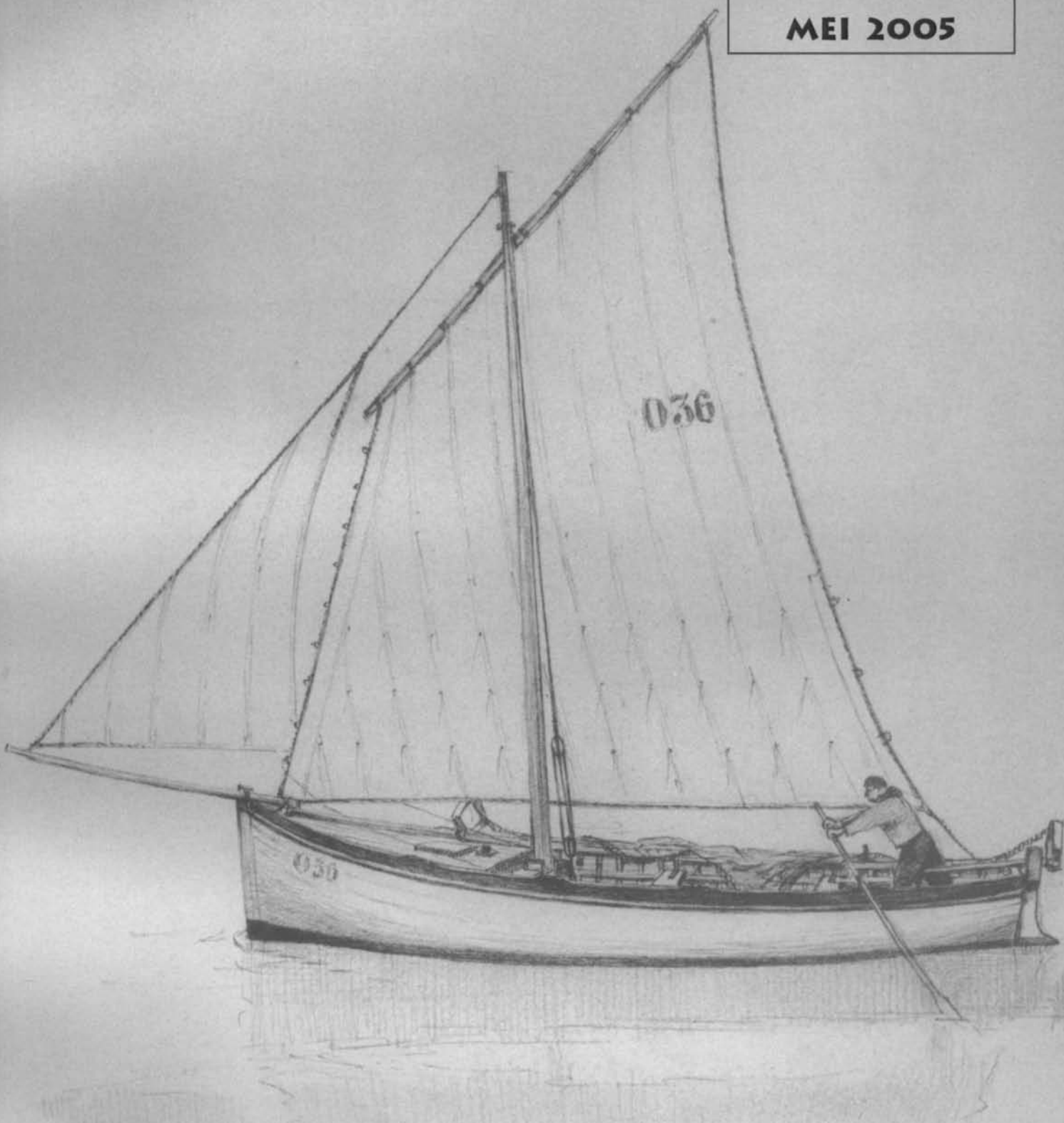


AFGIFTEKANTOOR  
8400 - OOSTENDE 1  
P.408954

**MAANDBLAD**

**MEI 2005**



V.U. Omer Vilain - Rogierlaan 38/11 - 8400 Oostende

# DE PLATE

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

**Neptunus v.z.w.**

Postbus 17

8400 Oostende

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

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

## **Neptunus** een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

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

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

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

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

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

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

### Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement: € 15

Beschermd abonnement: € 20

Weldoend abonnement: € 30

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

# DE PLATE

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

Prijs Cultuurraad Oostende 1996.

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

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

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

**JAARGANG 34**

**NUMMER 5-8**

**MAAND mei-augustus 2005**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## IN DIT NUMMER

blz. 125: **S. IPPEL**: Kaartenmakers.

blz. 127: **S. VAN DAELE**: De gastronomische weekends in het Casino-Kursaal van Oostende (slot).

blz. 130: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 2).

blz. 139: **M. CAPON**: Velo Club De Zeemeeuw Oostende (deel 10).

blz. 143: **R. JANSOONE**: Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (14).

## INDEX 2004

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

U kunt ze bestellen door € 3,75 . te storten op rekening 380-0096662-24 van De Plate - H. Serruyslaan 78/19 – Oostende met de vermelding "Index 2004". De index verschijnt in de loop van de maand mei.

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

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

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

**Rekeningen :** 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

**Het Bestuur**

*Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

*Voorzitter:*

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

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

*Ondervoorzitter:*

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

*Secretaris:*

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

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

*Penningmeester:*

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

*Leden:*

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

**Schreven in dit nummer:**

Simon IPPEL: Verenigingstraat 161, 8400 Oostende.

Serge VAN DAELE: Coupurestraat 7, 8450 Bredene.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Eernegem.

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

### **MEI-ACTIVITEIT**

**donderdag 26 mei 2005 om 20.00 uur**

in de Forumzaal van de Bibliotheek Kris Lambert, Wellingtonstraat 7, 8400 Oostende.

#### **QUIZ: ONDERWERP OOSTENDE**

Denkt u alles te weten over Oostende, kom dan deze avond uw kennis testen.

Een grote verscheidenheid van vragen zullen u via beeld en geluid gesteld worden.

Kent u alle plekjes, straatjes en torentjes van uw stad? U hebt alle boeken gelezen over Oostende, van Jacobus Bouwens tot Daniël Farasyn en Omer Vilain?

Of het u zal helpen? Misschien wel, misschien niet!

De winnaar zal in ieder geval met een prijs naar huis gaan. Maar er is ook een tweede, derde prijs te winnen. Troostprijzen en schiftingsprijzen!!

Dus komen maar. EN, deelnemen is belangrijker dan winnen!

#### **OPGELET:**

Wij komen NIET samen in de Conferentiezaal van het V.V.F., maar wel in  
de  
Bibliotheek Kris Lambert, Wellingtonstraat 7, 8400 Oostende

### **JUNI-ACTIVITEIT - REIS NAAR WALCHEREN**

We vertrekken op **zondag 5 juni om 08.00 uur** stipt vanaf het Canadaplein, rechtover het Gerechtshof.

Na ongeveer 1 uur en 30 minuten komen we, via de Westerscheldetunnel (6,6 km. lang) aan in Middelburg waar de koffie klaar staat in Café-restaurant "De Vriendschap" op de hoek van de markt.

Om 10.30 uur bezoeken we, met gids, het nabijgelegen zeer oude en imposante Stadhuis

Rond 12.00 uur komen we op onze stappen terug om te lunchen in hetzelfde Café-restaurant maar ditmaal op de 1<sup>ste</sup> verdieping, met zicht op de markt.

Onze Koninklijke Kring biedt U het aperitief aan en we genieten van:

Dagsoep

\*\*\*

Zalm op een bedje van groenten, kommetje sla en frieten

of

Kogelbiefstuk met groentekrans, kommetje sla en frieten

\*\*\*

Chocolademousse

De dranken aan tafel zijn voor eigen rekening. De Merlot-wijn is fruitig, rond in de mond en schappelijk van prijs. Indien je bij het eten een witje bestelt zeg dan Hoegaarden, anders krijg je een jenever.

Om 14.15 uur vertrekken we richting Vlissingen. We stoppen vóór de deur van het Zeeuws Maritiem MuZeeum.

Tot 17.00 uur kunt u vrij rondwandelen in een prachtig gebouwencomplex van vijf panden uit de 16<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> en 21<sup>e</sup> eeuw, die door een moderne architectuur met elkaar verbonden zijn.

Alles zeer toegankelijk via een glazen lift.

1.338 m<sup>2</sup> verrassing, inspiratie en genieten. De geschiedenis van Zeeland en uiteraard alles wat met de zee te maken heeft.

Om 18.00 uur verlaten we Vlissingen om rond 20.00 uur te Oostende terug te zijn.

Inschrijven kan door storting van € 42 per persoon op rekening 380-0096662-24  
Heemkring De Plate - Oostende  
met vermelding "Platereis met x personen + vis of vlees".

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

De inschrijvingen moeten binnen zijn vóór 01 juni. Er zijn maximum 49 plaatsen.

ZORG DAT JE ERBIJ BENT.

Je reisleader

Valère Prinzie

## KAARTENMAKERS

door **Simon IPPEL**

...en anderen zoals cartografen en zelfs kunstschilders zijn voor ons van belang. Alhoewel deze vraag niet dient gesteld, weten historische zoekers dat alle gegevens en dus ook kaarten en schilderijen van groot belang zijn voor hun opzoekingen.

Voor onze tegenwoordige opzoekingen hebben we digitale foto's en kaarten met een perfectie die aan het ongelofelijke grenst.. Maar in vroegere tijden (1) was dit niet zo. De veldheren uit die tijd wilden juist weten waar en hoe een stad of het landschap eruit zag en dit meestal om hun strategische aanval te kunnen plannen. De stand van b.v. de driehoeksmeetkunde was zover gevorderd dat een afstand door deskundigen ongeveer juist kon worden berekend.

In die tijd werkte men zeer veel op basis van het perspectief. Zo had men kikvors-, vogel- of gewoon perspectief. Het gewoon perspectief is de meest gebruikelijke. Maar de moeilijkheid was wel om de drie dimensies van de werkelijkheid (het landschap of steden) op een geloofwaardige wijze weer te geven in één beeld en op een plat vlak. De stadsplanmaker bezweek soms wel eens (2) aan de verleiding om bepaalde specifieke stedelijke gebouwen, groter te tekenen dan ze in werkelijkheid waren. Een visuele leugen om zijn broodheer te behagen of ook soms om de vijand te misleiden. Ook maakte hij bijvoorbeeld een stad veel kleiner om alles op zijn doek (of blad) te krijgen. Het is door de plannen, schilderijen en dergelijke dat men moet vaststellen wat het best met de werkelijke toestand overeen stemde en dit vergelijken met wat men heden heeft terug gevonden.

