vroegen een spoedige beslissing daar de aankoop van de haringbuizen voor Kerstmis moest gebeuren.

Uit dit antwoord van de Compagnie blijkt ook nog dat de 6 stuivers meerheffing voor een termijn van 6 jaar op elke ton haring of gezouten vis, ingevoerd uit de Verenigde Provinciën, eigenlijk in de plaats kwam van een heffing van 10 stuivers op elke ton voorvangst gedurende 12 jaar.

Op 24 december 1617 zijn de Geestelijken en de Vier Leden van het Land van Vlaanderen te Brussel en daar verklaren ze dat ze akkoord gaan met het request van de Compagnie dd. 27 februari 1617 en met de akte van Hun Hoogheden dd. 29 november 1617 in alle punten, behalve met "den voorderen vrydom van de impositien

gheaccordeert aen die van Oosthende daervan de suppleanten verstaan te ghenieten zesse jaeren naer t expireren van de selve".

Zoals overeengekomen zouden de Staten van Vlaanderen aan de Compagnie de beloofde geldsommen betalen naarmate de schepen te Oostende zouden toegekomen zijn. Burgemeester en schepenen van Oostende moesten daarvan een attest afleveren. Het eerste attest van de aankomst te Oostende van 4 haringbuizen werd afgeleverd op 20 juni 1618 op verzoek van de "Compagnie van de groote visscherie van den Harynck ende dogghevisch, geghenwordich binnen dese voorseide stede". Dat attest zelf heb ik niet teruggevonden. Op 3 juli 1618 werd er nog een tweede attest afgeleverd waaruit blijkt dat er op 26 juni 1618 nog 4 haringbuizen uit Holland waren toegekomen. De heren van het magistrat getuigden dat deze schepen volledig waren uitgerust met bemanning, tonnen, touwwerk, netwerk en ander gereedschap, helemaal zeevaardig. Ze waren dan ook onmiddellijk in zee ter visserij uitgevaren met de bedoeling hier met hun vangst terug te keren "die hun Godt verleen sal".

De laatste vier buizen met de sturlui ervan waren de volgende :

- 1) St.-Joannes, groot ca. 22 last (*) haringtonnen, stuurman Willem DIERICXSEN, admiraal van de haringvangst;
- 2) St.-Lucas, groot alsvoren, stuurman Inghel HARCHERS;
- 3) St.-Mattheus, groot alsvoren, stuurman Lenard CORNELISSEN;
- 4) St.-Marcus, groot alsvoren, stuurman Adriaen PIETERSSSEN.

Het attest besluit met de verklaring dat er nu dus 8 haringbuizen in zee ter haringvangst waren uitgevaren.

Onmiddellijk daarop vroeg de Compagnie aan de Staten van Vlaanderen dat zij dadelijk de sommen van 2.400 en van 6.000 gulden zouden ter hand stellen van haar penningmeester Franchois DE WITTE, die nu met zijn familie te Oostende woonde, en daartoe door de Compagnie gemachtigd was bij akte van 26 april 1618.

Op 5 juli 1618 waren de Staten van Vlaanderen in vergadering te Brugge in het landhuis van het Vrije en ze gaven aan Jan VAN MARCKE, commies van de nieuwe impositiën in 't kwartier van het Vrije, opdracht de som van 2.400 gulden te betalen aan Franchois DE WITTE; Dat was dus alleen het bedrag van de schenking.

In december 1618 geboden de Staten van Vlaanderen in vergadering te Gent aan Jonkheer Jan DE STOPPELAERE, commies van 't kwartier van Gent, de som van 2.000 gulden te geven aan Jaecques DE ZOMER in mindering van de 6.000 gulden die aan de Compagnie als lening waren beloofd. Deze DE ZOMER moest het geld tegen ontvangstbewijs geven aan de tresorier van de Compagnie.

Tenslotte op 11 januari 1619 bevalen de Staten van Vlaanderen aan Jan DE KEERLE, gewezen commies van de impositiën in 't kwartier van Ieper, de overige 4.000 gulden te betalen aan de penningmeester van de Compagnie. Daarbij werd uitdrukkelijk gesteld dat de Compagnie die 6.000 gulden moest terugbetalen in drie gelijke betalingen van telkens 2.000 gulden, om de drie jaar.

Hoe de zaken van de Compagnie verder zijn verlopen heb ik niet teruggevonden.

BRON : R.A. Gent. Staten van Vlaanderen, reg. nr. 115. Resolutieboek van 8 oktober 1617 tot 23 december 1619, f° 15v°, 58v°-62v°, 92v°, 98v°, 99.

(*) 1 last bevat te Oostende meestal 12 tonnen van elk 1.000 haringen. Een haringbuis van 22 last bevat dus 264 tonnen of 264.000 haringen.

Zie : R. DEGRYSE, Vlaanderens Haringvisserij in de Middeleeuwen, Handelingen van de Société de l'Emulation te Brugge, 1939, p. 185-204.

R. DEGRYSE, De Crisis in het Haringbedrijf te Oostende en te Damme van 1437 tot 1441, idem, 1965, p. 53-68.

KWARTIERSTAAT VAN CHARLES DE SORGHES - AANVULLING
--

door J.G. DE BROUWERE

In OSTENDIANA VI gaf ik de kwartierstaat uit van Charles DE SORGHES (1). Het valt schier nooit voor, dat een onderzoek - in casu een historisch onderzoek - volledig af is. En zo is het ook met de vermelde kwartierstaat. Hierna volgen dan ook twee aanvullingen, gans verschillend van aard. De eerste stelt nieuw gevonden kwartieren voor. De andere is een hypothese over het beroep van Charles' op   n na oudst bekende naamdrager, nml. kw. 64.

A. Nieuwe kwartierstaten.

Kw. 86 en 87.

