

AFGIFTEKANTOOR
OOSTENDE 1



DE PLATE

MAANDBLAD

APRIL 2002



VERSCHIJNT NIET IN JUNI, JULI EN AUGUSTUS

“Denk je dat we hier nog iets van kunnen gebruiken?”
“Vraag het eens aan BASF.
Daar wordt alles hergebruikt.”



Informatie i.v.m. sponsoring cover: Photo Tropic 0478/62 20 45
Cover gesponsord door BASF.

Bij BASF gaat niets verloren, alles wordt hergebruikt. Neem nu de geïntegreerde vestigingen van Ludwigshafen en Antwerpen. Daar werd een intelligent netwerk uitgebouwd van productie-eenheden, waarbij telkens het restproduct van de ene de grondstof wordt van de andere.

Dit noemen we duurzame ontwikkeling. Alle geïntegreerde productiecentra van BASF steunen op datzelfde principe. Overal ter wereld.

BASF Belgium N.V./S.A.
Hamoirlaan 14
1180 Brussel
www.basf.be

Innovatief denken. Verantwoordelijk handelen

Chemische producten - Kunststoffen en vezels
Veredelingsproducten
Gewasbescherming en voeding - Olie en gas

BASF

DE PLATE V.Z.W.

TIJDSCHRIFT VAN DE OOSTENDSE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING "DE PLATE"

Prijs Culturele Raad Oostende 1996

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming

Aangesloten bij de CULTURELE 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 en weerspiegelen niet noodzakelijk de opinie van de Kring.

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

JAARGANG 31

NUMMER 4

MAAND april 2002

Prijs per los nummer : 1,50 €

IN DIT NUMMER

Blz. 98: Toespraak door Omer **VILAIN**, voorzitter ter, gelegenheid van de plechtige opening van het Oostends Heem- en Geschiedkundig Museum "De Plate" op 8 februari 2002.

Blz. 101: **R. VANCRAEYNEST**: "Grote" koopvaardij schepen in de haven van Oostende historisch bekeken (1^o deel)

Blz. 114: **S. IPPEL**: De Geuzen in 1572.

Blz. 115: **N. HOSTYN**: Boekbespreking.

Blz. 116: **I. VAN HYFTE**: De zomer van 1873.

Blz. 119: **R. OUVRY**: De stichters van de Koninklijke Jachtclub Oostende. – Pierre Tratsaert.

HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

Correspondentieadres : Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende

Verantwoordelijke uitgever : Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende

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

Rekeningen : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

Het Bestuur

Voorzitter :

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende

Ondervoorzitter :

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende

Secretaris :

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende

Penningmeester :

Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende

Leden:

Jean DE LANGHE, Vindictivelaan 6/2, 8400 Oostende

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende

Jan NUYTEN, Karel Janssenslaan 33/13, 8400 Oostende

Emile SMISSAERT, Hendrik Serruyslaan 4/9, 8400 Oostende

Gilbert VERMEERSCH, Blauw Kasteelstraat 98/2, 8400 Oostende

Koen VERWAERDE, A. Choqueelstraat 1, 8400 Oostende

Schreven in dit nummer:

Omer Vilain: Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Raymond Vancraeynest: Blauw Kasteelstraat, 103, 8400 Oostende.

Simon Ippel: Verenigingstraat 161, 8400 Oostende.

Norbert Hostyn: Brusselstraat 18, 8400 Oostende.

Ivan Van Hyfte: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Robert Ouvry: Vlaanderenstraat 45/3, 8400 Oostende.

De Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en andere belangstellenden uit te nodigen tot de volgende activiteiten:

APRIL I ACTIVITEIT

Donderdag 11 APRIL om 14u30

Namiddagactiviteit in de conferentiezaal van de VVF, Dr.L.Colensstraat 6.

Onderwerp: Omer VILAIN ontmoet **Richard "Dick" GINKELS**

Dick GINKELS was gedurende vele jaren de uitbater van de "JAMES" in de James Ensor galerij. Hij heeft deze taverne uitgebouwd tot een zeer gezellige "place to be" die bijna zelf een klein museum was door de vele foto's en voorwerpen die door de uitbater werden verzameld.

Een tiental jaren geleden heeft dhr GINKELS de zaak overgelaten maar gedurende meer dan veertig jaar heeft hij in zijn taverne ongeveer alles over de vloer gekregen wat rang en naam had in Oostende.

Niemand beter dan hij kan op een pittige wijze anekdoten vertellen over het mondaine Oostende. Omer VILAIN perst daar op zijn onnavolgbare wijze het beste uit zodat dit een namiddag wordt vol interessante roddeltjes en nieuwtjes over Jan maar niet alleman.

APRIL II ACTIVITEIT

Donderdag 25 April om 20 u

Avondvoordracht in de conferentiezaal van de VVF, Dr. L.Colensstraat 6.

Onderwerp: Oostendse filmavond verzorgd door dhr **RONNY GELDHOF**

Dhr GELDHOF (Oostende 1962) is kok na 7 jaar opleiding in de Oostendse Hotelschool.

Na 1 jaar het beroep te hebben uitgeoefend zag hij elders een betere toekomst en werd zelfstandig immobiliën makelaar. Hij is tevens een fervente filmfan en heeft zelfs een eigen zaaltje bij hem thuis ingericht waar hij voor vrienden, kennissen en geïnteresseerden een vertoning kan geven.

Ronny GELDHOF is ook de man die zich vrijwillig inzet om het filmbestand van de kring te bekijken, te inventariseren en te herstellen waar nodig. En dat is niet niets.

Hij brengt ons vanavond films over Oostende anno 1938, en een paar stukjes van onmiddellijk na de oorlog, een Belgische vissershaven in Groot-Brittanië tijdens de oorlog en het leven aan boord van het Oostendse vissersvaartuig de O.333.

Een greep uit het aanbod: Karel SYS bokst, de internationale regatta van 1938, redderswedstrijd, internationaal tornooi van vrouwelijke gymnastiek, de mooiste baadster van Oostende 10.07.1938, paardenwedrennen, wedstrijd motoren met sidecars, Ostend Tennisclub, nationaal congres van de politie in 1938, de zeedijk onmiddellijk na de oorlog, bezoek van maarschalk Montgomery e.a.

Voorwaar niet om thuis te blijven!!!

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor ALLE belangstellenden. Wij rekenen stellig op uw aanwezigheid

Men zegge het voort !!!

Toespraak door Omer Vilain, Voorzitter, ter gelegenheid van de plechtige opening van het Oostends Heem- en Geschiedkundig Museum "De Plate" op 8 februari 2002

Vandaag is het een heel bijzondere dag. Wij zouden bijna mogen zeggen eindelijk. Na meer dan 100 jaar omzwervingen in eigen stad is het Heem- en Geschiedkundig Museum van Oostende eindelijk in een veilige haven kunnen binnengebracht worden. Dit dank zij het Stadsbestuur, de Dienst van Cultuur, de Heer Conservator Norbert Hostyn, de Technische Dienst met de Stedelijke Werkhuizen en vooral de Bestuursleden van "De Plate", want zonder hun vrijwillige hulp die in koude en warmte, in stof en vochtigheid onverpoosd hun tijd hebben gegeven om de verhuis en de opening in de nieuwe lokalen mogelijk te maken.

De geschiedenis van het Oostends museum begint reeds in 1885 wanneer het Stadsbestuur een legaat schilderijen, afkomstig van de Heer Brasseur, kan aanvaarden.

Op voorstel van de Heer Auguste Liebaert, Schepen van Openbaar Onderwijs, kwam er reeds in 1893 een voorstel op tafel om een Museum van Schone Kunsten op te richten.

Maar een geschiedkundig museum, "un musée ancien", zoals men het formuleerde, werd gesticht in 1899. Dit museum kon spoedig beschikken over een leegstaand winkelpand "La Plume" in de Kerkstraat 39. Al heel vlug had het museum veel bezoekers over de vloer.

Maar zoals het meestal gebeurt werd dit lokaal te klein en men had dit pand nodig voor de uitbreiding van de Albertschool. Het Stadsbestuur besloot een nieuw museum te bouwen. Dit gebouw zou in 1907 in het Maria-Hendrikapark komen, juist achter de kazerne en nabij de zwemschool. De Oostendenaars spraken toen van het Museum Liebaert. Wegens de ongelukkige bereikbaarheid al over de Hazegras- of Kapellebrug, omheen het oud-station en een eind doorheen het Bosje, kwam er bijna geen kat naar het museum Liebaert.

In 1919 werd de toenmalige conservator afgezet en Carlo Loontiens volgde hem op. Hij liet de voornaamste collectiestukken overbrengen naar de Stadsbibliotheek en het Stadhuis.

De conservator zocht een nieuwe plaats om de collectie in onder te brengen. In 1928 kon hij het Stadsbestuur overtuigen om een overeenkomst te treffen met het Ministerie van Landsverdediging dat het Fort Napoleon in haar beheer had. In 1932 waren de zaken rond en het Fort dat ver onder het zand bedolven was, werd vrijgemaakt en het Geschiedkundig Museum kon nog dat jaar plechtig geopend worden. Toch kwamen er hier ook maar weinig bezoekers. Het was te ver van het stadscentrum gelegen en er was niet altijd een overzetboot.

De Tweede Wereldoorlog bracht ook veel leed met zich mee in het Fort Napoleon. Achtereenvolgens werd het Fort bezet door Belgische, Franse en Duitse troepen, die aan de collectie niet alleen ontvreemding maar ook schade toebrechten. In 1941 mocht het stadsbestuur haar collectie verhuizen naar een deel van de kelders van het gerechtshof, dat als voorlopig stadhuis diende en waarvan een deel van de kelders als schuilplaats diende voor de periodes van luchtbombardementen.

In 1947 kwam, na de afzetting van Carlo Loontiens, de heer Frank Edebau als nieuwe bibliothecaris en conservator. In 1948 nam hij het initiatief om het Heemkundig Museum in de Koninklijke Gaanderijen onder te brengen. De Franse archeoloog André Chocqueel schonk een grote partij middeleeuwse voorwerpen die hij in de loop der jaren op het strand van Raversijde had opgegraven. Dit was een zeer belangrijke aanwinst.

Het museum bleef twee jaar in de Koninklijke Gaanderijen. Toen moest de afsluitingsmuur tussen de colonnades langs de zeedijk, overblijfsel van de Duitse Atlantikwall, afgebroken en de gaanderijen hersteld worden.

Het museum is daar twee seizoenen geopend geweest. De verzameling werd voorlopig overgebracht naar de oude meisjes-beroepsschool in de Witte Nonnenstraat, waar het bergruimte op zolder kreeg.

Toen men besloot de school voor een korte periode te heropenen werd de collectie van het Geschiedkundig Museum verhuisd naar een loods aan de Diepwaterkaai.

Ernest De Taeye schrijft daarover in het januari nummer 1972 van het tijdschrift "**De Plate**": *"Een slechter lokaal kon er niet gevonden worden; regen en wind vierden er hoogtij en iedereen kon er binnenlopen"*.

In 1954 kwam er een initiatief uit een stille hoek. De Oostendse letterkundige en heemkundige Karel Seys, met zijn auteursnaam Ary Sleeks genoemd, besloot met een groep welmenende Oostendenaars een heemkundige Kring te stichten. Hij had reeds een naam voor die kring: "**De Plate**", dit naar de bijnaam van de Oostendenaars, die het als een eer aanziet: *"Ik ben een rasechte Oostendse Plate"*.