Zo merkt men dat kunstenaars en cartografen hun eigen uitgangspunten hebben om hun werk te benaderen en te creëren:

- \* De kunstenaar kiest op basis van de rechtstreekse aantrekkingskracht die het onderwerp op de opdrachtgever moest maken.
- \* De cartograaf daarentegen tekende naar gelang de voorkeur die zijn ontwerp heeft op politiek, sociaal of stedelijk vlak. B.v. de versterking, de toegangsweg, de grote gebouwen enz.
- \* Beiden legden zeker de nadruk op die zaken welke voor hun opdrachtgevers (of toekomstige kopers) van belang waren.

Bij gelijktijdig bekijken en vergelijken en dit met de juiste datum van ontwerp, kunnen we heel wat te weten komen.

Voor Oostende zijn er van het Beleg (1601-1604) zeer veel plannen en documenten beschikbaar. We zijn er dus zeer goed over geïnformeerd. Veel tekenaars zijn om of rond Oostende geweest en hebben onze belegerde stad langs alle zijden opgenomen.

Ook over het verwijderen van de stadsomwalling zijn we op de hoogte.(3) Toch is het belangrijk de plannen van de tussen liggende periodes te vergelijken en daaruit besluiten te trekken. Zoals we reeds zegden: de nalatenschap van cartografen en kunstenaars is voor ons en voor het nageslacht van zeer groot belang opdat we al hun gegevens zouden bezitten. Niet alleen om haar artistieke waarde maar vooral om haar historische waarde.

Nu nog kan men sommige gegevens zien en er besluiten uit trekken.

- 1- Wanneer men aan de Nieuwpoortsesteenweg is dan kan men in het midden van de straat langs de ene zijde de kerktoren van Middelkerke zien staan en langs de andere richting de "Peperbusse" -toren. Wat wil dat zeggen?

Men heeft de straat vroeger aangelegd (4) en deze twee torens als richtlijn gebruikt.

Wanneer vroeger de bevolking van de ene gemeente naar de andere ging namen zij de torens als richtlijn, t.t.z. de kortste weg tussen twee punten.

Hieruit kan men afleiden dat de aanleg van de straat heeft plaats gevonden na het plaatsen van de kerktorens.

- 2- Ook kan men soms zien langs welke zijde de straat breder is geworden omdat de kerktorens niet meer in het midden van de straat staan.(Nieuwpoortsesteenweg)
- 3- Aan sommige bestratingen kan men versmallingen vaststellen doordat het midden van de keibestrating niet meer in het midden van de straat ligt. (Boogschuttersstraat)
- 4- Soms kan men het ook zien aan de riooldeksels (die normaal in het midden van de straat lagen) nu opeens zigzaggend lopen (Nieuwpoortsesteenweg te Raversyde) en dat de weg daar op andere wijze er lag (5). De "Duinenweg" bvb. Hoe is deze er gekomen?  
Wanneer er veel wind was (in onze streken de ijzige westerwind) zocht men beschutting achter de duinen naar/of van de twee gemeenten.
- 5- In andere gevallen b.v. de kronkelende Brugsesteenweg. Hier heeft men te doen met een watering (Noord Eede): deze gebruikte men als trekpad voor dieren die de boot moest ter bestemming brengen. Stilaan was deze weg een pad (naar Brugge) en heeft men voor het moderne verkeer er een autorijbaan naast gelegd waardoor alle kronkelingen minder scherp werden gemaakt.
- 6- Soms heeft de baan een felle knik naar boven. Dit duidt aan dat er onder deze baan een of ander obstakel, (meestal) een riool of watering ligt. Dit wijst erop dat vroeger of nu nog, er een watering lag die moest worden overdekt. (Elisabethlaan richting rondpunt vanaf de kerk)
- 7- Ook oude vestingen zijn niet steeds weg genomen en wijzen erop dat de stadvesting iets hoger lag - b.v. gaande van de Torhoutsesteenweg naar (het Paard) Leopold I plein.
- 8- Ook de oude steenweg Oostende-Torhout: men kan nog zien wanneer deze zich kruist met de Elisabethlaan. (Als deze met de vernieuwing niet zal verdwijnen).
- 9- Zo zijn er zeer veel herkenningspunten in een stad om zich nu een bepaalde toestand van vroeger te realiseren en eventueel de oude toestand te reconstrueren.
- 10- Wel stellen we soms de vraag "worden alle oudheidkundige gegevens die zich voordoen bij het bouwen van de funderingen (in een nieuwbouw) wel opgemeten en gemeld?".

Zo zagen wij:

- 1) een oude dikke muur te voorschijn komen bij het plaatsen van de nieuwe wegbedekking in de St.-Paulustraat ter hoogte van een wasserij.
- 2) Oude palenreeks bij de nieuwbouw van het toerisme gebouw.
- 3) Bij een nieuwbouw in de Karel Janssenslaan, oude vestingmuren.

En er zijn waarschijnlijk nog ontdekkingen. Gelukkiglijk is het stadsbestuur zich nu wel bewust van haar taak en geven ze de aannemer de opdracht dergelijke zaken te melden (6), alhoewel het vroeger in het bouwreglement vermeld was.

Bron: Tentoonstelling 2002 te Oostende.

Boek "Stedenatlas: Oostende" - O. Debaere

Eigen documentatie

Plaatselijke dagbladen.

-----  
(1) B.v. in de 17<sup>e</sup> eeuw.

(2) Op bevel van zijn opdrachtgever.

(3) Dit is natuurlijk veel recenter.

(4) Meestal was er reeds een rijweg die door de gebruikers min of meer verhard was en dat recht op de kerken was geprojecteerd.

(5) Niet veralgemenen, gezien nu het dubbel rioolstelsel stilaan van toepassing is.

(6) Bvb. de bouw van de parking aan het Kursaal.



# DE GASTRONOMISCHE WEEKENDS IN DE CASINO-KURSAAL VAN OOSTENDE (SLOT)

door Serge VAN DAELE

Onze vorige aflevering eindigde met het overlijden van dhr De Ramée in 1974. In deze aflevering kwam duidelijk naar voor, dat deze grote persoonlijkheid zijn stempel drukte op de gastronomische kwaliteit van de banketten en de uitstraling naar de Oostendse Casino toe.

In 1975 neemt dhr Van Biervliet de concessie van de Casino over. Nieuwe bazen, nieuwe wetten, maar de gastronomische weekends blijven doorgaan op het vaste ritme.

De vaste vrienden van vroeger blijven paraat en creëren nog enkele hoogtepunten. Restaurant 'La Crémaillère' komt tussen 1962 en 1983 maar liefst 14 keer naar Oostende. Hiermee staat deze zaak aan de top van de lijst van vaste waarden. Restaurant 'de Paris' uit Arbois 7 jaren, 'Aux Armes de France' uit Straatsburg 9 jaren, 'Royal Champagne' uit de Marne 10 jaren, 'Hostellerie Lenoir' uit de midi 8 jaren. Wat opvalt is dat hun laatste bezoeken allemaal vallen in de jaren '80. Zeg maar tot eind 1986.

Meesterchef Jean Ferrière van het restaurant 'La Boule d'Or' te Barbezieux komt 8 maal naar Oostende, vanaf 1965 tot 1985. In een interview in een Frans tijdschrift legt hij op een treffende wijze uit waarom Oostende aan het wegwijnen was: "Oostende is de glamour kwijt, het is ook allemaal te duur geworden en het moet vooral winstgevend zijn. Ruimte voor luxeproducten is er bijna niet meer. De kamers voor het personeel moeten ook



betaald worden (vroeger was dit op kosten van de Casino), daardoor nemen we nu zelf veel minder koks mee dan vroeger en laten wij het gebeuren aan de ploeg van de Casino zelf over, met alle risico's van dien op culinair gebied!"

Nogal pessimistisch als je het mij vraagt, maar er zat waarheid in. Laten wij daarbij niet vergeten dat de infrastructuur en het uitzicht van de Casino ook begon te wensen over te laten en demotiverend werkte voor ieder personeelslid.

**De 2 foto's hierboven en hiernaast tonen dhr Ferrière in de keukens van de Casino en samen met Schep en Dries Vermeersch, Luc Verfaillie en René Menu in 1983.**

Op 16 maart 1985 komt Jean Bardet nog één keer naar Oostende. Hij vertoefde er regelmatig. Deze grootmeester van de Franse keuken (3 sterren) is de voorbode van het grote sluitingsgala het jaar nadien. Bij mijn opzoekingen bemerkte ik duidelijk dat men alles deed om in 1986 op een waardige wijze te eindigen. Ik deed navraag bij enkele medewerkers uit die tijd, met de vraag welke in feite de reden was om te stoppen. Ik botste op een muur van stilzwijgen en onwetendheid!

Ik had het privilege om het laatste 'echte' gastronomisch sluitingsbanket mee te maken, in mijn functie als leraar aan de Oostendse Hotelschool. Het moet gezegd dat de Casino medio jaren '80 overschakelde (wegens besparingen) van een vaste restaurantbrigade naar het werken met kelners van de VDAB en interim-bureaus. Dit leverde veel kritiek en klachten van vaste deelnemers aan de banketten omtrent de zaalservice. Dhr Rondelez die toen personeelschef was riep hulp in van de

Hotelschool. Op regelmatige wijze hielpen de leerlingen en leraars in de jaren '80 met ondersteuning in keuken en zaalverband.

Op zaterdag 28 maart 1987 had het sluitingsgala plaats van het werkingsjaar 1986-1987.

Het befaamde Nederlandse restaurant "De Swaen" leverde hiervoor de medewerking.

Dit twee sterren-restaurant stond in die jaren aan de top van de Nederlandse gastronomie. De keukenchef Cas Spijkers was een Tv-vedette met een eigen kookprogramma; hij publiceerde zelf kookboeken en eigen cursussen.

De Casino zat afgeladen vol om dit festijn mee te maken. Hiernaast de menukaart. Het was voor onze leerlingen een prachtige ervaring om ook eens met onze Noorderburen te kunnen samenwerken. De zaalmeester van 'De Swaen' was ook meegekomen en schakelde onze leerlingen in bij zijn restaurantbrigade.

Iedereen moest werken met witte handschoenen en elke leerling mocht maar 4 personen bedienen. Het maximum aan service moest gegeven worden.

Een herinnering die mij bijblijft, is dat Cas Spijkers zeer veel aandacht besteedde aan het brood dat de gerechten vergezelde. Bij iedere gang moest er een ander soort brood geserveerd worden (wat een langdurig werk was voor het zaalpersoneel). Bij de eerste gang kwam er een klein rozijnenbroodje, bij de tweede een selderbroodje, bij de hoofdschotel een saliebroodje, en bij de kaasschotel een 'Portobroodje'. Niemand van ons had dit reeds meegemaakt. En om toch maar verder te watertanden wil ik U mijn nota's van toen betreffende de kaasschotel graag meegeven.

De kaasschotel noemde : "Roquefort enrobé de poire - Sauce au Porto". Het was een gepocheerde peer die opgevuld was met een mengeling van Roquefortkaas en room, maar aan de buitenkant rondomrond krokant gemaakt werd met een gebrand laagje suiker. Wanneer je met je mes in de peer sneed viel ze open en vermengde de vulling zich met de saus. Het bittere van de kaas in combinatie met de zoete peer vormde het toppunt van smaakeenheid. De Port gaf op een wonderbare manier pit aan het geheel. Ik herinner mij dat Burgemeester Goekint op zijn gekende manier (met de duim omhoog) teken deed naar ons om te zeggen 'chapeau'. Een unieke ervaring.