Jan MOENTACK en Catharina BOSSELAERE. Ze trouwden te Oostende in 1693 (2).

Kw. 172 en 173.

Andreas MOENTACK en Jacquemyne BYLS. Ze trouwden in 1606. Jacquemyne was weduwe CRESPIN.

B. Het beroep van kw. 64. Ignatius De Sorghes.

En nu de hypothese over het beroep van Ignatius, kw. 64 ! Op blz. 175 van OSTENDIANA VI werd er op gewezen, dat Ignatius een wel heel zwierige handtekening had. Niet de handtekening van een ongeschoolde, maar wel deze van een goed geschoolde. Niet de schrijfwijze van een ambachtsman, maar wel deze van een man die regelmatig de pen hanteert. Daarom mijn veronderstelling, dat de man notarisklerk geweest was, omdat hij zo regelmatig als gtuige op notariële akten voorkomt. Maar die veronderstelling moet ik laten varen : hij was   n der getuigen, die sinds 1540 bij een notarisakte vereist waren (3). Daarentegen ben ik er nu kwasi zeker van, dat Ignatius een musikant was. Ik weet niet wat voor

een instrument hij bespeelde, maar bespeelde het in de parochiekerk van Oostende, die over een orkest beschikte (4). Hij is immers diegene, die zich in augustus 1699 over het droeve lot erbarmde van "d'heer Jacques LE FRANÇOIS hebbende geweest sanghmeester ter parochikercke". Ignatius had LE FRANÇOIS toch "gefrequentteert" (5).

Tenslotte mag er op gewezen worden, dat Joannes DE SORGHIER, die in 1727 als matroos op de "Concordia" naar Kanton afvaarde, waarschijnlijk niet kw. 16 is : hij had al te vroeg de terugreis van Kanton naar Oostende moeten aanvangen, en de terugreis extrasnel moeten afleggen. Een van de medevaarders daarentegen, de scheepsjongen Leonardus LINDERSEN zal waarschijnlijk wel een zwager van kw. 16 zijn geweest (6).

-
- (1) Ostendiana VI (1993), blzz. 159-181. Ostendiana is een gezamenlijke uitgave van V.V.F. Oostende en De Plate.
 - (2) Een Adriaan BOSSELAERE en zijn echtgenote Josyne worden in de Oostendse kerkrekeningen 1621-1622 vermeld als eerder arm. Adriaan was toen al een tijdje overleden, en hij had bij leven stellig geen fortuin samengeraapt, daar de weduwe door de armendis onderhouden was. Zo komt het dat de armendis bij haar overlijden haar huis aansloeg (ze had dus onroerend goed) en ook het meubilair, en tevens haar in pand gegeven juwelen afloste (ze had dus ook roerende goederen) (zie blz. 19 van J. COOPMAN. Oud Oostende. Enkele nieuwe bronnen, in : Ostendiana VI (1993), blzz. 5-22). Adriaan en Josyne kunnen niet de ouders van kw. 87 zijn, anderzijds blijken ze geen erfgenamen in de stad te hebben gehad - maar toch zullen ze op een of andere manier met de ouders van kw. 87 verwant geweest zijn.
 - (3) Ingevolge de hervorming van het notariaat door Keizer Karel VI in 07/10/1531 en 04/10/1540. De plakaten waren uitgegeven door I. LAMEERE in : Recueil des Ordonnances des Pays-Bas. 2ème série. 1506-1700. III. Brussel, 1902. (Commission royale pour la publication des anciennes lois et ordonnances), blzz. 265-273, en ibidem Brussel, 1907, blzz. 232-238. In het geval der getuigen vooral het 2de plakkaat.
 - (4) De huidige voorzitter van de parochiale kerkfabriek van Oostende (St Pieter en Paulus) zal dit wel met weemoed lezen : de parochie kon zich de weelde veroorloven (althans in de XVIIde eeuw) er een bezoldigd koor op na te houden, met een bezoldigde koorleider (zie : Koorleider afgezet, in : Vlaamse Stam XXVI (1988), blz. 416), en ook een orkest, dat instrumenten bespeelde, die eigendom van de parochie waren (vb. in 1654 kocht de parochie een viool : COOPMAN blz. 18, - en een notariële akte van 27/08/1699 gewaagt van de "musiciens ter parochiale kercke" en tevens van "hemlieden emolumenten" : blz. 92 van Civiele zaken voor de schepenbank van de stad Oostende. II. 1690-1715, uitgegeven door J. VERHAEGHE. Oostende, 1990.
 - (5) Zie : Koorleider....
 - (6) Zie blz. 253 van M. DECRITS. De opvarenden van het schip de "Concordia" van de Oostendse Oost-Indische Compagnie, 1727, in : Vlaamse Stam, XXOX (1993), blzz. 251-256.

WIE WAS AUGUST BEYTS ?

door Roger TIMMERMANS

Eerder toevallig kwam ik in het bezit van een fotocopie van een postkaart, afgestempeld in 1902, verzonden door August BEYTS (zonder adres van afzender) en gericht aan

Mr. Louis Hooghuis (*)
Statieplaats 15-13
Grammont

waarop volgende tekst :

Oostende 19-11-1902
Mr Louis Hooghuis
zijt zo goed mij eens te
laten weten wat ik moet doen
aan mijnen grooten Orgel
als ik den laatsten Schotijisch
op een naar afdraai vald
den cilinder altijd door
ik heb al naar den blaasbalg
geluisterd en hij verliest geen
wind ik heb al naar de lantaarn
gezien en ik vind er ook niet
aan Jules DEMEYER heeft er ook
naar gezien en hij heeft het ook nog
nooit ondervonden Gegroet

August Beyts

Na het lezen van bovenstaande tekst wilde ik wel eens weten wie deze August BEYTS was. Naar ik veronderstelde, was hij hoogstwaarschijnlijk uitbater van een danszaal. Want een particulier zal wel geen "grooten Orgel" in huis gehad hebben. Maar waar was deze gelegen ?