Ary Sleeks voorzag zo vlug mogelijk weer het museum te kunnen openstellen en bekam van alle kanten morele steun en giften die in het museum hun plaats zouden krijgen. Alle verzamelstukken van "**De Plate**", o.a. bijna het hele visserscafeetje, werden overgebracht op het balkon van de Feestzaal "Oud Oostende" in de Ieperstraat. De zaken eigendom van de stad werden uit loods 5 naar de kelders van het Feest- en Kulturpaleis gebracht.

Eind 1962 kreeg "**De Plate**" het verheugend nieuws dat ze de verzameling van het Heemkundig Museum en "**De Plate**" mochten overbrengen naar de lokalen "Chez Pan" die deel uitmaakten van de Koninklijke Schouwburg.

Het werd een mooi museum en van overal kwamen felicitaties. Maar men had te vroeg gejuicht, want in 1964 kwam het erge nieuws dat men de Koninklijke Schouwburg zou afbreken om er het Europa-Centrum te bouwen. En zo gebeurde het.

En wat met het Heemkundig Museum? Wel die werd voor de zoveelste keer verhuisd, nu naar de lokalen boven de schepenzaal op het stadhuis. Wegens plaatsgebrek moesten er sommige grote stukken in vitrines in de gang geplaatst worden. Zo werd het mooie kanonnetje in volle dag ontvreemd. Gelukkig door studenten die dit deden om publiciteit te maken voor hun jaarlijks bal in "Het Witte Paard". Niemand had iets gezien, zelfs niet toen de studenten over de Vindictivelaan en Leopold II laan naar de Van Iseghemlaan trokken. Ik moest dan, na telefonisch verwittigd te zijn geweest, als ondervoorzitter onze voorzitter De Taeye vervangen en de zaterdagavond om 12 uur het kanon in het Witte Paard terug in ontvangst nemen. Ik kon niet anders dan de studenten feliciteren met hun geslaagde stunt en hen danken dat ze goed voor ons kanonnetje hadden gezorgd.

Toen we alles op het stadhuis mooi hadden tentoongesteld alwaar er geen kat op bezoek kwam, kregen we het bericht dat de lokalen op de eerste verdieping van het Feest- en Kulturpaleis vrij kwamen en dat we daar ons definitief onderkomen kregen. De Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid die gedurende 9 jaar die lokalen had gehuurd, had nu een eigen gebouw.

De zoveelste verhuis greep plaats en de officiële opening kon met grote belangstelling doorgaan op 27 mei 1966. We hebben toch het genoeg gehad het museum tot 31 december 1999 aldaar te mogen openhouden en verder onze vereniging befaamd te maken.

En nu?

Wel, geachte toehoorders, we staan heden weer voor een officiële opening van ons Oostends Historisch Museum van "De Plate. We zijn ervan overtuigd dat het deze keer wel de laatste keer zal zijn. Zo hopen we althans.

Om te sluiten dank ik het Stadsbestuur, de dienst van Cultuur en de Stadsconservator, alsook de Stedelijke Technische Dienst en de Stedelijke Werkhuizen voor de nauwe samenwerking. Maar vooral gaat mijn erkentelijkheid en dank naar het Bestuur van "De Plate" dat maanden gezwoegd heeft met de verhuis en het opzetten van de eerste stukken uit de verzameling.

Ook nog onze erkentelijkheid aan de stichters van "De Plate", aan de eerste voorzitters Ary Sleeks, Majoor De Taeye en August Van Iseghem, aan secretaris Jan Dreesen en aan de vele anderen die "De Plate" groot maakten.

In 2004 bestaat "De Plate" 50 jaar. Hopelijk wordt het dan een groot herdenkingsjaar en hoop ik U dan allen mogen terugzien.

Ik dank U allen voor uw aandacht.

ERRATUM AAN HET MAARTNUMMER

In onze bijdrage "Drie boeken" sloop een fout.

Op het einde van de bespreking van het boek van Kris WAGNER eindigden we met "zelfs met een tekeningetje naar een oud archiefplan getekend". Die zin moet daar geschrapt worden en iets hoger komen bij het einde van de bespreking van het "Royalty boek voor kinderen".

Deze paragraaf eindigt dan als volgt: "...De gang bestaat niet meer". Zelfs werd een tekeningetje naar een oud plan afgedrukt.

O.V.

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

**COCK
CAMERA
SERVICE**

Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog
vakmanschap is

"GROTE" KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

HISTORISCH BEKEKEN (1^e DEEL)

door Raymond VANCRAEYNEST

Eerste deel: vóór de eerste wereldoorlog (W.O. I)

1. Toestand in de 18^e eeuw en vroeger

Vooreerst een paar opmerkingen.

a) Wat maakt een schip "groot"? Is het zijn lengte? Is het zijn breedte? Is het zijn diepgang? Is het zijn tonnenmaat? En dan nog: welke tonnenmaat? Netto? Bruto? Draagvermogen? Dat alles berekend volgens welke regels? Als voorbeeld neem ik de door alle Oostendenaars gekende laatste pakketboot "Prins Filip". Ongetwijfeld een indrukwekkend schip door zijn bovenbouw, zoals trouwens van alle passagiers- en kruisvaartschepen. Lengte 163,40m, breedte 27,70m, diepgang ca. 6m of 20 voet (meer of minder naar gelang de lading). Bruto tonnenmaat 28.833 ton. Is dat een "groot" schip? Zeker niet wat de diepgang betreft (1).

b) Het begrip "groot" is ook erg relatief, zowel in de tijd als in de ruimte. Een "groot" schip in de jaren 1880-1890 is nu meer dan een eeuw later eigenlijk klein te noemen. Wat toen "groot" was voor de haven van Oostende was het niet voor de haven van Antwerpen.

Grote voorzichtigheid is dus geboden als er met de termen "groot" en "klein" gegoeheld wordt.

Aanvankelijk bestond de haven van Oostende na het beleg uit de geul en de krekens die erin uitmondde. Afgezien van de sluis van Plassendale (ca. 1620), de eerste sluis van Slijkens (ca. 1675) en de tweede sluis van Slijkens (ca. 1756), die alle bestemd waren als toegang voor de schepen tot de haven van Brugge, waren er in Oostende geen sluisen buiten de afwateringssluisen o.a. van de vestinggrachten. Bij de inpoldering van de Sint-Catharinapolder door Andries LANSWEERT rond 1744, werd de Sint-Catharinakreek afgedamd met een dijk, de z.g. dijk van Lansweert, ongeveer ter hoogte van de huidige Kapellebrug. Het regenwater van de polder moest bij laagwater naar zee kunnen geloosd worden en daartoe werd er dan ook een sluis voorzien, de Sint-Catharinasluis, die ook door kleine scheepjes kon gebruikt worden.

Onder keizerin Maria Theresia werd er in 1774-1776 zeewaarts van de Lansweertdijk, in de vroegere monding van de Sint-Catharinakreek, een havendok gebouwd toegankelijk vanuit de geul langs een zeesluis zodat het waterpeil in het dok onttrokken werd aan de schommelingen van de getijden in de geul (2).

Die sluis was een enkelvoudige sluis, eigenlijk een sluishoofd voorzien van één paar deuren, zonder sas. Daardoor kon er alleen binnen- en buitengevaren worden bij gelijke waterhoogte in het dok en in de geul. Dat dok stemde in grote lijnen overeen met het eerste Mercatordok van heden. De as van de sluis lag bijna in het verlengde van de as van het dok zodat de sluis lag waar nu het zeestation staat.

Onder keizer Jozef II werd Oostende bij decreet van 11 juni 1781 tot vrijhaven verklaard en werden er westwaarts van de Lansweertsluis in de Sint-Catharinapolder nog een tweede en een derde dok, dat laatste speciaal bestemd voor de scheepswerven, aan toegevoegd. Die werkzaamheden, uitgevoerd in de jaren 1781-1783, gingen gepaard met het slopen van de zuidelijke vestingen tussen

de huidige Jozef II straat en de huidige Vindictivelaan. Het grondgebied van de stad werd uitgebreid zuidwaarts van de nieuwe dokken met de toen nog aan te leggen wijk van het Hazegras. Die nieuwe wijk werd langs de zuidkant beveiligd door een nieuw stuk vestinggordel, toen nog nagenoeg rechtlijnig verlopend van oost naar west, passerend ongeveer ter hoogte van de huidige watertoren in het Maria Hendrikapark. Het tweede dok stemde overeen met het tweede Mercatordok en het derde dok besloeg de terreinen op en rondom het huidige stadhuis. Daar die laatste twee dokken grotendeels gegraven werden in de bedding van de Sint-Catharinakreek, moest deze kreek zuidwaarts omgelegd worden om opnieuw de Sint-Catharinasluis te bereiken. Het stuk van de oude Sint-Catharinakreek, tussen de sluis en de geul, nog steeds onderhevig aan de getijden, werd, om een mij onbekende reden, de Amerikaanse kreek genoemd.

De westelijke vestingen, waarvan nog sporen terug te vinden zijn in het Leopoldpark, werden zuidwaarts verlengd om aan te sluiten bij de nieuwe zuidelijke wallen.

2. Werken uitgevoerd in de Hollandse tijd

Onder koning Willem I zullen rond die dokken, in het begin van de Hollandse tijd, ingrijpende wijzigingen worden aangebracht die doorgaans in onze geschiedenisboeken erg werden geminimaliseerd of zelfs achterwege gelaten.

a) Het sluishoofd dat toegang verleende tot de drie dokken werd vervangen door een schutsluis met bovenhoofd en benedenhoofd, met telkens twee paar deuren en er tussen een sluiskom. Deze constructie uit 1821-1822 had het grote voordeel dat er niet moest gewacht worden op gelijk water om de schepen te versassen. Alleen moest er nu gelet worden op de hoogte van het water in de geul en op de diepgang van het schip om het toe te laten veilig de sluisdempel te overschrijden. Alleen de oriëntatie van die sluis, waarvan de as schuin stond op de as van de dokken, was vooral in de tweede helft van de 19^e eeuw, als de schepen steeds langer werden, een ernstig nadeel. Die sluis lag juist ten noorden van het huidig zeestationsgebouw en werd pas in het begin van de jaren zeventig, nu ongeveer dertig jaar geleden, ondergespoten met zand en vervangen door de huidige Mercatorsluis, die de Mercatordokken verbindt met het Montgommerydok, eertijds het strandingsdok.

b) Het twee belangrijk werk uitgevoerd onder Willem I was het graven van de afleidingsvaart tussen het eerste handelsdok en de vaart Oostende-Brugge ter hoogte van Slijkens. Op die verbindingsvaart werd een sluis gebouwd met schutkolk ter hoogte van de Conterdam om het waterpeil in de dokken te kunnen afschermen van dat in de Brugse vaart. Die verbindingsvaart was van groot belang op allerlei gebied. Vooreerst konden de drie handelsdokken nu gespijsd worden met zoet water. Het was zeer belangrijk om het zeewater zoveel mogelijk bij het schutten van de schepen buiten te houden. Het zeewater bracht op de duur sterke aanslibbing van de dokken mee en het houtwerk van de palen werd aangetast door de paalworm, met instorting van de kaaien als gevolg. Voorts ontstond er nu een veel betere verbinding voor de binnenvaartuigen tussen de dokken, waar de zeeschepen werden gelost en geladen, en de binnenlandse kanalen. Trouwens werd er in die tijden veel meer gebruikt gemaakt van het vervoer te water dan van het vervoer over land. Met die kleine platboomde vaartuigen kon men langs de Warevaart, de Bougoignevaart, de vaartjes van Gistel en Oudenburg, de Moerevaart, ver doordringen tot in het Houtland, zelfs tot Koekelare, om o.m. rijshout naar Oostende aan te voeren om de dijken en de wallen te versterken.