De laatste sporen van de gastronomische weekends trof ik aan in het jaar 1987-1988.

Sluitingsgala Gastronomische Week-ends 1986-87  
Gala de Clôture Week-ends Gastronomiques 1986-87  
zaterdag - samedi 28/3/87

met medewerking van het - avec la collaboration du

Restaurant De Swaen  
Oisterwijk

Directeur P.C.J. Ruffen

Keukenchef Cas Spijkers

*Menu*

*Terrin de foie d'oie aux légumes printaniers*

\*

*Mignons de langoustines  
aux civet d'herbes et asperges*

\*

*Ambrosie de champagne*

\*

*Canard de Challans à la sauge*

\*

*Roquefort enrobé de poire  
Sauce au Porto*

\*

*Tarte de chocolat blanc «De Swaen»  
et glace chocolat*

\*

*Moka & mignardises*

Het aperitief is aangeboden door - L'Apéritif est offert par les  
Champagnes G.H. MUMM & C<sup>o</sup> - PERRIER-JOUET & C<sup>o</sup>

TRIO JEAN JACQUES

Er komen geen restaurants meer aan te pas maar nog 7 maal een "Champagneweekend", telkens met een Champagnehuis. De bedrijven 'Moët & Chandon', Veuve Clicquot Ponsardin', 'Perrier Jouet', Laurent Perrier', 'Mumm' en 'Taittinger' komen hun fijnste wijnen aanprijzen. De gerechten worden klaargemaakt door de keukenbrigade van de Casino. Het slotgala staat in het teken van restaurant 'Royal Champagne' uit Champillon, doch ook met de hulp van de Oostendse keukenbrigade.



Cas Spijkers met de brigade van de Oostendse hotelschool

Na deze periode zijn er geen gegevens meer terug te vinden over komende gastronomische weekends. De kursaalproblematiek duikt op, en zal jaren aan een stuk als een heet hangijzer over het gebouw hangen. Het komt niemand ten goede...

Op 24 maart 1994 kwam er nog een 'remake' van de gastronomische festijnen van weleer. Thermae uitbater dhr Van Geel organiseerde een gastronomisch weekend met driesterrenkok Michel Troisgros uit Roanne. Het Thermaehotel was volgeboekt en het culinair gedeelte was van zeer hoog niveau. Dhr Van Geel deed een poging om de banketten weer op te starten, doch het bleef bij dit ene initiatief wegens de hoge kosten.

Wij kunnen alleen maar hopen dat de huidige directie van de vernieuwde Casino de nodige initiatieven neemt om de gastronomische weekends nieuw leven in te blazen. Doch wij vrezen er voor. Vroeger was een topkok blijkbaar fier en blij om te 'mogen' komen naar een culinaire demonstratie; vandaag 'moet' hij royaal vergoed worden, zijn dagindeling wordt bepaald door een 'consultancybedrijf' en het hotel waar hij zal logeren krijgt 3 weken op voorhand een checklist met eisen en wensen van zijn 'personal assistent'! What's in a name?

De tijden veranderen...en de BV-manie heeft ook in de horeca zijn weg gevonden.



-1967- de gastronomische weekends om ter best!!

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 2)

door **Ferdinand GEVAERT**

Om de actuele gedaantewisseling van de haven van Oostende voldoende naar waarde te kunnen schatten en te onderkennen is het onontbeerlijk de evolutie, of geschiedenis van de haven te kennen.

We kunnen de geschiedenis, of evolutie, op verschillende wijzen benaderen. Door

- een onderscheid te maken tussen de onderscheiden historische perioden,
- de krachtlijnen van de fysische ontwikkeling onderscheidelijk te bepalen,
- de geschiedkundige kalender van de evolutie vast te leggen,
- de beeldbepalende onderscheiden gedaantewisselingen te onderzoeken.

De historische perioden zouden we kunnen onderscheiden volgens, naast andere, volgend schema:

1445-1600	de eerste haven,
1601-1604	Beleg van Oostende,
1605-1715	kapershaven,
1715-1733	aanloop tot en uitbouw als haven voor de handel op de Oost,
1770-1794	de Vrijhaven,
1794-1814	Franse bezetting,
1814-1830	Koninkrijk der Nederlanden,
1846-1997	Oostende-Dover verbindingen,
1894-1914	de nieuwe haven,
1914-1918	oorlogshaven van de Duitse marine,
1920-1934	uitbouw van de nieuwe vissershaven,
1940-1944	basis van de Duitse marine (Kriegsmarine),
1944-1945	Britse oorlogshaven,
1946-1990	Ferryhaven en basis van de Zeemacht,
1990-2005	herbestemming van de haven.

De haven heeft vijf grote gedaantewisselingen ondergaan:

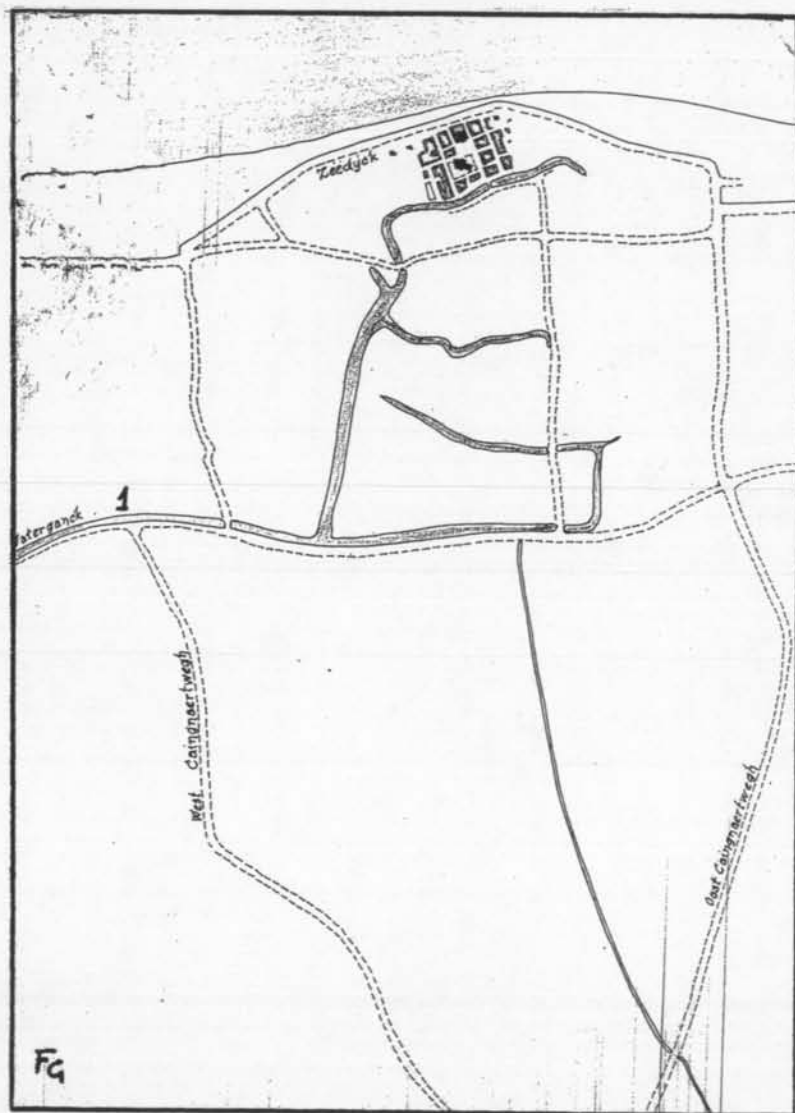
- het Beleg van Oostende,
- de bouw van drie handelsdokken (1774-1883),
- de nieuwe haveninstallaties, 1894-1914, en de bouw van de nieuwe vissershaven 1920-1934,
- de huidige "metamorfose", 1990-2005

De gedaantewisseling met de grootste impact op het stadsbeeld was de bouw van de nieuwe haven en vissershaven tijdens de periode 1894-1934, waarbij alle handels- en visserijactiviteit verdween uit het straatbeeld. Weg de grote vrachtschepen, weg de talrijke stapels gezaagd Noors hout, gedaan met de Vismijn en vistreinen op de Vissers- en Vindictevekaai.

### **Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende.**

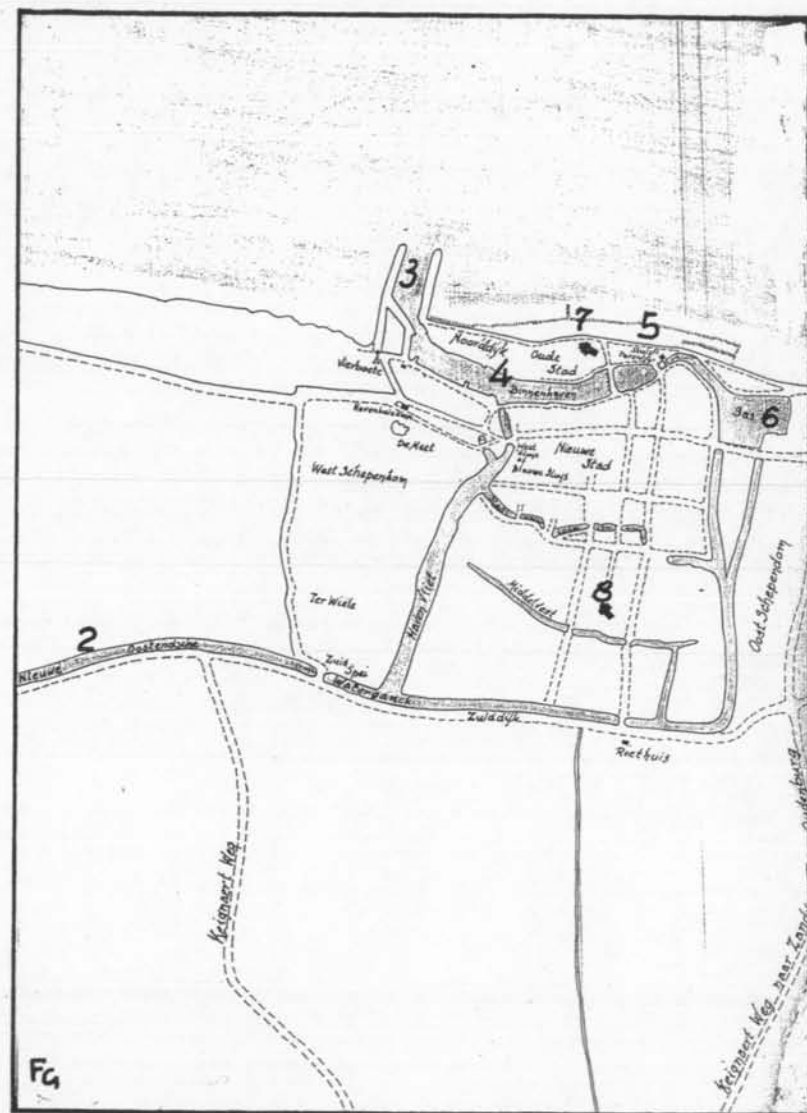
126 (7)	Margaretha van Constantinopel verheft Oostende tot "stad" (stadsrechten), bouw van een markt (halle)
1284	toelating tot graven van watergang en bevaarbaar maken (aansluiting met de Ieperleet - verbinding met Brugge en Ieper)
1426-1430	verbetering van de "binnenwaterdienst" ten behoeve van de "scipvaart".
1443	graven "Nieuwe Oostendse Watergang.