Dan maar eens het werkje van Ary SLEEKs er op nagekeken "Oude Oostendse Afspanningen, Danszalen, Cafés-Chantants". Een waarempel. Op blz. 65 begint het verhaal van August BEYTS en zijn danszaal "Het Blauw Kasteel".

Hij had de bijnaam van de "Witte" of de "Witte Beyt". Zijn zaal gelegen aan het Vissersplein tussen de Cadzand- en Bonenstraat, noemde "Het Blauw Kasteel". Afkomstig zijnde van de wijk "Butterpit" waar een in blauw geschilderde hoeve, met name "Het Blaux Kasteel" stond, gaf hij zijn zaal dezelfde naam.

Volgens Ary SLEEKs was de toegangsdeur geschilderd in het blauwste blauw dat men zich voorstellen kan. De danszaal was tamelijk ruim en het orgel smakeloos schitterend of omgekeerd. "Het Blauw Kasteel" werd hoofdzakelijk bezocht door de vissersbevolking. Het orgel speelde er zijn laatste deuntje in 1918, juist na de eerste wereldoorlog.

Foto's van het gebouw, maar dan niet meer uitgebaat als danszaal, zijn terug te vinden in "Oud Oostende in Beeld" door A. VAN CAILLIE - Deel 4 - nr. 130 Vissersplein 1936

Deel 5 - nr. 163 Vissersplein na overstroming 1953

De huizenblok, aanleunend tegen de oude Vismarkt, werd gesloopt in de zestiger jaren, om plaats te maken voor het gezellige, verkeersvrije maar naamloze pleintje, gelegen tussen twee straatjes die gelukkig hun oorspronkelijke naam behouden hebben. Een pleintje zonder naam : een unicum in Oostende ?

P.S. Het boek "La Côte belge - De Belgische Kust" door J. VAN REMOORTERE en F. VAN DEN BREMT, toont op foto nr. 102 een orgel van dezelfde bouwer, maar wel van latere datum. Nl. een "Condor" anno 1910 door L. HOOGHUYS - Grammont. Het was destijds het pronkstuk van het Orgelmuseum te Koksijde.

(*) Louis HOOGHUYS was een gekend orgelbouwer.

OOSTENDE ELDERS IN DE WERELD

OOSTENDE LEEFT OOK IN TSJECHIE

en wel in TREBON (uitgesproken TRJEBON).

Trebon is een stad in Zuid-Bohemen vooral gekenmerkt door de vele grote visvijvers die zich in de onmiddellijke nabijheid van de stad bevinden en waarin vooral karpers geteeld worden.

De stad is nog omringd door zijn oude versterkingen en heeft binnen haar muren een keur van gotische, renaissance en barok huizen daterende van de 16de tot de 18de eeuw. Het kasteel van Trebon herbergt een prachtige collectie en de oudste archieven van Tsjechie.

Op 2 km ten zuiden van Trebon ligt aan de vijver SVET de Camping OSTENDE met zijn zeer gekend strand van dezelfde naam.

Carlo VANTROOSTENBERGHE

Wij danken de heer Van Troostenberghe voor de documentatie van deze streek die hij ter beschikking stelde van de Kring en die we in ons archief opnemen.

J.B. DREESEN

ERRATA

Er is een fout geslopen in de tekst op blz. 93/308, nr. 47 CORDY :
lezen : geboren in 1931 i.p.v. 1831.

QUARANTAINE IN 1752

door Julien VERHAEGHE

Op 8 december 1752 liet "Den Koninck George" het anker vallen op de rede van Oostende. Het schip kwam van Smirna (Izmir in Turkije), geladen met wol en marmer, bestemd voor Duinkerke.

De kapitein van het schip was in het bezit van brieven van de "ghedaene quarantaine" te Civita Vecchia (italië), en liet aan het Magistraat weten dat zijn schip lek was. Elf Oostendenaars gingen daarop aan boord om hulp te bieden.

Het Magistraat dat de zaak niet erg vertrouwde, "daer niets meer vatbaer zijnde voor besmetting dan wolle", zond de stadsgeneesheren aan boord om de bemanning, 14 in totaal, te onderzoeken. Deze esculapen moeten zeer voorzichtige mannetjes geweest zijn, want ze verklaarden dat ze "de equipage gesien hebben van verre, ende deselve bevonden, volgens het uijtsight, gesont te wesen". Ze voegen er echter aan toe dat "deselve gheëxtenuuert te sijn om den sleghten cost die maer bestont in turcksche terwe".

Op 15 december (het schip lag dan in de haven) schreef het Magistraat aan de Oostenrijkse Privéraad om de zaak te melden en om hulp te verzoeken van de kustwacht om de quarantaine te laten voortduren.

Reeds op 16 december werd de zaak te Brussel ingeleid, en op 26 december kwam de beslissing, op 23 december eigenhandig door Karel van Lotharingen ondertekend, toe te Oostende, met als slotformule "chers et bien aimés, Dieu vous ait en sa Sainte Garde".

Eerst en vooral moest het Magistraat al het nodige doen en leveren om het lek in het schip te stoppen, en moest het schip ten laatste op 1 januari de haven verlaten hebben.

Ten tweede moest het Magistraat van Duinkerke onmiddellijk verwittigd worden opdat dit de nodige maatregelen zou nemen indien het schip daar zou willen binnenlopen "pour les prévenir des dangers qui serait à craindre".