De afleidingsvaart liet de binnenlanders toe de soms gevaarlijke vaarweg voor kleine schepen langs de geul en de sluizen van Slijkens te vermijden.

Oostendse Heem- en Geschiedkundige kring

“ De Plate “

v.z.w.

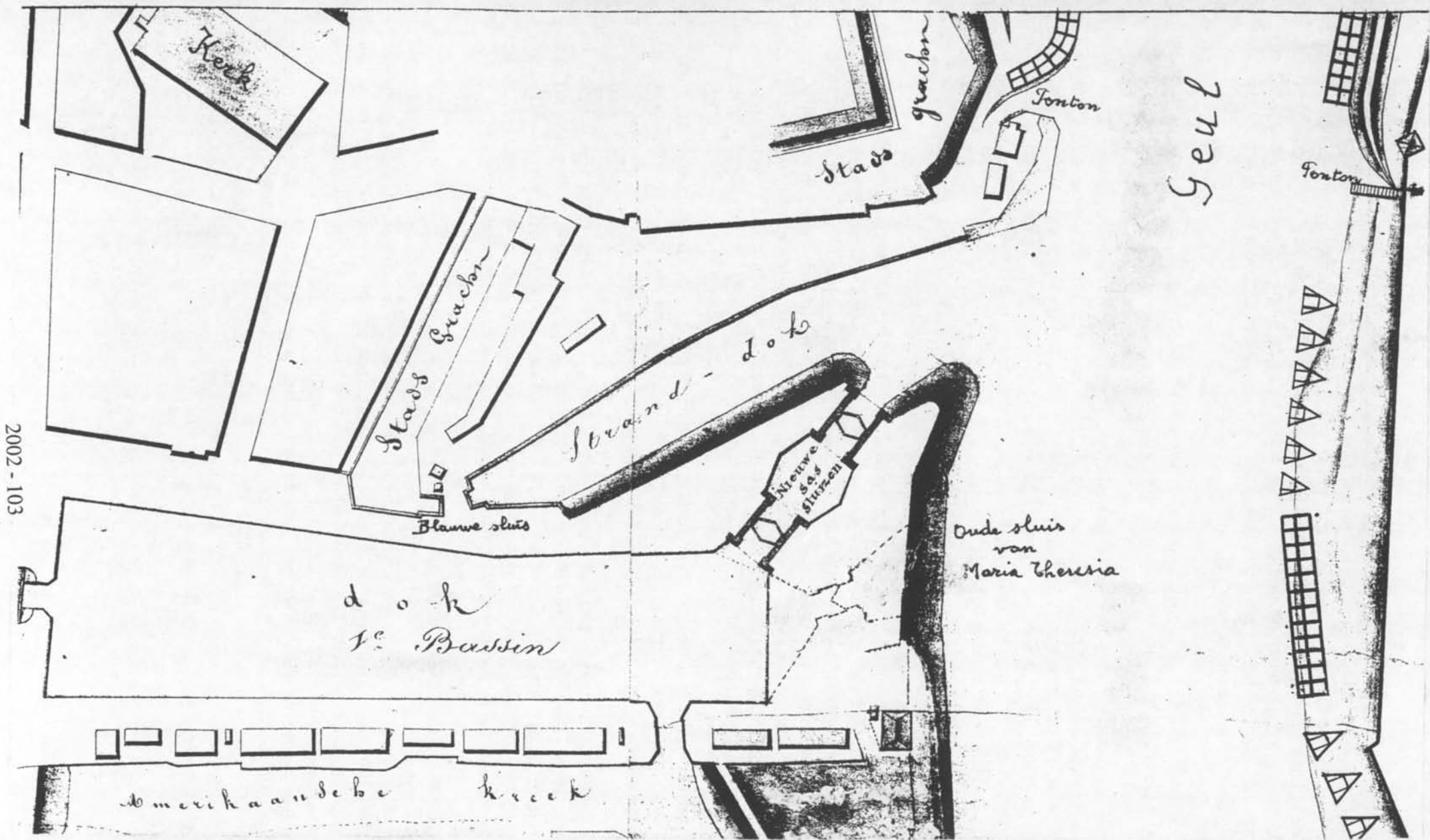
Secretariaat: Gerststraat 35 A, 8400 Oostende
☎: 059/50.71.45
fax:059/50.71.45
E.post: freddy.hubrechtsen@pandora.be

OPROEP AAN DE LEDEN VERZAMELAARS

Het “ERFGOEDWEEKEND” gaat door op zaterdag en zondag 20-21 april e.k onder het thema “**Verzamelen-Verzamelaar-Verzamelingen**” met gratis toegang tot het museum.

Wij vragen dat enkele leden een deeltje van hun verzameling zouden voorstellen tijdens dit weekend. Zij krijgen een afgesloten tentoonstellingstafel ter beschikking, hoeven daar helemaal niet aanwezig te zijn tijdens het WE en het mogen sigarenbandjes, luciferdoosjes, chromo's, prentkaarten, bierviltjes, wijnetiketten..... zijn als het maar past in de “volkscultuur” in de ruime zin van het woord!!!! Het materiaal kan op donderdagavond 18.04 van 18 u tot 20 u en op vrijdag van 10u-12u/14-17 u in het museum (Langestraat 69) binnengebracht worden. Gelieve u vooraf te melden bij de secretaris (tot 07.04), het museum (dagelijks open tot 14.04) of bij dhr Falise Tf/fax: 059/70.88.15.

Het bestuur



2002-103

De enkelvoudige sluis van Maria Theresia wordt vervangen door een nieuwe schutsluis onder koning Willem I in 1821. (R.A.Brugge. Modern Archief, Provincie West-Vlaanderen, 1e reeks, nr 321. Havenwerken te Oostende 1819-1822)

Een belangrijk gevolg van die verbinding was dat de Amerikaanse kreek en dus ook de afwatering langs de Sint-Catharinasluis werd onderbroken. Dat probleem werd opgelost door een verbinding tot stand te brengen tussen de Sint-Catharinakreek en de Gouweloze kreek en al het water te lozen langs een duiker onder het bovenhoofd van de Conterdamsluis, die met de Camerlincxvaart rechtstreeks in verbinding stond met de zee ter hoogte van de huidige Voorhavenbrug. De Sint-Catharinasluis, die overbodig geworden was, werd door de polder verkocht bij opbod te Oostende op 29 april 1822 aan de meest biedende (3).

Onder Willem I werd echter ook, naast de Franse sluis, de Militaire sluis gebouwd door de Hollandse Genie. De Militaire sluis bestond uit een afwateringssluis en een scheepvaartsluis, zonder sas. Tussen de Militaire sluis en de sluisen van Slijkens ontstond er zo een soort spuikom waarin, benevens het water van de bovenvermelde Camerlincx, ook dat van de Noordede en van de vaart van Brugge terecht kwam. Dat zorgde echter voor heel wat problemen in verband met de afwatering van de polders rond Oostende. Het huidig tramstation staat op de opgevlude afleidingsvaart en verder zijn er nog een paar sporen die aan het bestaan van die vaart herinneren: de stalen boogbrug die deel uitmaakt van de Graaf de Smet de Naeyerlaan en de put bij de Conterdam waar het polderwater onder de spoorweg duikt.

3. Het Zeestation

Op 24 november 1866 had de aanbesteding plaats voor het bouwen van een stuwbrug over de afleidingsvaart om het toenmalig station van Oostende (nu warenhuis Delhaize) te verbinden met de nieuwe ontschepingskaai van de pakketboten (achter het huidige zeestation). Het werk behelsde het bouwen van twee bruggenhoofden met een doorvaartopening van 12 meter, die eigenlijk een sluishoofd vormden voorzien van twee paar draaideuren en met een sluisdrempel op $-0,56\text{m}$ (Z). De raming bedroeg 95.000 frank en het werk werd uitgevoerd door de Brugse aannemer Auguste EERBOUDT tegen 86.300 frank (4).

Het zeestation aan de nieuwe kaai en de rechtstreekse aansluiting op de spoorweg over het huidige Ernest Feysplein, werden ingewijd op 20 februari 1871. De reizigers die de boot verlieten konden nu met hun bagage direct overstappen op de trein die klaar stond aan het schip (5).

Dat er daar een sluishoofd gemaakt werd voorzien van een paar ebbedeuren, was gebeurd op aanvraag van de Handelskamer van Brugge om toe te laten het waterpeil in de Oostendse dokken te kunnen laten zakken zonder daarvoor het waterpeil te moeten laten dalen over heel het kanaal tot aan Brugge. Als men het waterpeil in de dokken zou hebben laten zakken door gebruik te maken van de Conterdamsluis, dan zou men de stad Oostende zonder zoet water gezet hebben (6).

4. Werken aan de oude handelsdokken

Stilaan bleek dat de zeesluis aan het zeestation niet meer voldeed. De zeilschepen werden langer en hadden een grotere diepgang. Het verlagen van de sluisdrempel die op $-1,48\text{m}$ (Z) lag, zou in feite neerkomen op het bouwen van een nieuwe sluis. Daarom besloot het stadsbestuur in overleg met de Staat de sluis met 10 meter te verlengen door verplaatsing van het bovensluishoofd. Er moest immers nog te vaak versast worden met open deuren waardoor te veel zeewater in de dokken en de afleidingsvaart terecht kwam. Deze werken werden in 1870 in overleg tussen de stad Oostende en de Staat beslist. Immers volgens het Koninklijk Besluit van 6 juni 1821, bij de bouw van de sluis, was er een overeenkomst gesloten tussen beide overheden dat ze elk voor de helft zouden delen in de opbrengsten en de uitgaven voor de werking van de sluis (7).

SLUYSE TE KOOPEN



VAN wegen de Regie van den Polder van Ste. Catherine, zal men op MAENDAG 29 April 1822, ten tien ueren 's morgens, binnen Oostende, te koop en presenteeren aen de meestbiedende :

1°. De Sluyse genaemd de *Catherine Sluyse*, gemaekt van zeer schoonen Ecosinschen Arduyn.

2°. Twee vloed en twee ebbe - deuren, met hun yzer-werk niet lang nieuw gemaekt, hoog 18 voeten, of 4 meters, 937 millimeters, breed $14\frac{3}{4}$ voeten of 4 meters, 2 millimeters.

3°. Zeventien nieuwe Schof-balken met zyne haeken.

Item 2 oude dito.

De dry voorenstaende Koopen worden verkogt met recht van accumulatie.

4°. Het Huyzeken staende jegens de Sluyse, alwaer de Schof - balken en andere Materiaelen bewaert wierden; dit Huyzeken is in steen en pannen.

Dit op de Conditien alsdan vooren te lezen.

De Vergaederinge is aen de Sluyse.

ELK ZEGGE HET VOORTS.

Te BRUGGE, uyt de Drukkery van BOGAERT-VERHAEGHE, in de Kuypers-stræet, N°. 16.

Affiche van de openbare verkoping van de Sint-Catherinasluis.

(R.A.Brugge. Modern Archief, Provincie West-Vlaanderen,

1e reeks, nr 387)



Zicht op het sluishoofd en op de opengedraaide stuwbrug waarover de spoorweg liep naar het eerste Zeestation. Let op de seinpaal voor de treinen, en deel van het openbaar stapelhuis en de houtstapels, ca. 1906



Zicht op het bovenhoofd van de sluis van de oude handelsdokken. De lege deurkasten van de sluis vóór de verlenging zijn goed te zien. De smalle brug over het nieuw bovenhoofd bestond uit twee afzonderlijk draaibare helften. Let ook op de kaapstanders en de tandheugels om de sluisdeuren te bewegen met mankracht.