- 1445-1446 Graven en aanleg van de haven van Oostende, onder Filips de Goede.  
 - Havengeul ten westen van de stad (haveningang te situeren waar nu het Kursaal staat) - havenkom parallel met de zeedijk, strekkende van west naar oost (de huidige Van Iseghemlaan).  
 Voortaan kunnen de vissers aanleggen aan een beschutte kade. Vroeger moesten ze stranden op het strand.  
 De havenkom lag tussen de oude en de nieuwe stad. Nieuwe stad gebouwd na de overstromingen en verwoestingen tijdens de storm van de Sint-Vincentiusnacht in 1394.
- Begin 16<sup>e</sup> eeuw Havengeul en kom onderhevig aan verzanden. In 1517 wordt een spuikom en spuisluis gebouwd ten westen van de stad om door scheuren de havenkom en geul op een behoorlijk peil te houden.
- 1572 Bezetting van de stad door de Geuzen. Oostende wordt uitgebouwd tot een groot bolwerk.
- 1584 De Geuzen slechttten een strook duinen ten oosten van de stad op het grondgebied van Bredene, met als doel een kunstmatige inundatie te verwekken, waarbij de streek rond de stad zou overstromen. Dit om eventuele belegeraars het benaderen van de stad te verhinderen.  
 Door de werking van eb en vloed, voornamelijk bij storm en springtij, werd een diepe en brede inham gevormd op het grondgebied van Bredene. De inham splitste zich af in meerdere kreekarmen die diep in het binnenland doordrongen. Bij hoogwater kwam het gebied begrensd door de Dijk van de Watering van Blankenberge, de Ieperleet en de Steense dijk onder water te staan.
- 1601-160 Beleg van Oostende.  
 Tijdens het beleg werd de haven langs de ingang ten westen van de stad snel ontoegankelijk, daar de geul binnen het bereik kwam te liggen van het Spaans geschut.  
 Daar de belegerden uitsluitend aangewezen waren op de aanvoer over zee voor hun bevoorrading moest snel een oplossing gevonden worden. Deze werd gevonden door de nieuwe geul ten oosten van de stad te gebruiken als haventoeegang en een verbinding te maken tussen de nieuwe geul en de westelijke vestinggracht. Nog later moesten ze een nieuwe ingangsgedul graven in het midden van de zeedijk om zodoende verbinding te maken met de oude havenkom, daar de oostelijke geul onbruikbaar was geworden omdat het onder vuur kwam te liggen van de steeds vooruitschuivende Spaanse stellingen.
- 20 sept. 1604 Wapenstilstand.  
 De stad wordt overgegeven aan de Spanjaarden.  
 De voorwaarden bevatten o.m. dat de Geuzen de stad mogen verlaten met behoud van hun wapens en goederen.
- 22 sept. 1604 De Geuzen verlaten de stad, gevolgd door de meerderheid van de inwoners die de Geuzen volgen naar de Noordelijke Nederlanden. De stad is totaal verwoest.
- 1609 De westelijke havengeul wordt gedempt daar de verzanding zeer ver gevorderd is en de oostelijke geul meer mogelijkheden biedt.  
 De binnenhaven wordt opgenomen in de vestingwerken, als noordelijke vestinggracht.  
 De oostelijke geul wordt verbeterd en nu als enige haventoeegang gebruikt.
- 1615 Nieuwe vestingen worden opgeworpen, op het patroon van 1580.  
 De stad wordt heropgebouwd.  
 Een havenkom wordt ingericht met rechtstreekse toegang vanuit de havengeul.



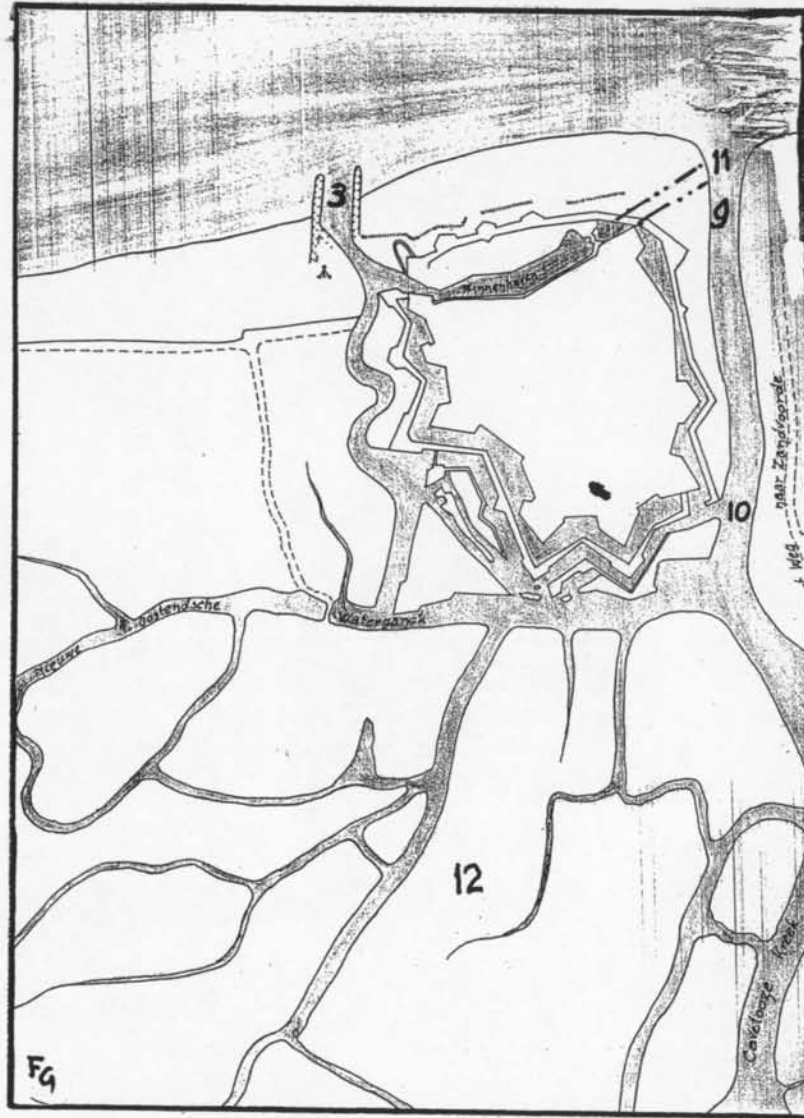
Figuur nr. 1. Hypothetische kaart van Oostende (1390) vóór de Sint-Vincentiusnacht (1394).

1. Oostersche Waterganck.



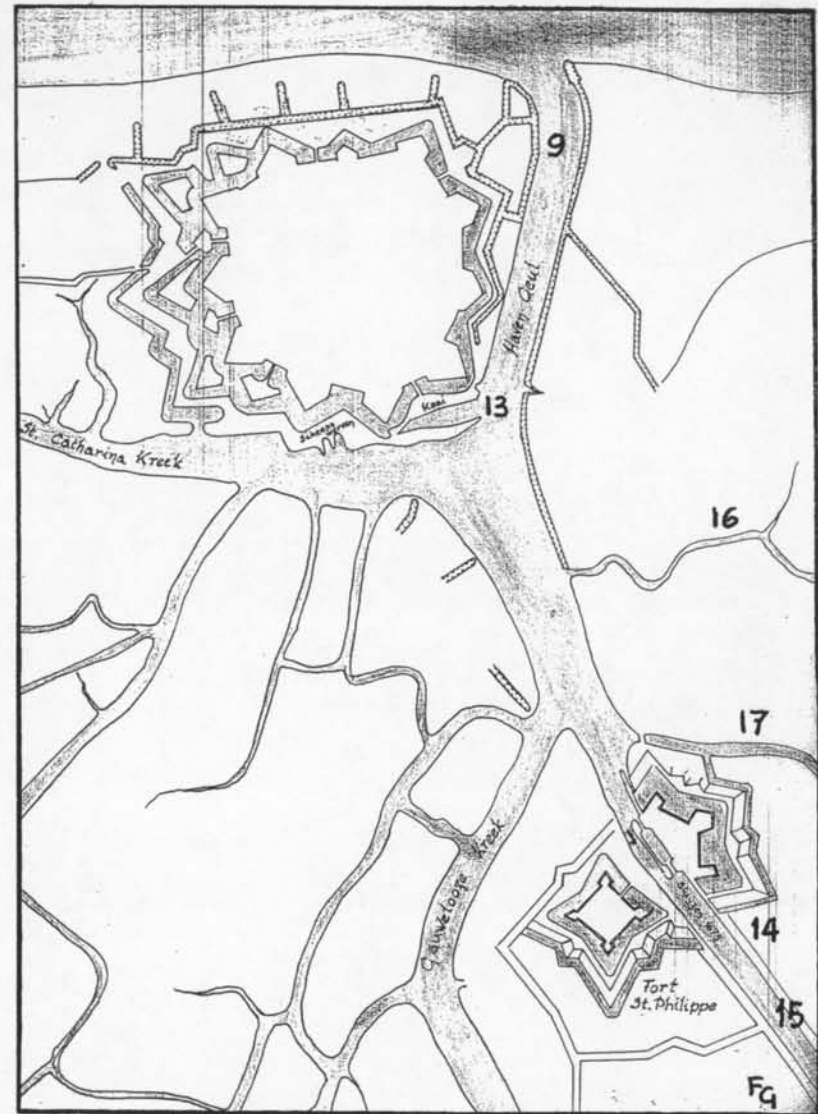
Figuur 2. Oostende 1565 (op basis van de kaart van Jacob van Deventer en de kaart van het Brugse Vrije door Pieter Pourbus).

2. Nieuwe Oostersche Waterganck. 4. Binnenhaven. 5. Sluis. 6. Saskom. 7. Oude kerk. 8. Nieuwe kerk.



Figuur nr. 3. Oostende tijdens het beleg 1601-1604.

3. Haventoeegang (onbruikbaar wegens verzanding en in het bereik van het Spaans geschut). 9. De Geule ontstaan na 1584. 10. Nieuw gemaakte toegangsgemaal tot de vestingsgrachten. 11. Idem als 10. 12. Overstromingsgebied (geinodeerd en later gebruikt als spoelpolders).