Ten derde moesten de elf Oostendenaars die aan boord waren, ontscheept worden en in "la quarantaine la plus rigoureuse" geplaatst worden voor ze de toelating zouden krijgen om weer in de stad te komen of met "qui que ce soit" in contact te komen.

Ten vierde, en "bien entendu" moest de kapitein voor zijn vertrek, de kosten betalen van de gedane herstelling van het lek, alsmede het onderhoud en schadevergoeding voor elf Oostendenaars gedurende hun quarantaine.

Bron : R.A.B. bundels Brugsche Vrije, nr. 18.

ZONNEWIJZERS IN WESTVLAANDEREN III. In en rond Oostende

door J.B. DREESEN

Eens te meer vragen wij aan onze lezers het hoofd te richten en oog te hebben voor de kleinoden van onze heemcultuur die her en der verspreid aan de huisgevels te zien zijn.

De oudste verwijzing naar een ZONNEWIJZER komt voor in het "Boek der boeken" de Bijbel.

Zo lezen wij in het "Tweede boek der Koningen" 20ste hoofdstuk, paragrafen 8, 9, 10 en 11 het volgende :

8. Hizkia nu had gezegd tot Jesaja : Welk is het teken, dat de Heere mij gezondmaken zal, en dat ik op de derde dag des Heeren Huis zal opgaan ?
9. En Jesaja zeide : Dit zal u een teeken van den Heere zijn, dat de Heere het woord dat hij gesproken heeft, doen zal : zal de schaduw tien graden voorwaarts gaan of tien graden achterwaarts keeren ?
10. Toen zeide Jehiskia : Het is de schaduw licht, tien graden nederwaarts te gaan; neen, maar dat de schaduw tien graden achterwaarts keere.
11. En Jesaja de Profeet riep den Heere aan, en Hij deed de schaduw tien graden achterwaarts keeren in den graden dewelke zij nederwaarts gegaan was in de graden van AHAZ' ZONNEWIJZER.

Tot daar dit citaat uit de boeken en hoofdstukken van het Oud Testament.

In deze bijdrage voeren wij eens te meer vier zonnewijzers ten tonele die in of in de omgeving van Oostende voorkomen.

Het eerste exemplaar is niet zichtbaar vanop straat. Het hangt op de binnenkoer van het huis van dhr. en mevr. ALLEIN, Prins Roselaan 115 te Oostende. Het is een poolstijlzonnewijzer van het verticale type, een zogenaamde ZUIDWIJZER. Hij werd aangekocht in Palamos (Spanje). Bij een zware stormwind waaide hij van de muur en verloor zo zijn stijl ofte WIJZER. Hij is dus aan herstelling toe.

Een tweede, eerder rudimentaire poolstijlzonnewijzer van het verticale type, bevindt zich op de straatmuur van het huis VERLOREN KOST 42 in Snaaskerke - Noord (dit is de noordkant van de vaart van Plassendale naar Nieuwpoort). Deze zonnewijzer werd geconstrueerd en geplaatst door een onderwijzer (de naam bleef ergens in mijn aantekeningen steken) die ondertussen verhuisde. De wijzer is nog terplaatse maar de cijfers van de uurlijnen zijn verdwenen. Enkel de plaats waar ze staken bleef zichtbaar.

Het derde exemplaar vinden we op de gevel van het huis Vaartstraat 21 te Oudenburg. Het huis werd eertijds gebouwd en bewoond door de heer WESSELS die belangstelling had voor de sterrekunde. De

ZONNEWIJZERS IN WEST-VLAANDEREN III

In en rond, Oostende



Poolstijlzonnewijzer van het verticale type Prins Roselaan 115 Oostende



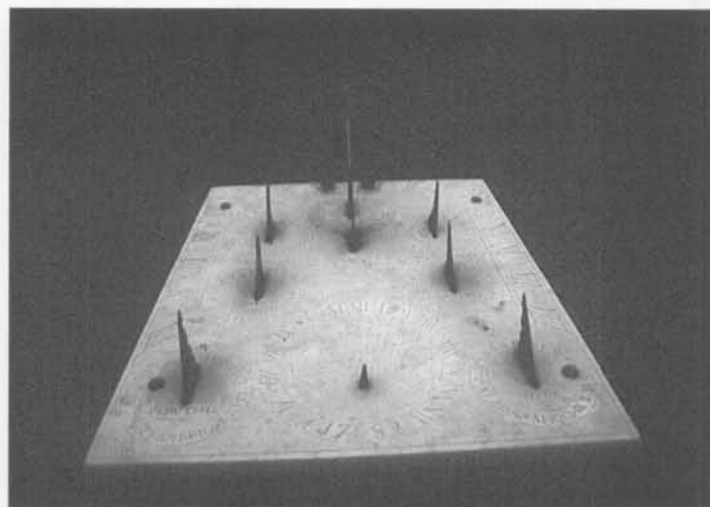
Poolstijlzonnewijzer van het verticale type Vaartstraat 21 Oudenburg



Poolstijlzonnewijzer van het verticale type Verloren Kost 42 Snaaskerke



De zonnewijzer van Snellegem



zonnewijzer in de gevel zal waarschijnlijk zijn werk zijn. Het is een poolstijlzonnewijzer van het verticale type versierd met een zestal figuurtjes aan de bovenkant. Het is een Zuidwijzer maar daar de gevel van het huis niet in deze richting ligt gaat het hier waarschijnlijk om een ornamentale versiering.

Onze vierde zonnewijzer van vandaag is een zeer merkwaardig kunstwerkje.

Het staat in Snellegem op het pleintje voor de huidige Openbare Bibliotheek (het oud-gemeentehuis dacht ik) in de Eernegemweg. Eertijds stond het in de hof van de pastoor maar voor een mij onbekende reden kreeg het een meer publieke plaats.