Tegelijk met de verlenging van de sluis werden ook in het eerste en het tweede dok stenen kaaimuren gebouwd. De raming voor die werken bedroeg 1.326.550 frank. Bij de aanbesteding op 30 november 1872 was er meer één prijsaanbod van aannemer J. KETELS uit Brugge tegen 1.530.000 frank. Ingenieur van Bruggen en Wegen te Oostende Alexis SYMON stelde aan hoofdingenieur L. CRÉPIN te Brugge voor deze prijsaanbieding toch maar te aanvaarden wegens de stijging van de prijzen en een herbesteding toch geen oplossing zou geven, integendeel. Dat standpunt werd aanvaard (8). De werken begonnen op 24 maart 1873 en moesten in zeven maanden geklaard zijn. Ze stonden onder het toezicht van het Bestuur van Bruggen en Wegen. Het schepencollege met de stadsarchitect P. VAN HERCKE hield in het oog dat de belangen van de stad gevrijwaard bleven. Nog bijkomende werken uitgevoerd door aannemer KETELS zorgden voor een bijkomende uitgave van 199.054 frank en uitstel van afwerking tot 30 juni 1874 (9).

5. Steeds grotere zeilschepen

Met het verlengen van de sluis waren de problemen echter niet van de baan. De zeilschepen met guano uit Peru, en nadien vanaf 1887 met nitraat uit Chili, werden almaar groter. Ze moesten niet alleen opnieuw met open sluisdeuren binnengesleept worden, met dezelfde nadelen als voorheen, maar bovendien hadden ze een diepgang van 5-6 meter en soms iets meer. De hooggelegen drempel van de sluis op -1.48m (Z), was daarvoor een onoverkomelijke hinderpaal. Sinds 1880 was men begonnen met baggerwerken in de geul om er een diepte van $-4,00\text{m}$ (Z) te bereiken zodat er bij hoogwater kranktij ($+3,60\text{m}$ Z) ongeveer $7,50\text{m}$ water in de geul stond (10). Of de schepen konden binnenvaren op het moment van het hoogste water is een probleem dat ik hier in het midden laat. Toch mogen wij aannemen dat voor en na de hoogste waterstand het mogelijk was over voldoende water te beschikken om een schip met 6 meter diepgang binnen te halen. Dat gebeurde ook, maar dergelijke schepen konden zo maar niet de dokken binnen. Immers bij hoogwater kranktij ($+3,60\text{m}$ Z) stond er boven de sluisdrempel ($-1,48\text{m}$ Z) maar $3,60\text{m} + 1,48\text{m} = 5,08\text{m}$ water. Die schepen werden eerst in de voorhaven afgemeerd aan dukdalven "in de put". De put was een vanzelf ontstane diepte die tot -10m (Z) kon gaan en tot stand gekomen was door het uitvoeren van spuiingen langs de Militaire sluis. Daar konden dus schepen van 6 meter en meer diepgang veilig afgemeerd worden zonder bij vallend water de bodem te raken. Wel moest hun lading daar deels overgeslagen worden in lichters vooraleer ze door de sluis in de dokken konden binnengesleept worden. Al die omslachtige bewerkingen brachten natuurlijk veel bijkomende kosten mee voor de Oostendse handelaars. Bovendien was er rondom de dokken van langsom minder plaats. De toenmaals nieuwe cirkelvormige vismijn ("de cirk") werd ingehuldigd op 16 februari 1879 (11). Korte tijd nadien werd een treinspoor gelegd langs de Stockholmstraat en de Keizerskaai (Vindictivelaan), enerzijds naar de Visserskaai en anderzijds naar de stoombotenkaai (12). De situatie werd nog erger als in 1885 op de Keizerskaai de eerste sporen werden gelegd van de stoomtramlijn Oostende-Middelkerke-Nieuwpoort (13).

6. Inspanningen om de haven te verbeteren

De Handelskamer was al sinds 1870 begonnen met systematisch aandringen op een verbetering van de haveninstallaties van Oostende. Ze kreeg daarbij de steun van het schepencollege maar niet altijd van de bevoegde ministers. Deze laatsten kwamen stilaan wel over de brug in zover de pakketbotendienst in het gedrang kwam. In de jaren 1870-1880 werd vooral gewerkt aan het Zeewezendok en de werkhuisen in de buurt. In 1880 werden in de geul baggerwerken uitgevoerd op proef om in combinatie met de spuiingen de diepte in de haven te verbeteren zoals te Duinkerke. De bedoeling was 3 meter diepte bij laagwater springtij te verzekeren (14). De resultaten waren zeer bevredigend zodat beslist werd de diepte op -4m (Z) te onderhouden. In 1889-1890 werd de havengeul verbreed door verplaatsing van het westerstaketsel. Een derde aanlegpost voor de pakketboten werd gebouwd achter het zeestation in het verlengde van de twee bestaande tot aan de Franse spuisluis en de twee bestaande werden vernieuwd (15). De koopvaardij schepen profiteerden

mee van de betere haventoeegang maar de drempel van de toegangssluis tot de havendokken bleef nagenoeg 3 meter hoger liggen dan de bodem van de geul. Er moesten nieuwe dokken komen toegankelijk langs een nieuwe zeesluis, voorzien van nieuwe stapelhuizen, kranen, open terreinen en goede spoorwegaansluitingen. Gedurende jaren werd er gewikt en gewogen over de plannen en vooral over de afmetingen van de nieuwe zeesluis. Op 30 december 1874 werd een voorontwerp van de nieuwe haveninstellingen gemaakt door ingenieur van Bruggen en Wegen Alexis SYMON. Hij was te Oostende toegekomen in 1865. In 1877 werd hij overgeplaatst naar Brussel waar hij overleed in februari 1885. Hij werd hier opgevolgd door ingenieur Emile BOVIE. In een rapport van de minister van Openbare Werken over de haven van Oostende in 1880 zag de minister SAINCTELETTE de verbeteringswerken in de haven nog altijd als een stap voor een betere toegang tot de haven van Brugge. Voor de nieuwe zeesluis die de voorhaven van Oostende rechtstreeks zou verbinden met het kanaal naar Brugge stelde de minister de breedte op 21 meter en de nuttige lengte op 140 meter (16).

7. De regering wil niet tussenkomen voor de nieuwe zeesluis

In 1890 werd het van langsom meer duidelijk dat de verbinding van Brugge met de zee niet zou gebeuren door een aanpassing van het kanaal naar Oostende, maar door het graven van een nieuw kanaal naar Heist. Het Oostends stadsbestuur besefte dat het nu zelf het heft in handen zou moeten nemen om de nieuwe haveninstellingen tot stand brengen en vroeg de regering steun om

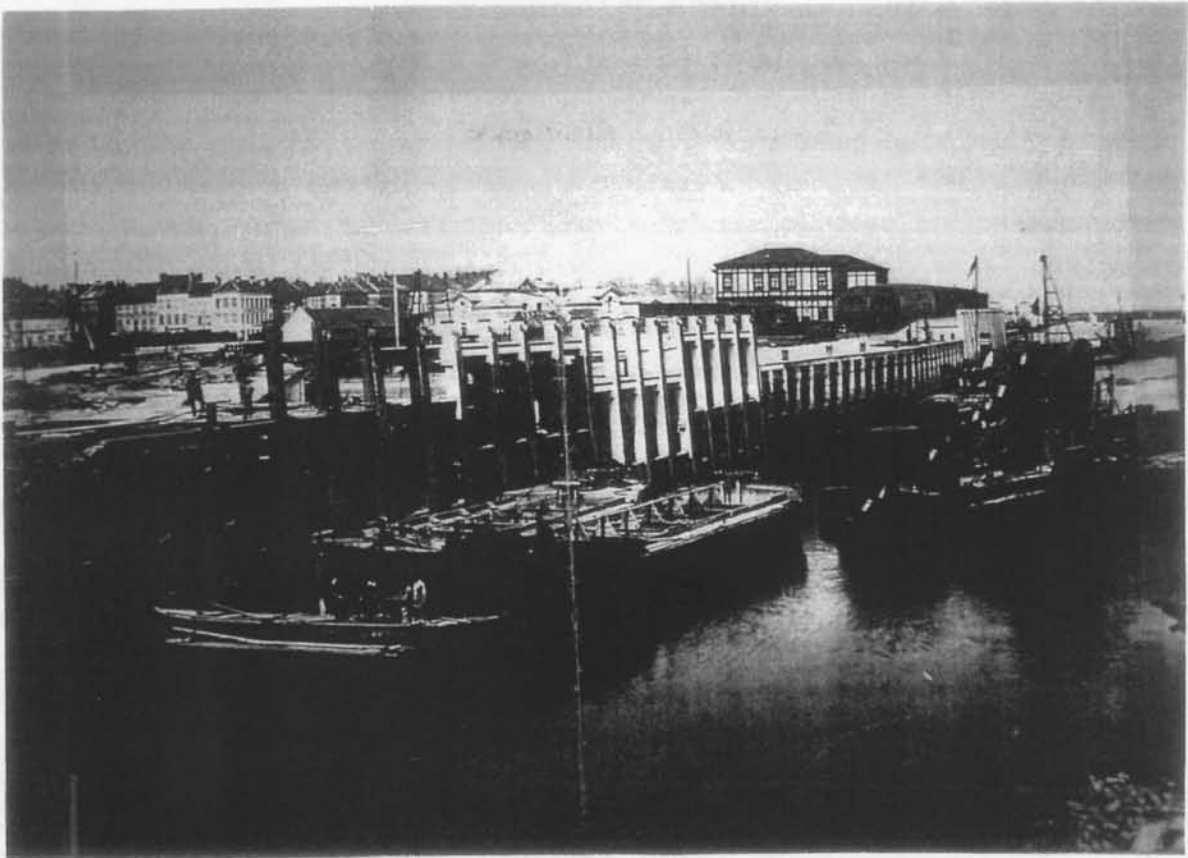
- 1) de geul op $-5,5\text{m}$ (Z) te onderhouden
- 2) de spuikom van de Militaire sluis aan te passen om krachtiger spuiingen toe te laten
- 3) in de voorhaven een zeesluis te bouwen van 24m breedte die toegang zou verlenen tot vlotdokken te bouwen door de stad op de terreinen van de Franse spuikom af te staan door de Staat (17)

Het stadsbestuur was er zich van bewust dat het de grote kost voor het bouwen van een zeesluis niet aan kon en vroeg de Staat de nieuwe zeesluis te bouwen waarin de stad later voor de helft zou tussenkomen, ongeveer volgens de regels gevolgd bij het bouwen van de sluis in de Hollandse tijd (18).

De Handelskamer onderzocht grondig de afmetingen te geven aan de nieuwe zeesluis. Ze werden aanvaard in de vergadering van 28 mei 1891 en overgemaakt aan het stadsbestuur op 8 juni. Na onderzoek van de lengte van de grootste schepen die de haven van Antwerpen aanliepen en rekening houdend met de afmetingen van de nieuwgebouwde sluizen te Kales en te Manchester, en van de ontworpen sluis voor Ijmuiden, werd voorgesteld de lengte op 160m te stellen zoals voor de nieuw te bouwen sluis (Royersluis) te Antwerpen.