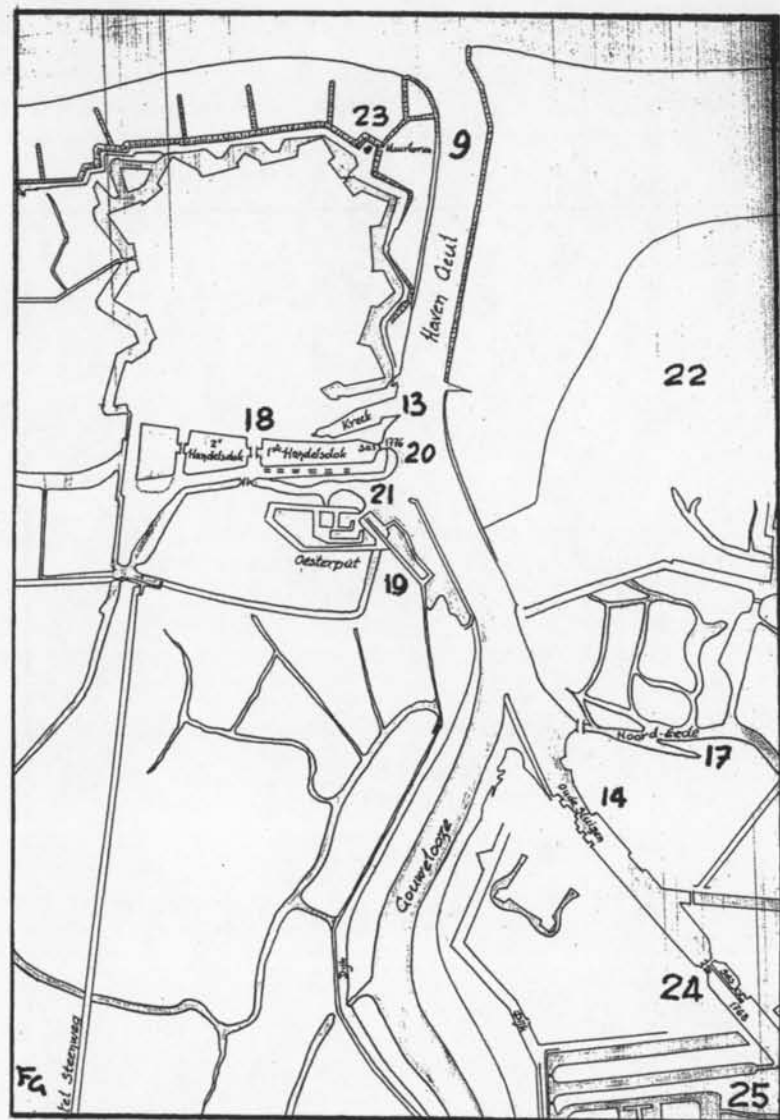


Figuur nr. 4. Oostende 1700.

9. Havengeul. 13. Havenkom. 14. Sluizen van Slijkens. 15. Vaart naar Brugge. 10. Paemelkreek. 17. Noordede.

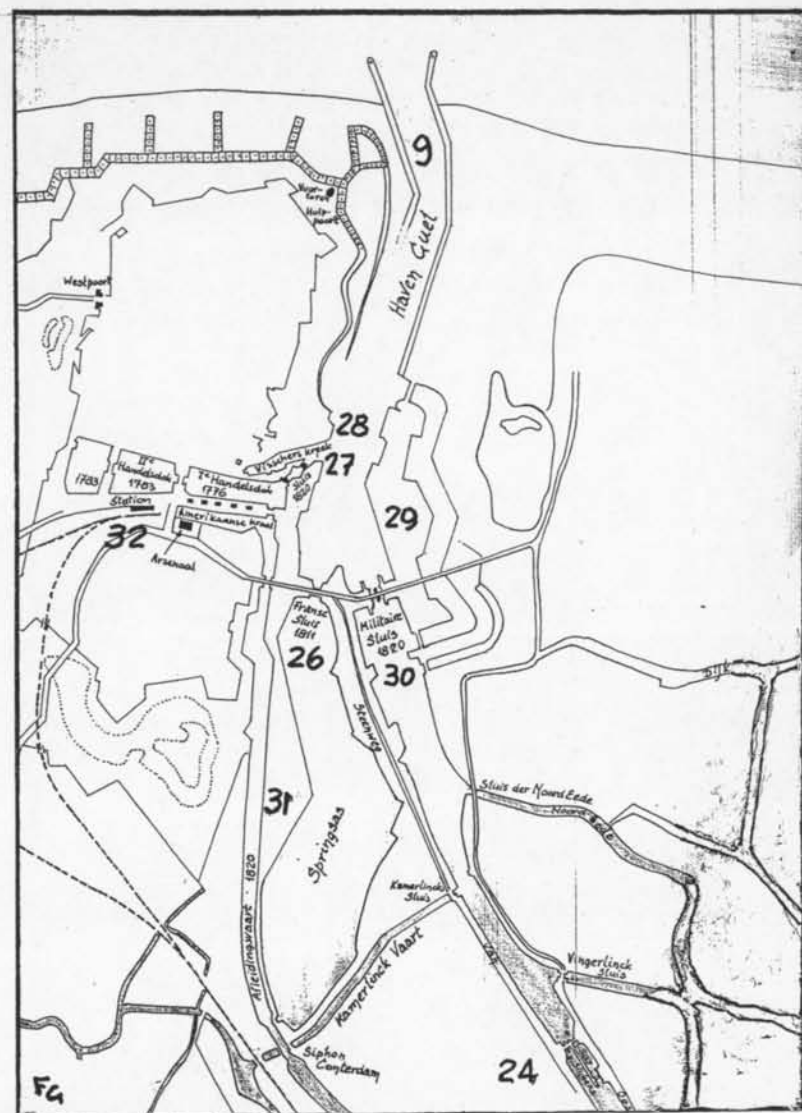
- 1618-1623 Graven van het kanaal Oostende-Brugge, met zeesluis te Plassendale.
- 1631 Noordelijke dijk van de havenkom wordt uitgerust met een houten kaai.
- 1669-1676 Bouw van de zeesluizen te Slijkens op het kanaal Oostende-Brugge. Slopen van de zeesluis te Plassendale.
- 1662 Na annexatie van Duinkerke bij Frankrijk, en na het Verdrag van Munster van 1648, wordt Oostende de enige zeehaven van de Zuidelijke Nederlanden.
- 1698 Oprichten van een zeevaartmaatschappij, de "Koninklijke Compagnie", met als doel handel te drijven met het Oosten. Onderneming komt niet vlot.
- 1722 Oprichting van de "Oostendsche Compagnie".
- 1723 Toekennen octrooi aan deze maatschappij, 30 jaar monopolie voor handel met Afrika, West- en Oost-Indië, machtiging tot oprichten van koloniën.
- 1723 Uitbreiden van de handelskom en vervanging van de houten kaai door stenen constructie.
- 1725 Bouw van de Zoutkaey.
- 1752 Instorten van de sassens te Slijkens.
- 1754-1758 Bouw van nieuwe sluizen te Slijkens.
- 1771-1772 Bouw eerste vuurtoren.
- 1774-1776 Bouw van het eerste handelsdok, met sluis, in de bedding van de Sinte-Katharinakreek, die in 1744 afgesloten werd door een spuisluis.
- 1777 Bouw van een eerste draaiende laad- en loskraan.
- 1781 Oostende wordt vrijhaven.
- 1781-1783 Graven van tweede en derde handelsdok in het verlengde van het eerste dok.
- 1782 Instellen van een Algemene Beurs, een bank en een verzekeringsmaatschappij.
- 1772-1789 Grote bloeiperiode van de haven, ten gevolge van de internationale toestand, o.m. de vrijheidsoorlog in Noord-Amerika en oorlog tussen Frankrijk en Groot-Brittannië.
- De kreek gelegen naast het eerste handelsdok kreeg de naam "Amerikaanse kreek", om reden van de goederen die daar ingescheept werden met bestemming Noord-Amerika (oorlogstransport ten behoeve van de opstandige kolonisten).
- 1794-1814 Bezetting door de Fransen (Napoleon). Verval van de handelshaven, verzanding van de geul.
- 1605-1811 Periode van de benutting van de "Historische Polders van Oostende" als spoelpolders voor de haven van Oostende.
- 1808-1810 Aanleg van een spuikom in de bedding van de afgesloten Gouwelozeekreek, bouwen van de spuisluis, "Franse sluis".
- 1817-1820 Bouwen van schutsluis voor de handelsdokken.
- Dempen van de oude sluis van de handelsdokken.
- Graven en aanleg van verbindingskanaal tussen de handelsdokken en het kanaal Oostende-Brugge.
- Maken van nieuwe spuikom en spuisluis ("Militaire sluis"), in de bedding van het kanaal Oostende-Brugge, om de verzanding van de havengeul tegen te gaan.
- Versterken van de kaaien en verdiepen van de handelsdokken.
- Afsluiten van een gedeelte van de "Amerikaanse kreek".
- 1853 Bouw stoombotenkaai.
- 1853-1862 Bouw derde spuikom en spuisluis, "Leopoldsluis".
- 1857-1859 Bouw van vuurtoren op de oosteroever van de haven, op toenmalig Bredens grondgebied (geannexeerd door Oostende in 1877).
- Licht voor het eerst ontstoken op 1 januari 1860.
- 1867-1871 Bouw tijdok voor de visserij (huidig Montgomerydok).
- 1866-1870 Bouw pakketbotenkaai en zeestation voor de Oostende-Doverlijn.





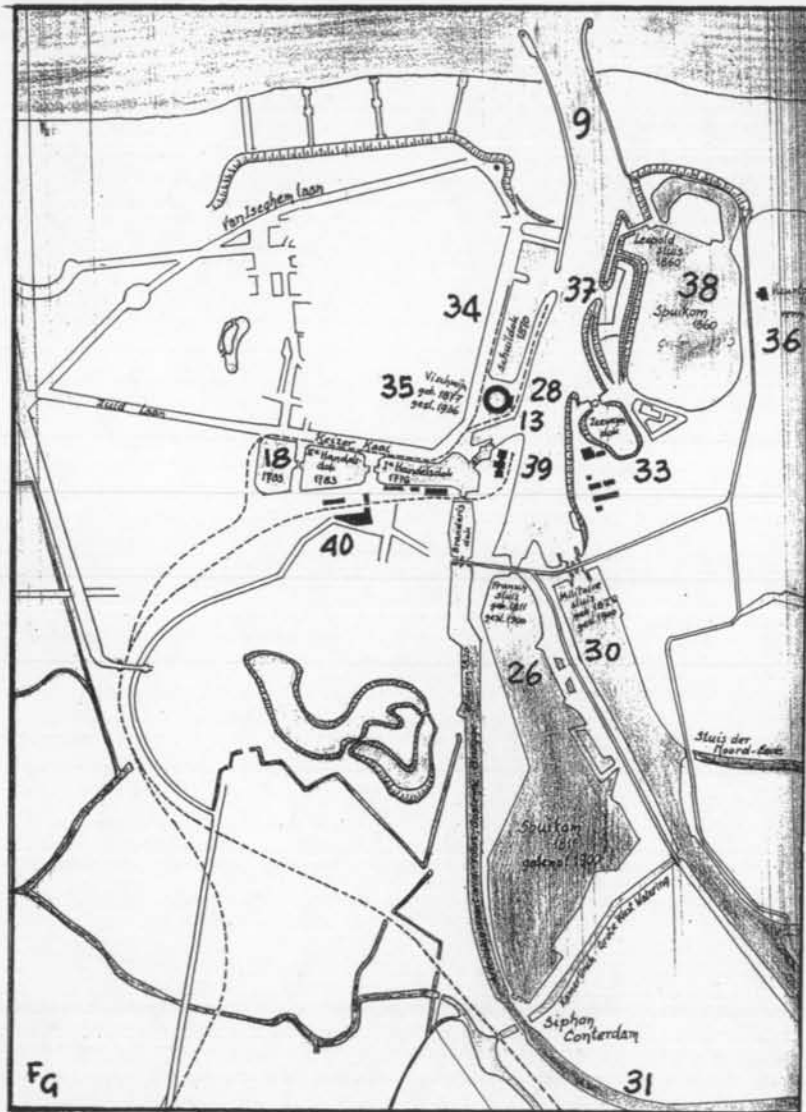
Figuur nr. 5. Oostende 1790.