Op een horizontaal marmeren blad zijn zo maar even NEGEN zonnewijzers verwerkt, zeven POOLSTIJLzonnewijzers, een PUNTzonnewijzer, en een SLINGERzonnewijzer van een bijzonder type, waarvan de stijl draaibaar is en ingesteld moet worden. Op een ruitachtig figuurtje in het centrum van de marmeren plaat staat te lezen dat deze zonnewijzer gebouwd werd door enen B. AMANTHUS VAN SINT AMAND. CAPUCIEN. Daar juist boven staat een bijbelse spreuk : WAECKT WANT GY EN WEET NIET WAT UREN DEN HEERE KOMEN SAL (Matth. 24.4).

De zeven gewone poolstijlzonnewijzers geven de ware zonnetijd aan te :

- CONSTANTINOPEL in EUROPA
- PRAEGH in BOHEMEN
- MADRID in SPANIEN
- LONDEN in EUROPA
- BENGAELE in ASIEN
- PERU LIMA in AMERICA
- MECHE in AFRICA

Deze steden zijn waarschijnlijk zo gekozen door de bouwer omdat ze allen op 15 graden (= 1 uur) of een veelvoud van 15 graden lengte (met uitzondering van Madrid) van de nulmeridiaan van Londen (= Greenwich) liggen. Op basis hiervan kunnen we MECHE dan eventueel identificeren als MOGADISCIO in Somalie. Dit moet eertijds een belangrijke havenstad zijn geweest.

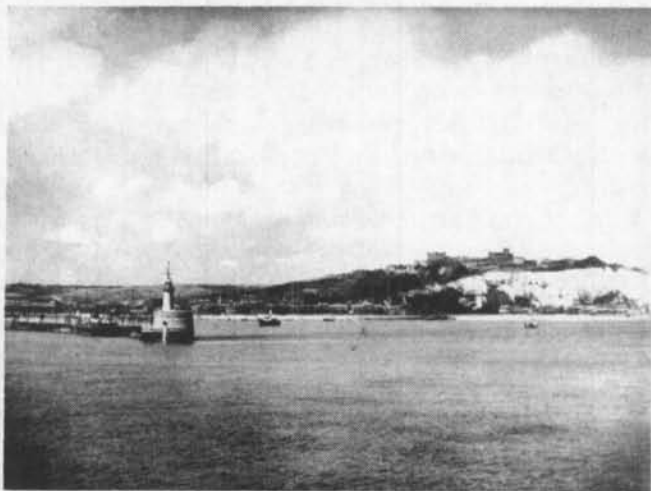
De puntzonnewijzer staat onderaan in het midden. Hier staat ook het bouwjaar 1782. Het schaduwgevend element is niet het kegeltje maar het TOPJE van het kegeltje. Het is dan ook een van de zeldzame puntzonnewijzers in ons land. In de cirkel staan de uurlijnen getekend als volle rechte lijnen en de halve uren in streepjeslijnen. De reeks gebogen lijnen zijn de klassieke datumbogen.

De hoofdzonnewijzer is buiten gebruik. Begin januari 1992 werd het voetje van de stijl door vandalen verwrongen.

Voor een volledige beschrijving van dit bijna unieke kunstwerk (er bestaat nog een tweede exemplaar van dezelfde bouwer maar van iets oudere datum (1777) dat in 1984 in een kelder te Heverlee ontdekt werd maar inmiddels naar Nederland verhuisde) verwijzen wij naar een bijdrage in het tijdschrift HEELAL van de (Belgische) Vereniging voor Sterrekunde, volume 38, nr. 6 van 1993.

door Ferdinand GEVAERT

DOVER NOSTALGIE



Op 31 december 1993 om 13u30 verliet de m.s. Prins Filip van de Oostende-Doverlijn de haven van Oostende om de laatste, ultieme, geregelde verbinding Oostende-Dover te maken met aankomst te Dover Eastern Docks, Car Ferry Terminal, om 16u30 plaatselijke tijd.

Deze afvaart betekende het einde van een tijdperk voor Oostende, om het een naam te geven, het "Oostende-Dover tijdperk". Vanaf 1 januari 1994 varen de schepen en jet-foils van de R.M.T. niet meer op Dover maar op Ramsgate, onder de nieuwe noemer "Oostende Lines".

Sinds zowat de vroege tweede helft van de zeventiende eeuw bestond er een min of meer regelmatige scheepvaartdienst tussen Oostende en Dover waarop post en passagiers ingescheept werden zodat 31 december 1993 het einde betekende van 350 jaar Oostende-Dover.

In het nummer van "De Plate" van januari 1993 publiceerden we een bijdrage onder de titel "Het einde van een era" naar aanleiding van de laatste "trein-schip-trein" verbinding tussen Oostende en Dover Western Docks". Toen schreven we dat op 24 oktober 1992 het laatste woord geschreven werd van een hoofdstuk van de O-D lijn. Niets concreets liet toen vermoeden dat een jaar later het slotwoord zou geschreven worden en dat het voorwoord van een andere geschiedenis, hopelijk een lange, op de schrijftafel zou liggen.

Veel Oostendenaars en mensen uit omliggende, om niet te spreken over ver in het hinterland, en voornamelijk onze "malegasten" hebben herinneringen aan Dover. Hetzij als begin en einde van een vakantie in Groot-Brittannië, een jarenlang verblijf tijdens oorlogsjaren, het doel van een "shopping-trip", een uitstap naar Londen of het graafschap Kent of een pauze in het vaarschema Oostende-Dover-Oostende.

Wanneer onze "malegasten" herinneringen ophalen spreken ze steeds van o.m. "Hollyer de jood", "Mouche", "de apothekeresse", Snargate

street, "Elisabeth's" (de tea-shop op het marktpleintje van Dover), Geerings de boekhandel, Tesco, Marks en Spencers, de Coö rechtover de Post, Booth's, Cream Puff en andere cosmetica, en verschijnt er een zweempje heimwee in hun ogen, of is het een glinstering ?