Wat de breedte betreft werd vooreerst vastgesteld dat de grote transatlantiekers een breedte hadden tussen 15 en 17 meter. De sluis te Kales was 21m breed, deze te Ijmuiden 18m en dat was voldoende gebleken. De breedte van de nieuwe sluis te Antwerpen zou 19m bedragen (maar werd later wel op 22m gebracht). Dat alles overwegend stelde de Handelskamer een breedte van minstens 20m voor.

Voor het bepalen van het peil van de sluisdrempel moest rekening gehouden worden met de diepgang van de schepen en ook met de hoogte van de getijden en dat kon sterk verschillen van de ene haven tot de andere. De diepgang van de schepen die naar Antwerpen voeren varieerde toen tussen 20 en 28 voet, maar 28 voet (8,50m) was toen zeer uitzonderlijk. Voor de ontworpen sluis werd 5,75m diepte bij laagwater voorzien. De Handelskamer stelde $-5,60\text{m}$ (Z) voor de drempeldiepte van de nieuwe sluis te Oostende voor. Samengevat was het voorstel van de Handelskamer het volgende: lengte 160m, breedte 20m, drempeldiepte $-5,60\text{m}$ (Z) (19).



Twee emmerbaggermolens met de bijhorende slijkbakken zijn in volle bedrijvigheid om de drie nieuwe aanlegplaatsen voor de pakketboten achter het eerste zeestation op diepte te brengen in 1888. (R.A. Brugge. Kaarten en Plannen, nr. 106).

De grootste schepen die in 1890 de haven van Oostende binnenvoeren hadden 20 voet of 6 m diepgang. Ze waren geladen met Chilintraat en werden afgemeerd in de put. Het waren o.m.: op 6 mei de Engelse bark "Lady Wolseley", metend 1.237 ton en op 7 augustus de Engelse bark "Remonstrant", metend 1.045 ton (20).

De plannen voor de sluis uitgewerkt door de Handelskamer werden onderworpen aan de verenigde commissies van Handel en van Financiën van de gemeenteraad. Ze hielden er rekening mee dat de regering niet van zin was tussen te komen in de bouwkosten van de nieuwe sluis en oordeelden dat het althans voor de nabije toekomst wat bescheidener moest kunnen. Later zou men met de opgedane ervaring de zaken opnieuw kunnen bekijken. Voor de nieuwe sluis stelden de verenigde commissies de volgende afmetingen voor: lengte 120m, breedte 17,50m, drempeldiepte -4,50m (Z). Ze vonden dat dit ruimschoots kon volstaan en stelden voor nog een paar tussendeuren te voorzien voor het geval minder lange schepen moesten versast worden (21).

De Handelskamer was zeker niet opgetogen met de voorstellen van de verenigde commissies maar moest er zich bij neerleggen omdat het stadsbestuur beducht was voor de meerkosten van een sluis met grotere afmetingen. Het stadsbestuur moest steeds meer ervaren dat de minister van Openbare Werken DE BRUYN voortdurend elke tussenkomst van de Staat in de bouwkosten van de sluis weigerde voor Oostende, terwijl de sluisen te Antwerpen en te Gent op kosten van de Staat werden gebouwd (22). Ook de ontworpen sluis te Heist zou op staatskosten gebouwd worden.

Uiteindelijk, na vele betwistingen en besprekingen tussen de Staat en de stad Oostende, werd er op 10 oktober 1894 tussen beide een conventie afgesloten waarbij in artikel 7 de afmetingen van de nieuwe zeesluis werden vastgesteld op 120m nuttige lengte, 18m breedte en drempel op peil -4,50m

(Z). Die conventie droeg niet de volle goedkeuring weg, noch van het schepencollege, noch van de Handelskamer, maar er kon niet langer meer getalmd worden om Oostende te voorzien van nieuwe haveninstellingen (23).

In laatste instantie waren de plannen van de Bijzondere Commissie van 1891 nog gewijzigd geworden en hoofdingenieur van Bruggen en Wegen Pierre DEMEY kon, op vraag van de Handelskamer wie die wijzigingen had aangebracht, alleen maar zeggen dat de regering daarvoor verantwoordelijk was. Ongetwijfeld stonden ze in verband met de eisen van de spoorwegdirectie voor de rechtstreekse verbinding naar het zeestation. Het is inderdaad helemaal, niet alleen onlogisch, maar nautisch onverantwoord, dat de as van de nieuwe zeesluis afwijkt van de as van het vlotdok en deze op haar beurt afwijkt van de as van het houtdok.

Tussen de ondertekening van de conventie in 1894, na besprekingen die twintig jaar in beslag namen, en de datum dat het eerste schip door de nieuwe zeesluis voer op 17 juni 1905, zouden nog elf lange jaren verlopen. Het was het Engelse ss. "Dawdon" met een lading gezaagd hout uit Lovisa voor de houtinvoerders DE BUCK en DEWEERT (24).

Twee dagen later liep het Engelse ss. "Rosegrove" binnen van Galatz in Roemenië met een volle lading dwarsliggers voor de consignatarissen ROYON en BORGERS. Het was het grootste schip dat tot dan toe te Oostende was binnengevaren: lengte 320 voet (97,54m), breedte 47 voet (14,33m), diepgang 20 voet (6,10m), 4.500 ton (25).

8. De pas gebouwde sluis is al te klein

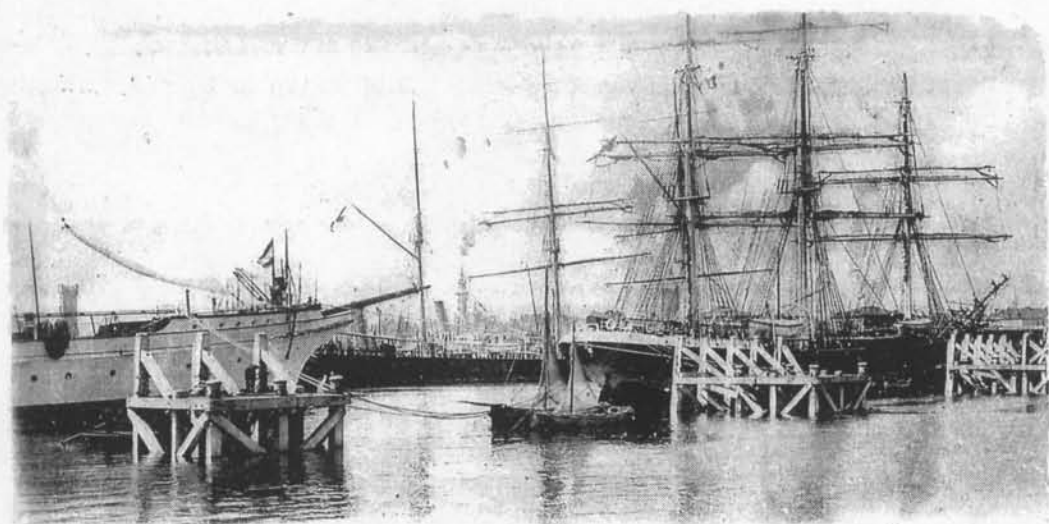
In het begin van 1906 verklaarde de voorzitter van de Handelskamer August BORGERS... "Quant à l'écluse elle-même, ses dimensions seront vite insuffisantes. Le "Tugela", qui n'est cependant pas un navire extraordinaire comme grandeur, occupait toute l'écluse, or, le tonnage des vapeurs ira toujours en augmentant... L'écluse maritime aurait du avoir une longueur plus considérable et une plus grande largeur" (26).

Het Engelse ss. "Tugela" (2.642 netto ton) was de haven van Oostende binnengevaren op 9 december 1905 van Pensacola met een lading pitchpine voor de houtinvoerders DE BUCK en DEWEERT. De lengte bedroeg 326 voet (99,36m), de breedte 48 voet (14,63m) en de diepgang 24 voet (7,32m). Naar verluidt was dat toen het grootste schip ooit in Oostende binnengelopen (27).

In de volgende jaren werden de koopvaardijsschepen steeds groter, niet alleen de stoomschepen, maar ook de zeilschepen die de haven van Oostende binnenliepen. De drie- en viermasters voerden volle ladingen Chilitraat aan, soms 4.000 ton uit de havens Iquique, Pisagua, Taltal, Antofagasta, Tocopilla, Caleta coloso,.... Die grote viermasters waren ongeveer 90-95 meter lang, 12-13 meter breed, maar de geladen diepgang kon wel 24 voet bedragen. Zo legde de Franse viermaster "Montmorency" hier aan in juli 1907 met 23 voet 6 duim (7,16m) diepgang (28).

De nitraatvaart bleef niet langer beperkt tot de zeilschepen. Het eerste stoomschip met 67.300 zakken nitraat liep hier binnen op 4 mei 1910, komende van Antofagasta. Het was het Engelse ss. "Saint Leonards" met 117,20m lengte en 15,25m breedte, metend 4.574 bruto ton en met een diepgang van 23 voet 7 duim (29).

Het ss. met de grootste diepgang dat ooit te Oostende is binnengevaren was het Engels ss. "Anglo Columbian" (30) met 25 voet 10 duim (7,87m) op 25 november 1913 van Iquique met 7.761 ton nitraat, metend 4.792 bruto ton. Het schip was 120,40m lang en 16m breed. De sluis was nog geen 10 jaar in dienst en herhaalde malen moest er versast worden met alle sluisdeuren en bruggen open. Daags voordien immers was in dezelfde omstandigheden het ss. "Saint Ursula" binnengevaren (31),



Souvenir d'Ostende

Bassin IV.

Ed. Nels, Bruxelles. Serie 28 No. 12

Zicht van op de oosteroever met een driemaster gemeerd in "de put" aan de dukdalven. Daarachter bemerkt men nog een tweede driemaster en nog daarachter een pakketboot en het eerste zeestation. Links de voorsteven van de "Alberta", het jacht van Leopold II



Het Engels ss. "Anglo Columbian" met een diepgang van 26 voet, met een volle lading nitraat uit Chili, is het schip met de grootste diepgang dat ooit in Oostende is binnengevaren, 25 november 1913.

metend 5.011 bruto ton, met een lading van 8.222 ton nitraat. Het schip was ca. 123,5m lang en de diepgang bedroeg 24 voet. Het jaar tevoren al, op 7 november 1912, was het Engels ss. "Scottisch Monarch" binnengevaren van Antogagasta met 8.000 ton nitraat, metend 5.043 brutoton, 123,5m lang, 23 voet 7 duim diepgang (32). Consignatarissen voor de Chilinitraat in Oostende waren toen Georges PÉRIER, E. ROYON en A. BORGERS.

Benevens al die nitraatschepen kwamen er ook grote schepen met pitchpine uit de Verenigde Staten: van Sapelo en vooral van Pensacola voor de houtinvoerders DE BUCK en DEWEERT en voor DEFEVER en SNAUWAERT, o.a. het Engels ss. "Derwenthal", metend 3.905 brutoton, lengte 104m (33).

In 1912 kwam de invoer van maïs tot stand uit Argentinië. San Nicolas, Rosario... aan de Rio de la Plata waren de uitvoerhavens. Ik vermeld hier het Engels ss. "Reynolds" met 4.000 ton (34), het Duits ss. "Santa Barbara" met 5.600 ton (35) en in januari 1914 het Russisch ss. "Albatros" met 5.800 ton, alle voor rekening van de plaatselijke firma LAROYE & Zonen (36).