9. Havengeul. 13. Havenkom (Kreek, Visserskreek). 14. Oude sluisen van Slijkens. 10. Noordede. 18. 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> en 3<sup>o</sup> Handelsdok. 20. Zeesluis. 21. Amerikaanse kreek. 11. Lisjemoris. 23. Vuurtoren. 24. Nieuwe sluisen van Slijkens. 25. Emplacement van de Compagnie der Zaegmolens (houtzaagmolens).



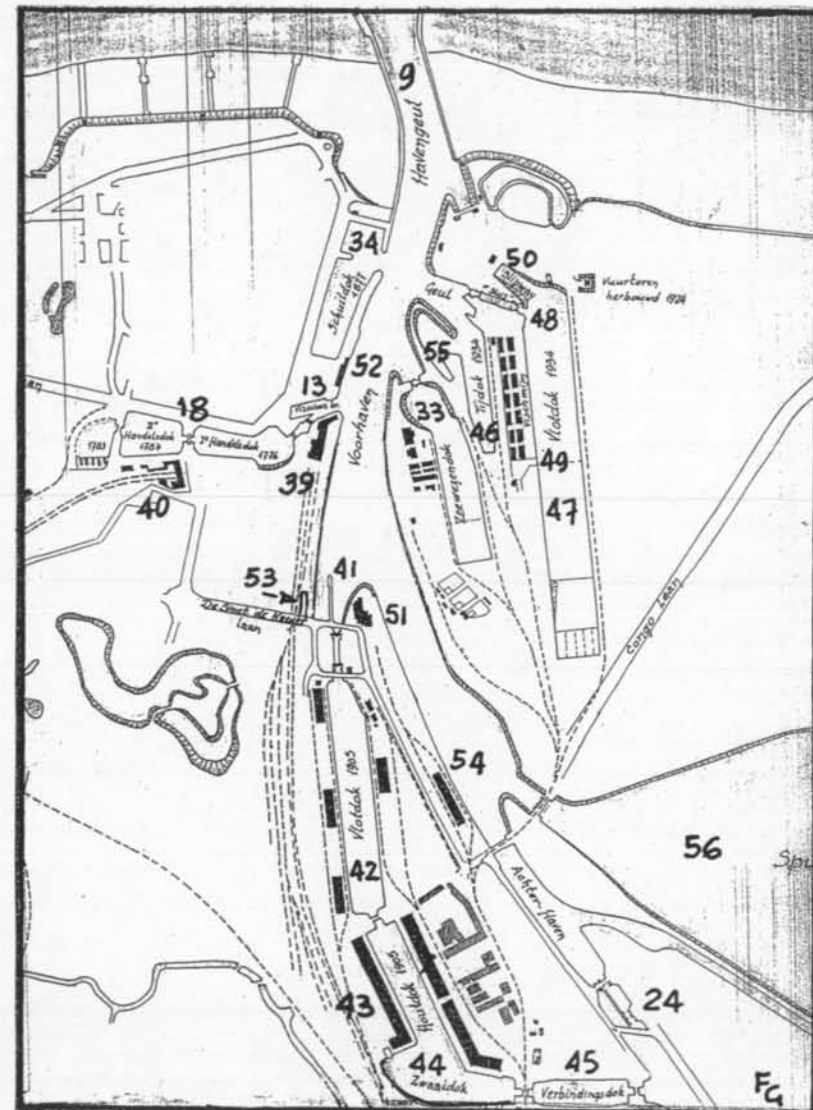
Figuur nr. 6. Oostende 1850.

26. Franse sluis en spui. 27. Schutsluis. 28. Kaai der Stoomboten. 29. Kroonwerk. 30. Militaire sluis. 31. Verbindingskanaal (Afleidingskanaal). 32. Spoorwegstation.



Figuur nr. 7. Oostende 1890.

33. Zeewezendok. 34. Tijdok (nu Montgomerydok). 35. Vismijn. 36. Vuurtoren  
 34. Kuisbank. 38. Leopoldsluis en spuikom. 39. Zeestation en Pakketbotenkaai.  
 35. Spoorwegstation Oostende-Stad.



Figuur nr. 8. Oostende 1940.

41. Demeysluis. 42. Vlotdok. 43. Houtdok. 44. Zwaaidok. 45. Verbindendok.  
 42. Tijdok Vissershaven. 47. Visserijdok. 48. Visserijsluis. 49. Vismijn.  
 43. Slipway. 51. Zeevaartschool. 52. Carferrystation. 53. Opril (toegang voor  
 44. voertuigen tot de Pakketbotenkaai. Diepwaterkaai (Cockerillkaai). 55. Kuis-  
 45. bank. 56. Spuikom.

1869	Dempen van een gedeelte van de oude handelskom (Visserskreek).
1870-1873	Bouw van het Zeewezendok.
1877-1878	Bouw van de vismijn ("de Cierk").
1884-1887	Uitbreiden van het tijdok voor de visserij. Bouw van een kuisbank voor de visserij op de oosteroever.
1894	Overeenkomst tussen de Belgische Staat en de stad Oostende tot het herinrichten en uitbreiden van de haven: <ul style="list-style-type: none"> <li>- dempen van de Franse spuikom,</li> <li>- slopen Franse sluis,</li> <li>- slopen Militaire sluis,</li> <li>- omvormen van de achterhaven gelegen tussen de Militaire sluis en de sassen van Slijkens tot voorhaven.</li> <li>- graven van een grote spuikom met spuisluizen (huidige spuikom),</li> <li>- verlengen van de pakketbotenkaai,</li> <li>- graven en bouw van nieuwe handelsdokken (vlotdokken) en zeesluis (Demeysluis)</li> <li>- bouw van saskom en sluizen voor de verbinding tussen de nieuwe vlotdokken en het kanaal Oostende-Brugge.</li> <li>- verbreden Brandarisdok t.b.v. de visserij.</li> </ul>
1898-1914	Uitvoeren van de uitbreidingswerken.
19 juni 1898	Eerste steen van de nieuwe haveninstallaties wordt gelegd door Z.M. Koning Leopold II.
7 oktober 1903	Eerste schip in het nieuwe houtdok (s.s. "l'Avenir").
16 juni 1905	Eerste schip wordt geschut in de Demeysluis en afgemeerd in het nieuw vlotdok (s.s. "Dawdon").
4 september 1905	Plechtige inhuldiging van de nieuwe haveninstallaties door Z.M. Koning Leopold II.
1908-1913	Bouw nieuw zeestation.
1914-1918	Beperkt gebruik door de Kaiserliche Marine van de haven als oorlogsbasis.
22 april 1918	Mislukte poging door de Royal Navy om de havengeul te blokkeren.
9 mei 1918	Tweede poging van de Britten om de havengeul te blokkeren door middel van H.M.S. Vindictive. Het opzet om de haven ontoegankelijk te maken mislukt.
oktober 1918	De Kaiserliche Marine blokkeert de haven volledig bij de ontruiming van Oostende. Vele installaties worden vernield.
18 januari 1919	Hervatting regelmatige pakketbotendienst op Dover.
1922-1934	Bouw van nieuwe vissershaven op de oosteroever. <ul style="list-style-type: none"> <li>- dempen van de Leopoldspuikom,</li> <li>- graven en bouwen dijken en kaaien voor:  <ul style="list-style-type: none"> <li>een toegangseul,</li> <li>een zeesluis,</li> <li>een kuisbank,</li> <li>een tijdok,</li> <li>een vlotdok,</li> </ul> </li> <li>- bouwen van een vismijn en bestuursgebouw,</li> <li>- bouwen van twee slipways.</li> </ul>
1924-1936	Uitbreiden Zeewezendok.
1932-1938	Bouwen betonnen kaaien op de oosteroever ten vervanging van houten steigers (bevoorradingsposten pakketboten).
15 september 1934	Plechtige inhuldiging nieuwe vissershaven.
1935-1937	Bouw van nieuwe zeesluis voor de vissershaven, ter vervanging van de sluis gebouwd in 1922-1928. Wegens onstabiele ondergrond is er instortingsgevaar.
1936-1938	Uitbreiding vlotdok van de vissershaven.

1935-1939	Vervangen van de houten kaaien door betonnen op de pakketbotenkaai.
1936	Dempen van het Brandarisdok en afleidingsvaart. Slopen van de oude vismijn ("de Cierk").
1936-1938	Bouw van betonnen kaaimuur aan de "Stoombotenkaai".
1936	Carferry TS "London-Istanbul" in dienst. Roll on - roll off schip met laden en lossen over de scheepzij. Door middel van valbruggen gemonteerd op het schip. Aanmeerplaats: oosteroever.
1938-1940	Bouw van een Carferrystation aan de "Stoombotenkaai".

### OOSTENDSE HOTELS VROEGER EN NU

**Prentkaarten uit de collectie van Omer VILAIN, erevoorzitter van de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate.**

**Van 7 mei tot en met 15 september 2005.**

**Openingsdata- en uren: zie kaft.**

Omer VILAIN heeft reeds lang belangstelling voor dit thema.

Niet alleen is hij verzamelaar van prentkaarten van hotels maar ook van alles wat erover werd gepubliceerd.

Uit de meer dan 1.000 kaarten van hotels die hij bezit toont hij zijn selectie. Zeldzame litho's uit 1870, spotprenten, porseleinkaarten, drukwerken uit de periode 1845-1860, enz.....

## VELO CLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 10)

door Michel CAPON

### CONFRONTATIE VAN DE 4 MAESEN

Begin 1936 waren er 4 MAESEN met een vergunning bij de Belgische Wielrijders Bond (B.W.B.). Allen waren ze lid van V.C. De Zeemeeuw.

Beroepsrenners: Romain MAES (winnaar Ronde van Frankrijk 1935), Zerkegem  
Sylveer MAES (4<sup>e</sup> in de Ronde van Frankrijk 1935, winnaar Parijs-Roubaix 1933), Gistel.