De "shoppers" herinneren zich nog hoe ze bepakt en beladen de hoge steile trap van de stationsingang van de Marine Station opzwoegden om dan langs een eindloze, lange smalle gang terug trappen te bereiken die afdaalden naar de stationsperrons en verder naar de inschepingshall. Aldaar werden ze opgewacht door een geuniformd persoon die hen een "Embarcation Card" in de hand duwde die men, met halsbrekende toeren, moest invullen. En dan aanschuiven tot bij een hoge lessenaar waarop een "Immigration Officer" troonde die neerkijkend, en wantrouwig, toelating gaf "om het land te verlaten". Om dan, verder zeulend met de zware en volumineuze lasten, voorbij de tolbeambten, "Custom Officers", te schuiven op weg naar de verafgelegen steile gangway (loopplank). Om dan eenmaal aan boord, heigend een plaatsje te zoeken op de stampvolle pakketboot.

't Is voorbij, er rest alleen nog nostalgie.

OOSTENDE-DOVER

HORAIRE DES TRAVERSEES
UURTABEL DER OVERTOCHTEN. TIME TABLE OF CROSSINGS
FAHRPLAN FÜR DIE ÜBERFAHRTEN

3heures 30 avec les PROPULSIFS A TURBINES 3Uren Overvaart met TURBINE PAKKETBOOTEN 3hours 30 passages with TURBINE STEAMERS 3 1/2 Uren Seefahrt mit lester TURBINE DAMPFERN

1920 DEPART VERTREK DEPARTURE ABFAHRT			1920 DEPART VERTREK DEPARTURE ABFAHRT				
1920	DEPART VERTREK DEPARTURE ABFAHRT	1920	1920	DEPART VERTREK DEPARTURE ABFAHRT	1920		
SEPTEMBRE	10 30	14 15	SEPTEMBER	SEPTEMBER	11 16 15	SEPTEMBER	
LUNDI 13	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	MAANDAG 13	MONDAY 13	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	MONDAG 13
MARDI 14	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	DINSDAG 14	TUESDAY 14	VILLE DE LIÈGE	PRINCESSE ELISABETH	DIENSTAG 14
MERCREDI 15	VILLE DE LIÈGE	PRINCESSE ELISABETH	WOENSDAG 15	WEDNESDAY 15	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	MIDTWOOD 15
JEUDI 16	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	DONNERSDAG 16	THURSDAY 16	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	DONNERSDAG 16
VENREDI 17	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	VRIJDAG 17	FRIDAY 17	VILLE DE LIÈGE	PRINCESSE ELISABETH	FRIDAG 17
SAMEDI 18	VILLE DE LIÈGE	PRINCESSE ELISABETH	ZATERDAG 18	SATURDAY 18	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	SAMSTAG 18
DIMANCHE 19	STAD ANTWERPEN	VILLE DE LIÈGE	ZONNAG 19	SUNDAY 19	PRINCESSE ELISABETH	STAD ANTWERPEN	ZONNIG 19

Oostende-Dover, uurtabel 1920



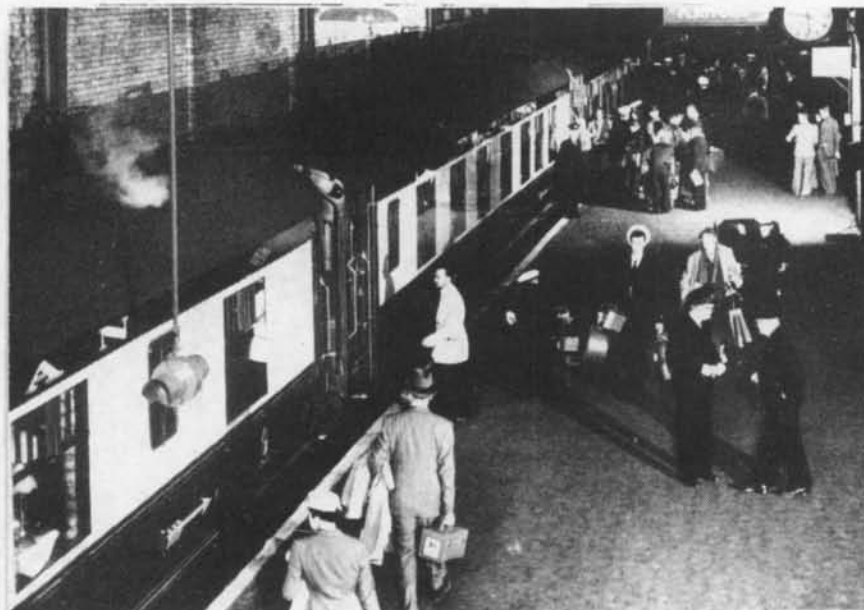
1993 - Dover Western Docks, het ingangsgebouw van de Marine Station aan de Lord Warden Square, met rechts de overdekte spoorovergang



1993 - Dover Western Docks, Marine Station, de verlaten en desolate lange spoorovergang leidend naar de sporperrons en inschepingshal.