Tegelijk met dat laatste schip dat afgemeerd werd aan hangaar nr. 1 van het vlotdok, loste het Zweedse schip "Australic" 5.000 balen wol afkomstig van Australië. De balen werden gesorteerd op het plein tussen de hangaars nr. 1 en nr. 3 en in tientallen spoorwegwagons geladen en verzonden naar de fabrieken in Robaais en Toerkonje. Het initiatief van deze eerste aanlegbeurt ging uit van het huis Pierre FLIPO uit Toerkonje. Een receptie aan boord werd aangeboden door de kapitein O. HULDTGREN en de dag daarop gaf het schepencollege een receptie op het stadhuis. De "Australic" was een mooi en indrukwekkend schip van de Svenska Süd Afrika Linien, maar was met zijn 4.065 bruto ton toch ver van de grootste schepen die hier hadden aangelegd (37).

De overzeese handel kwam in die jaren te Oostende stilaan tot ontwikkeling, dank zij de nieuwe zeesluis waarvan de afmetingen dadelijk onvoldoende bleken. Wat nog erger was, de nieuwe spuikom en de nieuwe diepwaterkaai waren grote mislukkingen. Een diepte van 8 meter bij laagtij werd aan de voet van de muur slechts kortstondig verwezenlijkt omdat er gevreesd werd voor verdere scheuren en instorting. Waar men eertijds in de voorhaven over de put beschikte, waar soms diepten tot -10m (Z) werden aangetroffen, had men nu in de voorhaven nergens een plaats met diepten van -5,50m (Z) en meer. Een schip met bijvoorbeeld slechts 20 voet diepgang moest de haven aandoen vóór hoogwater om met stijgend water de sluis binnen te varen. Immers, het aanlopen na hoogwater hield het risico in dat bij de minste hapering aan de sluis, die het invaren belette, het schip nergens in de voorhaven terecht kon zonder vast te lopen en derhalve in allerijl terug naar zee moest gesleept worden.

Aan de gunstige ontwikkeling van de zeehandel, die zich voortzette tot in de eerste maanden van 1914, zou spoedig een einde komen door het losbarsten van de eerste wereldoorlog door de inval van de Duitsers op 3 augustus 1914 en de bezetting van Oostende op 15 oktober (38).

VERWIJZINGEN

- (1) HOFFMAN Jos. Nieuwe jumboferry RMT. De Blauwe Wimpel, september 1991, p. 309.
- (2) A.R.A. Brussel. Geheime raad. Oostenrijkse periode, nr. 285 A.
- (3) R.A. Brugge. Modern archief. Provincie West-Vlaanderen, 2^e reeks, nr. 387.
- (4) Bulletin communal 1866, p. 84. Gemeenteraad van 10 november 1866.
- (5) Idem 1871, p. 10. Gemeenteraad van 13 februari 1871.
- (6) Idem 1865, p. 57-58. Gemeenteraad van 24 april 1865.
- (7) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Waterwegen nr. 845. Brief van hoofdingenieur-directeur E. PIENS dd. Brugge 28 juni 1884 aan de directeur van de

Domeinen.

- (8) Bulletin communal 1872, p. 123. Gemeenteraad van 16 december 1872.
- (9) Idem 1874, p. 2-3. Gemeenteraad van 9 februari 1874.
- (10) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Waterwegen nr. 205. Baggerwerken in de kusthavens. GHEURY A., onderbureauchef bij Bruggen en Wegen. Note sur le dragages exécutés de 1880 à 1912 dans les ports d'Ostende, de Nieuport, de Blankenberghe et dans les passes du Stroombank.
- (11) L'Echo d'Ostende (verder E.O.), 16 februari 1879.
- (12) Bulletin communal 1879, p. 13-16. Gemeenteraad van 27 januari 1879.
- (13) VANCRAEYNEST R. De Tram maakte de Kust, p. 17-23.
- (14) E.O., 17 november 1881.
- (15) E.O., 8 januari 1888.
- (16) Zie noot (14)
- (17) Bulletin van de Handelskamer, 1890, p. 276-278.
- (18) Idem, 1890, p. 301-304.
- (19) Idem, 1891, p. 199-202.
- (20) Idem, 1891, p. 207 en p. 212.
- (21) Idem, 1891, p. 342-344.
- (22) Idem, 1893, p. 467.
- (23) Idem, 1894, p. 261-274.
- (24) E.O., 18 juni 1905.
- (25) E.O., 20 juni 1905.
- (26) Bulletin van de Handelskamer, 1906, p. 29.
- (27) E.O., 9-10 december 1905. Le Carillon (verder Car.), 9-10 december 1905.
- (28) Car., 17 november 1908.
- (29) Idem, 5 mei 1910.
- (30) Idem, 27 november 1913.
- (31) Idem.
- (32) Idem, 9-10 november 1912.
- (33) Idem, 5 juni 1913.
- (34) Idem, 26 en 29 augustus 1912.
- (35) Idem, 24 oktober 1912.
- (36) Idem, 24-25 januari 1914.
- (37) Idem, 8 januari; 3, 5 en 7-8 februari 1914.
- (38) ELLEBOUDT A. en LEFEVRE G. Oostende onder de Duitse Bezetting 1914-1918, p. 40.

De Geuzen in 1572

door Simon IPPEL

De toestand in onze gewesten was zeer angstwekkend. De toestand was zeer verwarrend door verschillende factoren die rondom ons plaats vonden.

Den Briel werd door de watergeuzen ingenomen.

Door de Spanjaarden werd de Bloedraad ingesteld.

Ongeveer 100.000 soldaten verbleven er in onze gewesten

Egmond en Hoorn werden gevangen genomen om later onthoofd te worden.

Enz, enz.

Kortom de toestand was zeer slecht tot er te Oostende en omgeving het volgende plaats vond.

Op zondag 5 oktober 1572 's avonds rond 7 uur kwam er een bode te paard bij de pastoor Melchior Vander Niepe te Bredene aan. Hij overhandigde hem brieven van de heren van het Brugse Vrije waarbij ze lieten weten dat de Geuzen uit Oudenaarde deze stad hadden verlaten om langs Lichtervelde en Torhout een stad of parochie gelegen aan de zee te bereiken.

Het ongeluk wilde dat deze bode in feite Oostende moest verwittigen van de komst der Geuzen en niet mocht overnachten te Bredene waar hij eveneens zijn paard liet stallen.

In elk geval de bode sprak er met de hoofdman Rykaart Bouts van de herberg St.-Sebastiaan nabij Oostende en de hoofdman werd gelast om enige mannen op te roepen om de wacht op te trekken in de buurt van Oudenburghoek. De hoofdman ging nog verder rond tot het einde van de Breedenedijk tot dicht bij de duinen, aan het huis van Klaais Vander Beke om van daaruit de vijand in 't oog te houden.

Na een half uur kwamen er vijftientig voetgangers en mannen te paard toe. Dit volk omringde de Bredenaars en vroegen hen *"voor wie en waarvoor ze de wacht hielden"*.

"We verwachten de Geuzen" zei Rykaart kortaf. De anderen antwoordden op dezelfde toon: *"We zouden willen weten vanwaar"*. De hoofdman hernam *"We moeten weten met wie we te doen hebben"*. Zij zegden dat ze gezonden waren van de Graaf de Roeulx naar Oostende om vandaar naar Zeeland te varen en Vlissingen te belegeren en dat er geen reden was om hen niet te vergezellen.

Adriaan Smichts uit Bredene zegde verder *"Indien wij wisten, dat gij lieden waarlijk van Graaf de Roeulx komt, wij zouden daar geene moeilijkheid vooren maken"*.

De Geuzen konden goed liegen, overklapten de Bredenaars en konden hen overhalen mee te gaan tot aan de poorten van Oostende.

De Bredense hoofdman voelde dat hij bedrogen was en vroeg aan een van de mannen die te paard was, te mogen de baljuw te verwittigen, want zo binnen gaan zou zich tegen hen keren.

Die man had daar niets tegen en drie Bredenaars: Rykaart Bouts zelf, Willem de Clerck en Pieter van Aelst gingen naar de Oostendse baljuw.

Intussen was er nieuws gekomen te Oostende, want de Burgemeester Omaar Colen had een vrouw gesproken die uit Torhout kwam en zij had veel volk gezien dat Frans sprak. 't Was maar gerucht, maar voldoende om voorzichtig te zijn. Ook de baljuw Charles Lespier, was met 12 man op ronde en ontmoette de Bredenaars aan de afspanning 'Le singe'. Meegaan was de beste oplossing. Wanneer ze aan de brugge kwamen ontmoetten ze de andere. Een vertelde dat hij luitenant was van de kapitein Burch en doende onder de Graaf van Roeulx. Ze moesten de stad Goes hulp brengen en daarvoor hadden ze schepen nodig om naar Zeeland te varen.

De baljuw vroeg hem zijn geleidebrieven en zegde dat hij de stad niet binnen kon zonder deze te tonen. Hij verschoonde zich maar vertelde dat de kapitein achter kwam en dat hij de brieven bezat.

Het ene woord bracht het andere bij en de mannen twistten lang in 't Frans. Opeens keerde hij zich om naar de stad en riep in het Vlaams "*Dat men de belle brenge, rondga al klinkedt en het volk bijeen roepe. Breng aanstonds twee of drie stukken kanonnen!*"

Daarop riepen de Geuzen "*Naar binnen, sla dood, sla dood*". Dan hoorde men gewerschoten en het gevecht begon in de pikdonkere nacht. De Geuzen staken twee huizen in brand, waaronder deze van de burgemeester Colen.

Intussen was er ook een man uit Zandvoorde afgekomen die meldde dat de weg van Oudenburg naar Oostende vol soldaten was. Niklaas Le Roy, de griffier, was die man tegengekomen en liet daarom alle houten bruggen in stukken slaan. De strijd werd voortgezet tussen de wallen. Wilde men vluchten of de stad inkomen, men versmoorde.

Vele Geuzen lieten hun leven en velen werden gevangen genomen. Wanneer ze zagen dat het hopeloos was sprongen ze in de schuiten en wilden de zee opvaren. De Oostendenaars er achter, enterden ze en brachten hen terug. De aanval was mislukt.

Van de Geuzen die weerkeerden (in december 1572) is het een verhaal van overal: kerken vernield, geplunderd, priesters vervolgd, moord en brand...

Hoe Oostende een Geuzenstad is geworden en een vierjarig beleg moedig doorstond is een ander verhaal.

Uit: *Extrait de la Correspondance de Granvelle*" édité par Ch. Piot blz 687 "*Documents relatifs à l'entrée à Ostende*".

BOEKBESPREKING

J.-P. FELIX, *Le Chevalier Auguste Wiegand (1849-1904): "The famous Belgian Musician and Organist of the City of Sydney"*.

De musicoloog-organoloog J.-P. FELIX, die vroeger wel eens occasioneel aan "De Plate" meewerkte, publiceerde een uitvoerige bibliografie over deze beroemde orgelvirtuoos die jarenlang verbonden was aan de Sint-Pieterskerk in Oostende en aan het Kursaal alhier.

In dit 263 blz. dikke, rijk geïllustreerde boek volgen wij zijn levensloop die hem van Luik naar Brussel en Antwerpen bracht vooraleer in Oostende te komen wonen als orgeltitularis van de kerk en Kursaal.

Bij zijn leven was hij, net als zijn stadsgenoot César FRANCK, de Belgen Nicolaas LEMMENS, Alphonse MAILLY en Léandre VILAIN, de Fransen César FRANCK, Charles-Marie WIDOR, Louis VIERNE en Alexandre GUILMANT of de Italiaan BOSSI een beroemd orgelvirtuoos die heel vaak recitals gaf, ook op "profane" orgels in concertzalen en congresshallen.