Onafhankelijken: Pol (Leopold) MAES, Bredene  
Maurits MAES, Snaaskerke  
Vanaf mei 1936 werden beiden beroepsrenner.  
Alleen Pol was een ver familielid van Sylveer.

Onder grote belangstelling werd in de maand april 1936 een meeting op de Oostendse wielbaan ingericht met deelname van de 4 MAESEN ingericht. De onafhankelijken konden in die periode aantreden bij de profs. Trouwens een maand later waren ze allen beroepsrenner. Een enige gebeurtenis in de wielergeschiedenis.

Deze openluchtbijeenkomst was voorzien voor zondag 29 maart 1936.

De plaatselijke pers berichtte als volgt (1):

“Wie veroverd de eerste bloemen te Oostende? Eindelijk nadert de dag met rasse schreden, waarop promotor Remi VAN BELLEGHEM de poorten van de Oostendse track opent. Voor deze openingsmeeting heeft onze wakkere baandirecteur bepaald voor een degelijk programma gezorgd, dat niet zal nalaten de massa der liefhebbers van het stalen ros naar het boschje te doen stroomen....

De Groote Openingsprijs stelt de beste renners van de streek in het gelid. Zullen inderdaad voor het meesterschap strijden: Romain MAES, de schitterende winnaar der jongste Ronde van Frankrijk; Sylveer MAES, den oersterke Gistelnaar; den mensch van het labeurwerk; Kamiel SCHALLIER, die telkens goed rijdt op onze piste; Stan DIJZERS, de machtige Torhoutenaar; Odiel VANHEVEL, de kampioen onzer V.C. De Zeemeeuw; en last but not least Staf VANSLEMBROUCK, onze populaire Slem die het publiek door zijn machtige sprongen zal in vervoering brengen.

Ook de onafhankelijken zullen op de bres zijn. Twee onzer beste renners in de categorie zullen voor de bloemen strijden: Pol MAES, die thans met meer moed dan ooit den stiel aanvat; Maurice MAES, den leutigen Snaeskerkenaar die het goed meent dit jaar...

Tenslotte zullen bovengemelde renners een 40 km. ploegkoers betwisten”.

Prijzen der plaatsen: volksplaatsen:	5 fr.
virage:	7 fr.
pelouse-tribuun:	10 fr.
loge:	15 fr.
militairen	5 fr.

Kaarten zijn op voorhand te verkrijgen bij dhr. Marcel VAN ISACKER, Hôtel de Bruges, de Smet de Naeyerlaan, 10.

Helaas wierp het slecht weer roet in het eten en werden de wedstrijden uitgesteld. Niet getreurd. Op tweede Paasdag, 13 april 1936, kon de voorziene organisatie doorgaan.

Vooreerst werd Romain MAES in de bloemen gezet. Hij was de zedelijke winnaar van de 37<sup>e</sup> Parijs-Roubaix, die de dag voordien, Pasen, werd betwist.

Wat was er gebeurd?

Drie renners reden in de finale samen de sintelbaan van de Hippodrome des Flandres binnen: de Franse kampioen Georges SPEICHER (2) en twee Belgen, Romain MAES en Gaston REBRY, reeds driemaal winnaar (1931-34-35). Op een vijftigtal meter van de eindstreep kwam Romain op gelijke hoogte van SPEICHER en iedereen zag Romain als eerste de aankomstlijn overschrijden. Evenwel, na een paar minuten deelde de Franse aankomstrechtter mede: eerste SPEICHER, tweede MAES. Niettegenstaande veel protest bleef de uitslag behouden.

Hoe verliep "Den Grooten Paaschprijs" 1936?

"Eerst hadden we den Grooten Paaschprijs die een mooi lot deelnemers vereenigde. Het was een bewogen koers van het begin tot het einde... Tenslotte bleef Sylveer de groote overwinnaar van dien rit op eigen krachten en 't was de beste renner die het pleit won. Wij geven nu grif toe dat hij goed gesteund werd door Romain wanneer hij zijn eerste ronde nam, doch naderhand bewees hij dit op eigen krachten te kunnen en nam hij alleen een ronde. Het succes van "Verten" werd dan ook op uitbundig gejuich onthaald". (3).

Uitslag:	1. Sylveer MAES	9 punten
	op 1 ronde	
	2. Constant DYZERS	8 punten (4)
	op 2 ronden	
	3. Gerard DESMET	8 punten (5)
	4. Camiel SCHALLIERS	6 punten
	5. Alfons SCHEPERS	6 punten (6)
	6. Romain MAES	5 punten
	7. Staf VANSLEMBROUCK	3 punten
	8. Gerard HAECK en André MORTIER	0 punten
	op 3 ronden	
	10. Odiel VANHEVEL	0 punten

Wie was op de piste de beste van de twee onafhankelijken? Pol of Maurits MAES.

Er waren twee reeksen voorzien.

Snelheid : Maurits MAES wint van Pol MAES

Achtervolging: zelfde scenario.

"Tegen alle verwachtingen in moest Pol MAES de vlag strijken tegen zijn naamgenoot Maurits....Maurits won de snelheid en de achtervolging en ge moet niet vragen of 't kind van Snaeskerke er fier om was". (3).

Daarnaast was er een achtervolging voor de armband van de liefhebbers. Cyriel LUST won van een moedige Alfons NEYT.

De clou van de dag was de ploegkoers waarin de MAESEN tegenover elkander stonden. Vooral voor dit nummer waren de toeschouwers en supporters gekomen.

- Romain en Sylveer MAES
- Pol MAES met SCHEPERS
- Maurits MAES met SCHALLIER

Wie zou de "baas" en de sterkste zijn?

"De ploegkoers was een mooi brok sport en gedurende 40 km. volgden de jachten elkander onverpoosd op. Pol MAES-SCHEPERS kwamen als glorierijke overwinnaars uit het strijdperk. Het was de beste ploeg die zich wonderwel verstond en op haar eentje een rondeke ging schaven. SLEM-Odiel VANHEVEL, alsmede de andere ploegen hebben zich echter tot het einde moedig verweerd, doch de overwinnaars waren hen ditmaal de baas en wanneer Pol MAES-SCHEPERS de gebruikelijke eereronde aflegden waren de toejuichingen niet uit de lucht". (3).

Uitslag 40 km. ploegkoers:

1. Pol MAES – Alfons SCHEPERS in 59' 58" op 1 ronde	9 punten
2. Staf VANSLEMBROUCK – Odiel VANHEVEL	12 punten
3. Romain MAES – Sylveer MAES	10 punten
4. Constant DYZERS – Gerard DESMET	9 punten
5. Maurits MAES – Camiel SCHALLIER op 2 ronden	0 punten
6. André MORTIER – Gerard HAECK	0 punten

De eindspurt werd gewonnen door Staf VANSLEMBROUCK vóór Romain MAES en Pol MAES.

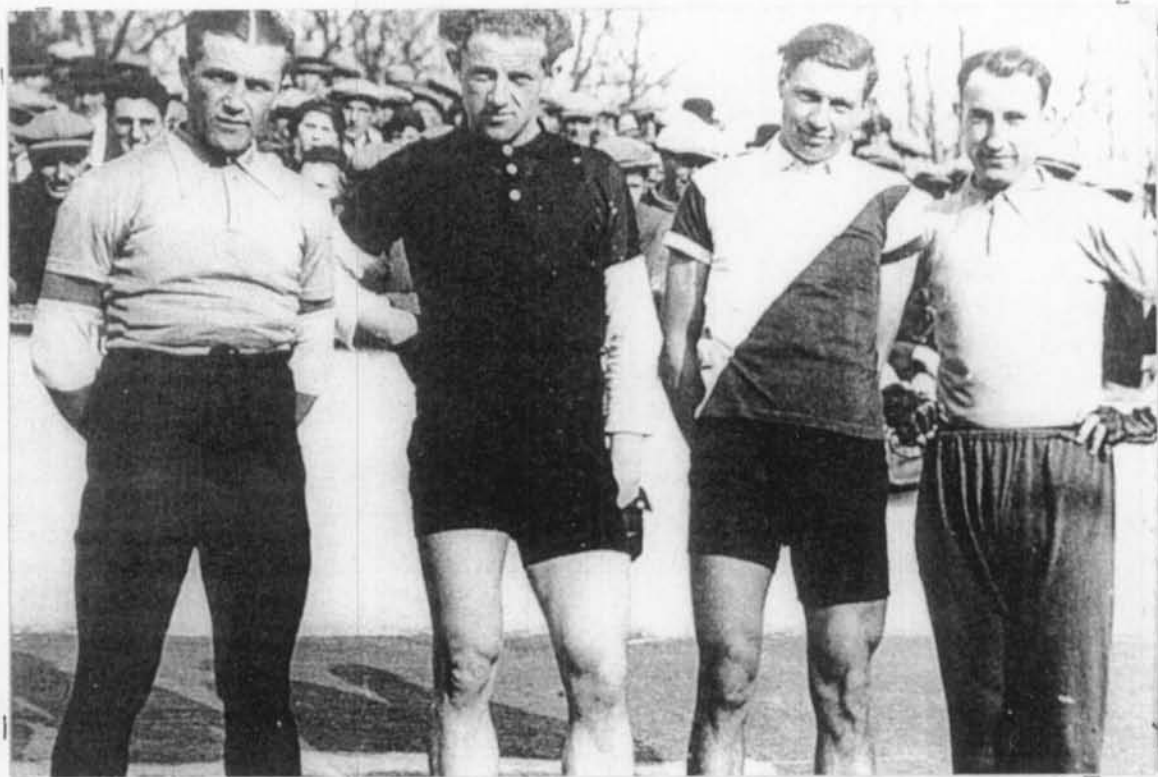
Pol MAES verkeerde in die periode in supervorm. De week nadien won hij het clubkampioenschap van de Pédale Club van Duinkerke vóór Albert PYLYSER en Maurits MAES. Een week later, begin mei, zette Pol MAES dan ook de stap naar de beroepsrenners. Maurits MAES volgde hem.

Derhalve waren vanaf mei 1936 de 4 MAESEN van de Velo Club De Zeemeeuw Oostende beroepsrenners. Zeker een unicum.

#### VERWIJZINGEN

- (1) De Zeewacht 28 maart 1936.
- (2) Georges SPEICHER (°1907 - + 1978): Prof van 1930 tot 1943.  
Belangrijkste overwinningen:  
1933: Wereldkampioenschap en Ronde van Frankrijk.  
1935-37-38: Kampioenschap van Frankrijk.  
1936: Parijs-Roubaix.
- (3) De Zeewacht 18 april 1936.
- (4) Constant (Stan) DYZERS (° Torhout 1907 - + 1970).  
Prof van 1930 tot 1936.
- (5) Gerard DESMET (+ Roeselare 1979).  
Prof van 1929 tot 1936.  
Kampioen van Vlaanderen, Koolkamp 1932 en 1933.
- (6) Alfons SCHEPERS ° 1907 - + 1984): Prof van 1930 tot 1938.