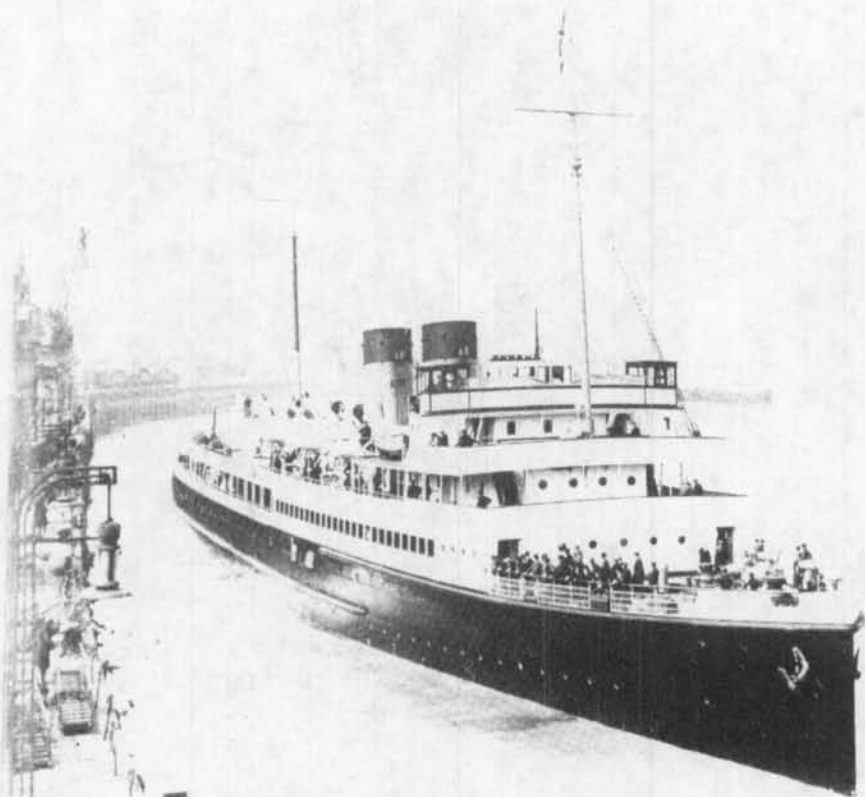
1993 - Dover Western Docks, Marine Station, sporperron 5 met de "jet-foil train" naar Londen-Victoria. Bemerkt het signalisatiebord "Dover-Oostende" en de verhoogde spoorovergang naar de vlottende jetfoilterminal.



1958 - Dover Western Docks, Marine Station, reizigers stappen in op de "Golden Arrow", (treinverbinding Parijs-Londen).



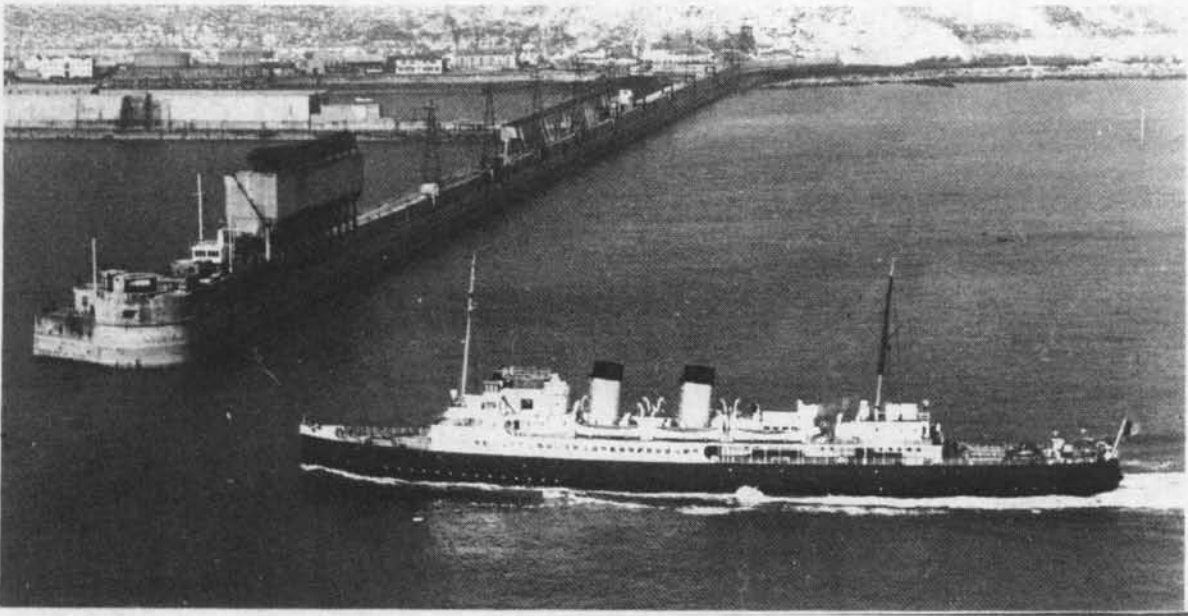
1955 - Dover Western Docks, Marine Station, de "Golden Arrow" stoomt het station uit, richting Londen-Victoria.



1930 - het t.s. "Prinses Astrid" meert aan te Dover Western Docks, (Admiralty Pier).



1934 - het m.s. "Prince Baudouin" gemeerd aan de Admiralty Pier te Dover



1950 - het t.s. "Prince Charles" vaart de "Eastern Entrance" binnen (oostelijke toegang tot de haven van Dover). Op de Eastern Arm (oostelijke havendam) bemerkt men de kolenbunkerinstallatie van de Royal Navy (Britse vloot), eertijds geïnstalleerd om de oorlogsbodems rechtstreeks te bevoorraden door middel van een kabelspoor vanuit het kolenbekken in het onmiddellijk hinterland. De installatie werd enige tijd later gesloopt.



1993 - De vlottende jetfoilterminal van de jetfoildienst Oostende-Dover van de Regie voor Maritiem Transport. De terminal lag sinds 1983 gemeerd aan het landwaartse uiteinde van de Admiralty Pier te Dover en werd begin januari 1994 verslept om gemeerd te worden te Ramsgate, de nieuwe aanleghaven in Engeland.