Zijn Oostendse periode komt uitgebreid aan bod in dit boek. Daarom leek de publicatie ons hier vermeldenswaard.

Een exemplaar is opgenomen in het "Fonds Ostendiana" van de Bibliotheek Kris Lambert.

Bestellen kan ook door het overschrijven van 39,66 € op rekening 000-1109520-34 van J.-P. Felix, "Le Pré Frambay" in 1367 Autre-Eglise. Portkosten voor België zijn inbegrepen.

Norbert HOSTYN

DE ZOMER VAN 1873

door Ivan VAN HYFTE

Ze zijn er altijd als de kippen bij, die vlugge pennenjongens wanneer er iets te promoten valt.

Al op 5 juni 1873 schrijft de Oostendse correspondent van l'Indépendance : "Les baigneurs peuvent arriver; nous sommes prêts. Les cabines sont rangées sur la plage, le service des bains est organisé, l'eau est excellente, meilleure (...) qu'au plein coeur de l'été...".

Toch opent het echte zomerseizoen eind juni met de traditionele zee-zegening.

29 juni. Patroonsfeest van Sint Pieter en Paul. Bijna tropisch warm. Meer dan 7.000 reizigers hebben de spoorwegen naar zee gebracht. Zeer velen onder hen wachten op de dijk, bij het eerste houten Kursaal, op de geestelijkheid die de "Christinerampe" nog moet beklimmen. Het 8^e linieregiment speelt en vanop het oosterstaketsel buldert het kanon. Vóór 4 baldakijndragers wordt een stralenmonstrans omhoog gestoken. Vissersvrouwen denken aan de verdoemde job van korre en ijs en koppen snijden. Broodwinning en ontspanning staan broederlijk bij elkaar....

Daar moest onweer en gedonder van komen. De aarde snakke al lang naar vruchtbaar water wanneer 's avonds tussen 9 en 11 verfrissende stortbuien neerplenzen. De dag ervoor nog verlichting en vuurwerk, nu de hemel en licht en vuur.

Hopelijk slaat de bliksem niet in op de "Cirque Quadrumane" die op de Grote Markt vóór Hôtel du Lion d'Or voor de eerste keer zijn tenten heeft opgeslagen. Elke avond om acht uur spelen Italiaanse artiesten pantomimes, is er een "homme de caoutchouc" aan het werk op een trapezium, vermaken kinderen zich met de clowns Celestin, Franz en Wilhelm en kijken de grote mensen naar ongelooftelijke paardendressuur.

6 juli. Oostends zomerweer. In het aangroeiende Leopoldpark – met zijn eilandje, kiosk en pelouses een oase van rust – zijn er Venetiaanse nachten of geeft het 8^e linie een concert. Drie uur later loopt de rotonde met glazen zadeldak van het Kursaal vol voor het orkest van SINGELÉE dat 5 maal per week met walsen van STRAUSS een internationaal kennerspubliek in vervoering brengt. Jongere dansers kunnen dan weer terecht in de Cercle des Bains, niet met "une toilette des grands jours" maar met "le décorum, l'étiquette, le savoir-vivre de la bonne compagnie".

Half juli. De Engelse kolonie, op 48 zeemijlen van Dover, staat te dromen bij het vertrek en de aankomst van de snelle mailboten. Dan lopen ze op het staketsel naast een schip van de General Steam Navigation Compagny dat rookwolken uitbraakt. Twee honderd meter in zee! Links, rechts, voor, onder: allemaal zee!

Plots...een kastanjebruine broek, wit gilet, zwarte redingote, een viltten hoed; graaf d'OULTREMONT volgt als officier in burger. De Koning! Ongelooft bij veel toeristen. Ze merken diezelfde ongedwongenheid toen ze hem in het Kursaal met de voeten op een tweede stoel zagen zitten.

's Avonds is voor romantici de fosforescerende zee fotografie geworden. Bij een klein N.W. briesje sterft de vloed aan hun blote voeten. Ze laten vochtige sporen na in het fijne zand. Eén keilt er een steen weg, een ander raapt een groene fles op met een briefje erin. Het fotohuis DAVELUY et Fils in de Kapellestraat werkt zeven dagen op zeven. "La miniature" of "La grandeur naturelle", wat je ook maar vraagt.

De drukte gaat in stijgende lijn: augustus komt er aan. Vóór het station rijden omnibussen en koetsen af en aan. Witte, rode of blauwe kepies roepen als een commodore Duitsers en Fransen toe. Monsieur, Madame, par ici! Hôtel Saint Denis, Hôtel de France... Herren! Deutscher Gasthof. Hôtel de Prusse...

10 augustus. Een train de plaisir uit Duinkerke rijdt het station binnen. Onderweg stappen dagjesmensen op uit Rosendaël en Ghyvelde die ergens wat gelezen hebben over de curatieve kracht van zeewater. Met fierheid meldt l'Echo dat er van 4 tot 7 juli geen enkel sterfgeval is aangegeven op het stadhuis. Op het noordterras van de Cercle du Phare geeft Henry ANDERSON uit Hamburg, een virtuoos op de bandonion een soirée musicale terwijl de directie van het Kursaal 3 feesten plant, speciaal voor het kinderlegioen.

15 augustus. Oostende wordt overrompeld: de officiële lijst met vreemdelingen staat op 8.334. Wat minder Duitsers (de crash op de beurs van Wenen?), maar des te meer Russen, Polen, Amerikanen, Engelsen en Fransen.

Elf uur. Uur van de baden. Eén mierennest. Meer dan 400 badcabines zijn in zee getrokken. Bij het rollend bureau staat men in het rijtje voor een ticket. De "echte" zwemmers, "les loups de mer" hebben een vaste stek gevonden op Le Paradis, het naaktstrand. De journalist van de Brusselse "La Gazette" meent op het duin meer dan één indiscrete lorgnet gezien te hebben... Na het badritueel volgt een wandeling en twee uur later lopen alle restaurants vol. 's Avonds is er groot vuurwerk vóór het Kursaal waar vooral een Gents en Brussels publiek de "Rêverie" van VIEUXTEMPS of een Sturm Galop waardeert.

25 augustus. Wat had moeten een grote dag worden voor de toekomst van Oostende, mislukt. De haute finance of speculanten zijn niet afgekomen op de toewijzing van de 22 ha domaniale gronden. De droom om een nieuwe zeedijk te laten rivaliseren met die van Brighton moet opgeborgen worden.

September. Wie het allemaal niet aan zijn hart laat komen, is koning Leopold. Iedere dag is hij op stap, met een wandelstok in de hand (last van arteriosclerose?) op het strand, de dijk, het staketsel en hij mengt zich graag onder de massa. Op het Koninklijk Chalet geeft hij een officieel diner met 24 couverts (de Ostendaises zijn op hun best). In Hôtel de l'Océan gaat hij de hertogin Clementine van Saksen Coburg Gotha samen met de prinsen Philippe, Auguste en Ferdinand opzoeken. Hij bezoekt de Cirque Rancy die elke avond om acht uur, bij de Kursaalhelling, massa's trekt. Ook het culturele leven is nog niet stilgevallen. Mevr. MENNESSON geeft een conferentie in het rode Salon van het Kursaal: "L'importance de l'instruction de la femme au XIXe siècle (3 sept); de Parijse prof LABORDE komt spreken over de oorsprong van de zon en het vulkanisme (5 sept), in de grote zaal van de Cercle Coecilia houdt de Franse dokter GALOPIN een lezing over "La physiologie au point de vue de l'hygiène" (8 sept).

Midden september. Rotweer. De reddingsboot haalt een onvoorzichtige zwemmer uit de onstuimige zee. Leopold is ondertussen met vrouw en kinderen warmere oorden gaan opzoeken, 15 dagen Biarritz. Het Kursaal fungeert als de grote paraplu bij slecht weer. Nog altijd loopt de grote galerij vol voor één van de laatste symfonische concerten die de bekroning van een succesvol seizoen had moeten worden. Helaas! Hevige regens, hagel en windvlagen maken brandhout van harmonieuze akkoorden. Toch trotseren de warm ingeduffelde dames en heren de storm die speelt met de neergelaten rolluiken.

Het seizoen eindigt in de grootste onzekerheid. Er is een Oostendse kwestie in de maak: "la vie ou la mort de nos bains". De materiële welstand van (een deel van) de stad staat op het spel. De verkoop van gronden is niet doorgestaan. De regering neemt zelf de grootse werken op zich, maar

wanneer komen de nivelleringen van de versterkingen? Wanneer worden de grachten opgevuld? En de stratenaanleg, de voetpaden en het wandelpad op de zeedijk? Al vijf jaar spiegelt men zich een nieuwe stad voor! Komt er, na eindeloze discussies een nieuw Kursaal, een Pier, een Aquarium (naar het voorbeeld van Brighton en Hastings), een Café-concert (Alhambra), een Badhuis zoals de Engelse maatschappij van BIRCH, HENDREY en Co zo graag willen? Hun idee, al van 1868, is een project met concessie. Een meerderheid in het bestuur van de stad vreest door de westelijke expansie een toeristische dood van het oude stadsgedeelte.

“La saison 1873 a pris fin. Il n'est que temps de coördiner les éléments de succès de la saison prochaine car (...) nos voisins se remuent, marchent et ne laissent se passer aucune occasion d'affirmer leur vitalité...”. Zo verwoordt de kroniekschrijver van de Echo d'Ostende (nr. 934), die mijn bron was voor dit artikel, de onzekere toekomst tot plots een Luikse notaris opduikt, DELBOUILLE....

Erfgoedweekend 20 en 21 april 2002

Zaterdag 20 april van 10 uur tot 18 uur

Zondag 21 april van 10 uur tot 18 uur

In het kader van het Erfgoedweekend is het Oostends Historisch Museum, Langestraat 69, Oostende, op bovenvermelde data en uren, GRATIS open voor het publiek.

Een enige gelegenheid om de nieuwe locatie van ons museum te bezoeken!

INDEX 2001

Traditiegetrouw publiceert “De Plate” voor de geïnteresseerde lezers een inhoudstafel & indices op het voorbije jaar.

U kunt ze bestellen door 3,75 € fr. te storten op rekening 380-0096662-24 van De Plate - H. Serruyslaan 78/19 – Oostende met de vermelding “Index 2001.

Index 2001 verschijnt in de loop van de maand april.

DE STICHTERS VAN DE KONINKLIJKE JACHTCLUB OOSTENDE

door **Robert OUVRY**

Pierre TRATSAERT

Toen iedereen sprak over de nederlaag van Napoleon in Rusland en over de terugkeer van enkele overlevenden in onze Oostendse vesting, trok Petrus Cornelius TRATSAERT naar de "Mairie" om te melden dat zijn echtgenote Victoria, Coleta DE LANGHE moeder was geworden van een zoon op 15 juli 1813, die Petrus Jacobus zou genoemd worden.

Op 01 oktober 1826 overleed vader Petrus Cornelius op 40-jarige leeftijd en liet zijn weduwe achter met drie kinderen.

Petrus Jacobus, die wij verder Pierre zullen noemen, kwam zich aanmelden bij de Koninklijke Marine op 1 november 1834 en daar hij zijn humaniora achter de rug had, kreeg hij meteen de graad van adelborst 2^{de} klasse.