1975 - de carferry m.s. "Roi Baudouin" bij het verlaten van de haven van Dover via de Western Entrance, de westelijke haventoeegang (tussen de Admiralty Pier en de Detached Mole - de afgescheiden havenmuur. In de achtergrond de witte klippen met Dover Castle.



1975 - de pakketboot m.s. "Prinses Paola" stevent naar de westelijke haveningang van Dover. In het midden de Detached Mole. Helemaal in de achtergrond de Shakespeare Cliff waar ooit de eerste proefboringen voor een kanaaltunnel werden uitgevoerd.



1955 - Dover Eastern Docks, Car Ferry Terminal, met de twee in- en ontschepingsbruggen gebouwd in 1952-1953. De terminal werd op 30 juni 1953 in gebruik genomen. Op de voorgrond pas ontschepte voertuigen die aanschuiven aan de Customs Examination Hall (onderzoekhal van de toldiensten) om er te worden onderzocht. Links in de achtergrond de Eastern Arm en midden in de achtergrond de Eastern Entrance. Bemerkt de kolenbunkerinstallatie.



1955 - Dover Eastern Docks, zicht op het Car Ferry Terminalgebouw en de parkeerlanen voor de voertuigen die wachten op inscheping. In de achtergrond de m.s. Prinses Josephine Charlotte, autoveerboot van de Oostende-Doverlijn, gemeerd aan Berthe No. 2, brug nr. 2.



1955 - Dover Eastern Docks, Car Ferry Terminal, zicht in de Customs Examination Hall, de douanehal waar de ontscheepte voertuigen en inzittenden aan een grondig onderzoek werden onderworpen door de douane op zoek naar "contreband", smokkelwaar, en andere niet toegelaten invoerartikelen (o.m. levende huisdieren). Zoals men kan bemerken ging men grondig te werk, o.m. de motorkap open en indien er vermoedens waren reed men het voertuig over een inspektiepunt, desnoods haalde men het voertuig uit elkaar.



1958 - Dover Eastern Docks, de gloednieuwe carferry van de O-D lijn, de "Artevelde", in uitvoering van het aanlegmanoeuver. Links bemerkt men de "Camber" en de vooruitspringende schuilplaatsen voor snelboten van de Royal Navy (MTB-pens) Deze pens vormden een grote hindernis voor het veilig benaderen van de aanlegposten. Er werd bij zwaar weer herhaaldelijk averij gemaakt zodat de wrijfhoutenconstructie aldaar dra de naam "Golden Corner" kreeg, om reden van de bedragen die moesten betaald worden aan de havenautoriteiten voor het herstel van schade aan de haveninstallaties (Dover Harbor Board).

Korte geschiedkundige kalender van de diensten op Dover van de Oostende-Doverlijn

- 4 maart 1846 eerste overtocht Oostende-Dover van een pakketboot van de Belgische staat.
- 1863 begin Belgisch monopolie van 100 jaar voor het vervoer van post tussen België en Groot-Brittannië.
- Maart 1873 vervoerakkoord tussen de Belgische Staat en de Cie. Internationale des Wagons-Lits (internationale treinen).
- 1909 bouw van de Marine Station op de Admiralty Pier te Dover Western Docks.
- 14 oktober 1914 (W.O. 1). De laatste pakketboot wijkt uit van Oostende naar Groot-Brittannië.
- 1919 hervatten van pakketbootdiensten op Dover.
- 1 augustus 1936 in vaart brengen van de eerste autoveerboot tussen Oostende en Dover, het schip meert aan in de Western Docks.
- September 1939 pakketbotendienst naar Dover opgeschort, schepen varen naar Folkestone. Dover wordt vlootbasis.
- 18 mei 1940 (W.O. 2). De laatste pakketboot wijkt uit naar Groot-Brittannië.
- 23 oktober 1945 hervatten pakketbotendienst naar Folkestone.
- 1946 hervatten diensten op Dover.
- 3 juli 1949 in lijn brengen van eerste carferry op Dover, meert in Western Docks.
- 30 juni 1953 nieuwe carferryinstallaties in gebruik genomen in de Eastern Docks te Dover.
Carferry's varen naar Dover Eastern Docks (D.E.D.)
Pakketboten naar Dover Western Docks (D.W.D.)
- 28 juni 1974 een eerste carferrybrug wordt in dienst genomen op de Admiralty Pier te D.W.D., start van de M.P.-diensten naar D.W.D., die zowel treinreizigers (trein-schip-trein verbindingen), voetpassagiers als voertuigen inschepen.
De klassieke carferrydiensten blijven varen op D.E.D.
De klassieke pakketboten verliezen hun functie en worden geleidelijk uit de vaart genomen.
- 31 mei 1981 start jetfoildienst op D.W.D.



Oostende-Dover zelfklevers 1965/1985

- | | |
|------------------|---|
| 1 januari 1986 | MP-schepen lossen en laden geen voertuigen meer te D.W.D.; ont- en inschepen aldaar nog slechts treinreizigers. Lossen en laden voertuigen te D.E.D. (varen eerst naar D.W.D. voor ont- en inschepen van treinreizigers, dan naar D.E.D.. voor lossen en laden voertuigen, om vandaar te vertrekken naar Oostende.
Jetfoils varen verder naar D.W.D. |
| September 1987 | laatste pakketboot, m.s. Prinses Paola, uit de vaart genomen, vaarde nog slechts tijdens de zomer. |
| 1992 | laatste klassieke carferry uit de vaart genomen. |
| 24 oktober 1992 | laatste "trein-schip-trein" verbinding naar D.W.D. De jetfoils varen verder naar D.W.D. De schepen varen nog uitsluitend op D.E.D. |
| 31 december 1993 | laatste overtochten van schepen en jetfoils naar Dover. |
| 1 januari 1994 | start "Oostende Lines", diensten op Ramsgate. |