Een zeer vooruitziend gedacht van onze jonge staat was de aankoop van een schoolschip. Zoals gewoonlijk was er geen geld voor het Zeewezen en werd er uitgekeken naar het charteren van de driemaster "Clothilde", 380 ton, gewapend met 24 vuurmonden van 30 en toebehorend aan reder SPILLIAERT uit Antwerpen.

Er waren 22 officieren aan boord waaronder de adelborsten TRATSAERT, ROOSE, DUFOUR, GÉRARD, die later allen een functie kregen in het bestuur van de Jachtclub. De "Clothilde" ondernam een lange reis langs de Afrikaanse kust van 11 juni tot 04 oktober 1837.

Op 1 januari 1839 werd TRATSAERT bevorderd tot adelborst 1^o klasse en bracht zijn zeemanskoffer aan boord van de "Louise-Marie" op 30 juni 1841, voor de verkenning van de baai van Santo Thomas in Guatemala. Onze regering koesterde de hoop aldaar een handelsfactorij te stichten.

Na deze reis vaarde TRATSAERT op kanonneerboot nr. 1 en op de kotter belast met toezicht en hulp aan onze vissers in het hoge noorden.

Zijn eerste reis naar het Verre Oosten, aan boord van de "Macassar" verliep van 1 september 1843 tot 22 november 1844, onder het bevel van commandant VAN DEN BROECKE.

Op 18 juli 1845 werd TRATSAERT bevorderd tot luitenant ter zee 2^{de} klasse en stapte aan boord van het volschip "Ambiorix". Hij zette opnieuw koers naar India, Indonesië en China, onder het bevel van commandant ROOSE. Hij kwam terug in Antwerpen op 23 juli 1847.

Zijn derde reis naar India gebeurde aan boord van "De Schelde", onder bevel van commandant CLAEYS en dit tot 10 september 1848. Hij muteerde naar de "Louise-Marie" voor een kruistocht op de Afrikaanse kust en nam deel aan de beruchte veldslag van Déboquez op de Rio-Nunez. Hij kwam terug in Antwerpen op 17 juni 1849.

Ondanks de talrijke interventies in de Kamer van onze burgemeester Jean Ignace VAN ISEGHEM en enkele andere volksvertegenwoordigers, werd de beurs van onze Koninklijke Marine toegesnoerd. Officieren, kwartiermeesters en matrozen stapten over naar de lijn Oostende-Dover, die pas in 1846 gesticht was. Zij die meer op avontuur uit waren monsterden aan bij de koopvaardij en een zestal officieren kregen een voordelig aanbod van dokter DRAKENFELDS om een Duitse

oorlogsvloot te gaan stichten. Dokter DRAKENFELDS was in België de vertegenwoordiger van de Germaanse Confederatie. In tegenstelling met onze regering waren onze oosterburen er zich van bewust dat een oorlogsvloot de beste vertegenwoordiger is van een land, voor het stichten van handelsfactorijen, koloniën en het beschermen van de handelsvloot.

Pierre TRATSAERT, A. TACK, E. POUGIN, F. SMITS en de gebroeders DUCOLOMBIER werden op non-activiteit gesteld en kregen toelating om dienst te nemen bij de Keizerlijke Duitse Marine op 23 oktober 1849 (2).

TRATSAERT kreeg de graad van luitenant ter zee 1^e klasse en nam het bevel van een korvet op de Elbe. Daarna stapte hij over op het fregat "Deutschland" onder andere belast met de directie van de cadettenschool (3)

DUCOLOMBIER kreeg het bevel van het stoomfregat "Barbarossa" en vervolgens van het korvet "Lübeck".

In 1852 verenigde keizer Wilhelm Duitsland en daar hun Duitse oorlogsvloot goed op gang was, kregen onze Belgische stichters een gouden handdruk en kwamen terug naar huis.

Wat viel er verder nog te doen voor Pierre TRATSAERT dan in zijn geboortestad zijn oude makers te gaan opzoeken in het lokaal van de "Cercle Littéraire" waar de goede momenten van Surabaya en Rio Nunez nogmaals op tafel kwamen. Enkele maanden later, op 06 augustus 1853 werd in hetzelfde lokaal een vernieuwde "Yacht Club d'Ostende" gesticht ter vervanging van de "Cercle des Régates" die zijn vleugels wat liet hangen. Bij die stichting waren de oude zeebonken, ROOSE, VAN DEN BROECKE, VAN DYCK en HOED. TRATSAERT werd er dadelijk ere-lid benoemd (4).

In de burgerij werd TRATSAERT benoemd tot jurylid voor de examens van de Zeevaartschool, lid van de commissie van de gemeentelijke oudemannenhuizen, en op 29 oktober 1878 verkozen tot gemeenteraadslid met 528 voorkeurstemmen (3).

Pierre TRATSAERT is overleden op 17 april 1881 in het bijzijn van zijn broer August en zijn zusters Jeannette en Marie (1). Hij had de tijd niet gevonden om in het huwelijk te treden.

Verwijzingen.

- (1) Vlaamse Vereniging voor Familiekunde, Oostende.
- (2) "Histoire de notre Marine Royal" van Louis LECONTE (deze geeft, verkeerdelijk, de geboortedatum van Pierre TRATSAERT op als zijnde 6 december 1813).
- (3) "Echo d'Ostende" van 20 oktober 1878 en 24 januari 1881.
- (4) Persuittreksel, zonder datum, uit het museum Het Steen te Antwerpen.

VLAAMSE VERENIGING VOOR FAMILIEKUNDE-OOSTENDE

VZW

Erfgoedweekend 20 en 21 april 2002 "Verzamelen, verzamelingen, verzamelaars"

Zaterdag 20 april van 10 tot 18 uur

Zondag 21 april van 10 tot 18 uur

Het "VVF-Centrum voor Familiegesciedenis" nodigt uit :

De Vlaamse Vereniging voor Familiekunde-Oostende organiseert in het weekend van 20 en 21 april 2002, telkens van 10 tot 18 uur "Opendeurdagen" in het kader van het **Erfgoedweekend** met als thema : "**verzamelen, verzamelingen, verzamelaars**", een thema dat ons "op het lijf geschreven" is ! Het Oostends VVF-Centrum voor Familiekunde is in feite één grote verzameling : bidprentjes, overlijdensberichten, krantenknipsels, familiegesciedenissen, kwartierstaten, genealogische en heemkundige naslagwerken, kiezerslijsten, parochieregisters, databanken, enzovoort ...

Wat is er zoal te beleven dat weekend ?

- een rondgang achter de schermen van het centrum, geeft een algemeen beeld wat het centrum zoal te bieden heeft. Een ploeg van deskundige medewerkers geeft tijdens deze rondgang meer uitleg over onze "**verzamelingen**".
- een permanente tentoonstelling welke U laat kennismaken met een "**verzameling**" documenten die U zult moeten gebruiken bij het opstellen van een stamboom en/of het samenstellen van een familiegesciedenis.
- doorlopende demonstraties computergebruik voor stamboomonderzoek, o.m. kennismaking met het Vlaamse programma "Stam" en het genealogisch Info Systeem "Ariadne" (8,25 miljoen gegevensblokken).
- boekenbeurs "Tweedehands genealogische boeken, familiegesciedenissen, inventarissen, enz."
- mogelijkheid tot informatie uit de **verzameling** van 710.000 rouwbrieven en 650.000 bidprentjes.
- kennismaking met/en informatie uit de **verzameling** West-Vlaamse microfilms Burgerlijke Stand (1796-1900)
- uitzonderlijk opent het **museum estaminet** zijn deuren voor de bezoekers.

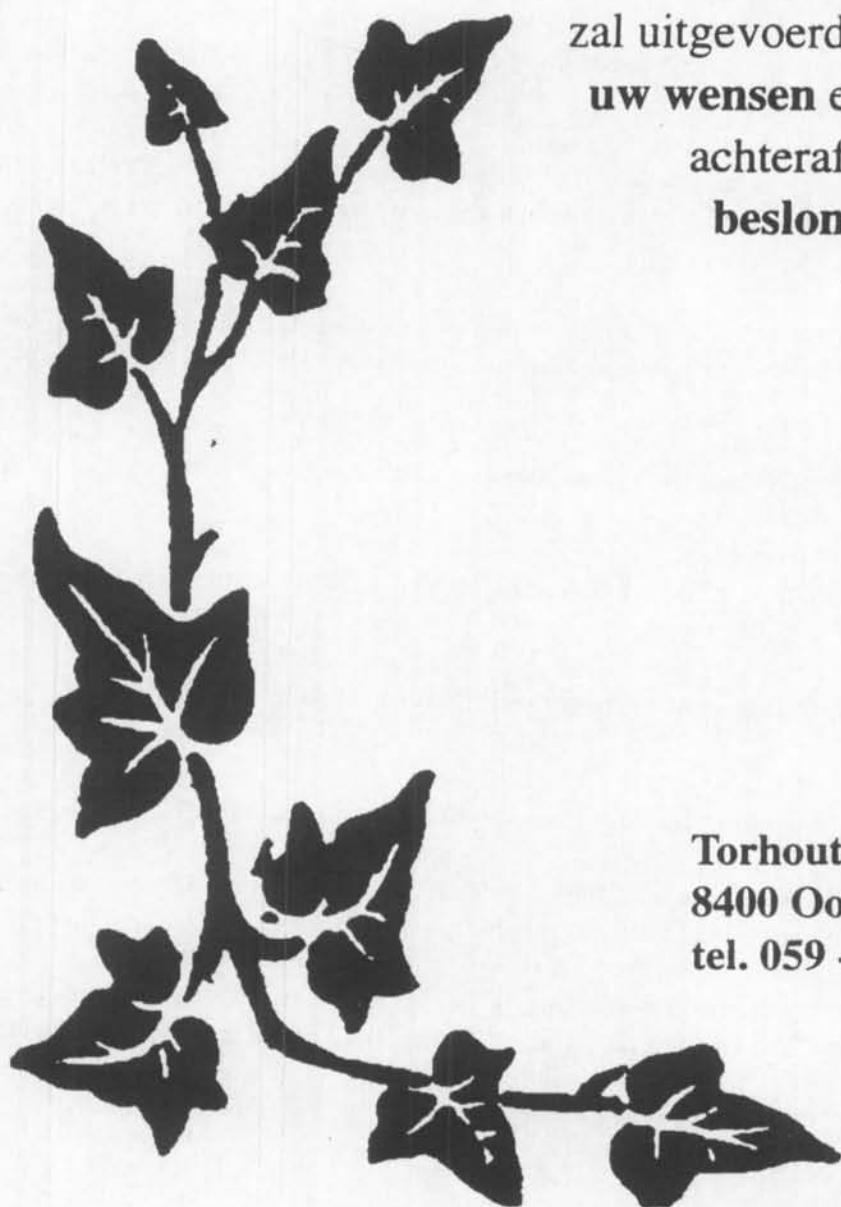
Echte opzoeken kunnen tijdens dat weekend niet gebeuren, gezien het groot aantal bezoekers dat verwacht wordt. Het VVF-Centrum voor Familiegesciedenis is gelegen in de Dr. L. Colensstraat 6 te Oostende (rechtover de Volksbond) Info 059/70 83 67

Een unieke gelegenheid om een unieke **verzameling** te bezoeken en wat meer te weten over uw voorouders. **Dus tot zaterdag 20 of zondag 21 april 2002 tussen 10 en 18 u en hartelijk welkom!**

UITVAARTVERZORGING - FUNERARIUM

Jan Nuytten

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



Torhoutsesteenweg 88 (h)
8400 Oostende (Petit Paris)
tel. 059 - 80 15 53