1931: Kampioen van België.  
1931 + 1935: Luik-Bastenaken-Luik.  
1933: Ronde van Vlaanderen.



Pistemeeting Velodroom Oostende  
Op Paasmaandag, 13 april 1936, namen de 4 MAESEN het tegen elkaar op.  
Van links naar rechts : Romain MAES, Pol MAES, Maurits MAES, Sylveer MAE.;



**22. VOORGESCHIEDENIS VAN DE ZEEMACHTBASIS IN OOSTENDE: VAN "CLASSIS BRITANNICA" NAAR "D'ENTRECASTEAUX"**

Een ander merkwaardig nevenverschijnsel van de Eerste Wereldoorlog is het heropduiken van een eigen "zeemacht", ... of het verhaal van "terug van weggeweest"! Uiteraard niet Oostende zelf maar wel een aantal uitgeweken Oostendenaars hebben hierin een rol gespeeld, meer bepaald Oostendse vissers en personeel van de Oostende-Dover-lijn, om de eenvoudige reden dat zij in Frankrijk vrijwel het enige recruiteringsvlak vormden voor het snel inschakelen van een ervaren bemanning bij het heropstarten van een Belgische marine. Een beknopte beschouwing hieromtrent past dan ook in het kader van deze historische studie, die immers niet de bedoeling heeft, zich louter op de zeevisserij als dusdanig toe te spitsen, doch dit bedrijf wil plaatsen binnen een ruimer geheel van het toenmalig historisch referentiekader.

Een stukje "prehistorie" is dan ook noodzakelijk om een aanloop te kunnen nemen tot de eigenlijke voorgeschiedenis van onze huidige Belgische marine. Wij moeten dan wel teruggrijpen naar een zeer ver verleden, namelijk naar de 3<sup>e</sup> eeuw na J.Chr., toen in het Gallo-Romeinse Rijk een "Classis Britannica" werd opgericht ("classis" is het Latijns woord voor "vloot"), ter beveiliging van de Noordzee (toen de "mare Germanicum" genaamd) en van de Noordzeekust tegen zeeroverij vanuit het noorden (meer bepaald Friezen en Saksen). En eigenlijk is dit gedurende de daaropvolgende eeuwen de primordiale opdracht gebleven van iedere vorm van krijgsmarine die wij nadien in onze contreien gekend hebben, want zeeroverij (en later de kaapvaart) is een plaag geweest die de Noordzee al spoedig de bijnaam van "roofzee" heeft opgeleverd. Enkel de zeerovers veranderden van naam en van aard: ten tijde van Karel de Grote en zijn opvolgers waren het de Vikingen (of Noormannen), en in de middeleeuwen waren het Vlamingen, Hollanders, Fransen, Engelsen, Schotten, Denen en Noorduitsers die hun deel opeisten. De kaapvaart was dan nadien een "officiële" vorm van zeeroverij (op grond van een "kapersbrief"), en ook hierin lieten de Vlamingen zich allerminst onbetuigd (met kapers als Jan Bart, Jacob Besage, Jan Jacobsen, Filips van Maestricht, Broecke, Coopman, Janszoon, De Ridder, enz.).

In den beginne was ieder schip dat uitvaarde, een "risicogeval" dat dit deed "op eighen pluck ende risque". Op het schip bouwde men verschansingen en "kastelen" (met daarachter boogschutters), vooral om entering te voorkomen. In de 14<sup>e</sup> eeuw gaat men over tot het plaatsen van primitieve kanonnen, eerst op het dek en vervolgens ook in het ruim (via het aanbrengen van loopsgaten). Maar het bleef een hachelijke onderneming om de piraten van zich af te schudden. Vandaar dan ook het ontstaan van het "admiraelschap", d.i. het varen in konvooi onder leiding van een "admirael" (afgeleid van het Arabisch "amir-al-bahr", hetzij "bevelhebber ter zee"). En voor het collectief beschermen van de vissersvloot werden nogal wat oorlogsschepen uitgereed door de belanghebbende havensteden, een kostelijke zaak ... maar de enige mogelijkheid om het bedrijf leefbaar te houden.

Uit al die verwickelingen is zeer geleidelijk een marine ontstaan. In een overgangsfase (in de 17<sup>e</sup> en de 18<sup>e</sup> eeuw) was dit over het algemeen een samengaan van een relatief kleine kern van "echte" oorlogsschepen enerzijds en anderzijds een wisselende aanvulling via kapersschepen, een "formule" die vrijwel onontbeerlijk was zolang de kosten voor het bouwen en uitreden van een volwaardige en volledige oorlogsvloot al te hoog bleven. Zelfs Napoleon zag zich ertoe genoodzaakt, terug te vallen op de kaapvaart (overigens met goed gevolg ... en o.m. ook ten bate van Oostende). Doch na 1815 kwam er een vrij abrupt einde aan de kaapvaart en begon iedere maritieme mogendheid ernstig werk te maken van een eigen krijgsmarine, met min of meer de Britse Royal Navy als voorbeeld.

Zo komen we dan aan het ontstaan van België in 1830. Reeds op 15 januari 1831 besloot het Congres van de pas opgerichte Belgische Staat een Koninklijke Marine op te richten. Niet omdat die hoge heren in Brussel plots en zo snel "sea minded" geworden waren, maar gewoon als verweer tegen het agressief optreden van de Hollandse marine die iedere vorm van Belgische koopvaardij verhinderde. Alzo werd overgegaan tot het bouwen van twee brigantijnen en vier kanonneerboten. Het vinden van een geschikte bemanning was echter niet zo eenvoudig, omdat in het voormalig Verenigd Koninkrijk der Nederlanden de Koninklijke Marine gemonopoliseerd werd door Hollanders, met een quasi-systematische uitsluiting van Vlamingen.

Toen uiteindelijk in 1839 de Belgische onafhankelijkheid door Nederland werd erkend, werd de visserijwacht de voornaamste opdracht van de Belgische marine. In datzelfde jaar werd een geografische spreiding doorgevoerd: de brigantijnen bleven in Oostende terwijl Antwerpen de thuishaven werd van de kanonneerboten. Omdat, in een eerste poging tot het oprichten van Belgische kolonies, twee handelsfactorijen werden opgericht, één in Santo Thomas in Guatemala (Centraal-Amerika) en een ander in Rio Nunez in Guinée (Afrika), werden de brigantijnen ingeschakeld in het nog zeer prille Belgisch koloniaal beleid.

In 1846 ontstond de Oostende-Dover-lijn. Ingevolge het commercieel succes van die lijn en anderzijds de problemen in de overzeese handelsfactorijen (die al vlug een grote flop werden), werd in het Parlement het nut en de zin van een Belgische krijgsmarine zozeer in vraag gesteld, dat uiteindelijk op 11 april 1862 de regering overging tot het ontbinden van die nog zeer jonge Belgische marine.

Daarna volgde een lange stilte, ruim een halve eeuw. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog in 1914 bemerkte de Belgische generale staf al vlug de noodzaak van een eigen Belgische marine. Maar overgaan tot het heroprichten van een marinekorps was in volle oorlog uiteraard niet zo eenvoudig. De uitgeweken Belgische regering in Sainte-Adresse (bij Le Havre) gaf echter de moed niet op en slaagde erin in 1917 in Calais een kleine marinebasis ("un Dépôt des Equipages") op te richten, bestaande uit twee compagnies mariniers en een peleton marine-artillerie, in totaal ongeveer 400 man. Zij werden vooral ingeschakeld in de duikbootbestrijding. Commandant van het "Dépôt" werd reserve-majoor Emile Cornillie, in het burgerleven officier op de Oostende-Dover-lijn. Spijts de enorme moeilijkheden waarmee hij geconfronteerd werd, had en behield Emile Cornillie een rotsvast vertrouwen in zijn opdracht. Het voornaamste uitgangspunt van de regeringsbeslissing was "estimant qu'il convient de faire flotter le pavillon national sur quelques bâtiments militaires montés par des équipages belges", of, met andere woorden, het nastreven van een militaire maritieme aanwezigheidspolitik te midden van de geallieerde zee-mogendheden (wellicht om na de overwinning op Duitsland mede te kunnen delen in de koek van de maritieme oorlogsbuit, wat inderdaad nadien ook gebeurd is). Bijgevolg moest hij vooreerst op zoek gaan naar Belgische zeelieden die ingescheept waren op alle mogelijke geallieerde oorlogs- en koopvaardij-schepen ... behalve onder Belgische vlag, want tot dusver was die er niet. Ook moest hij de hand weten te leggen op enkele bestaande schepen (want er was geen krediet voorzien voor nieuwbouw), en ten slotte moest hij in Calais en/of Gravelines nog beschikbare aanlegkaden vinden voor het aanmeren van die schepen. Dat verliep allemaal niet van een leien dakje, en het eerste jaar heeft hij zich dan ook meer moeten inzetten voor administratieve, logistieke en organisatorische taken dan voor operationele opdrachten.

In 1919 werd dit korps gekazerneerd in Oostende. In uitvoering van het vredesverdrag van Versailles werden 11 Duitse torpedoboten en 26 Duitse mijnenvegers (van zeer uiteenlopende klasse, ouderdom en staat van onderhoud) overgedragen aan België, wat aanleiding gaf tot een naamsverandering van het "Dépôt" in "Détachement des Torpilleurs et Marins". Emile Cornillie, intussen luitenant-kolonel geworden, kreeg als opdracht – vooraleer gedemobiliseerd te worden – van dit bont allegaartje het "embryo" te maken van een nieuwe "force navale". Zijn grootste

handicap was hierbij het feit dat intussen de kompanen van het "Dépôt" in Calais allen gedemobiliseerd werden om, in de meeste gevallen, opnieuw visser te worden of matroos op de Oostende-Dover-lijn. Bijgevolg waren de nieuwe rekruten doorgaans geen ervaren zeelieden en was er dringend behoefte aan een opleidingsschip. Dat laatste liet evenwel op zich wachten en pas in 1923 werd hiervoor een oplossing gevonden toen de Franse regering aan België de toen al vrij oude slagkruiser "d'Entrecasteaux" (bouwjaar 1892) in bruikleen wilde geven.

Deze voor ons ietwat vreemde naam is in Frankrijk zelf niet zo onbekend. Ridder Antoine Bruny d'Entrecasteaux (1737-1793) was een Franse marine-officier die opklom tot de rang van admiraal, doch die vooral bekendheid heeft verworven als ontdekkingsreiziger naar nieuwe zeevaartroutes in Zuid-Oost-Azië en in de Stille Oceaan. Zijn nagedachtenis werd en wordt in Frankrijk nog steeds in ere gehouden, meer bepaald via de benaming van diverse schepen. Zo was er, naast genoemde slagkruiser, vervolgens ook nog een koopvaardijchip (bouwjaar 1922 en door een U-boot gekelderd in 1942), en ten slotte tevens een prachtig oceanografisch onderzoekingsvaartuig (bouwjaar 1970 en sedert 2003 een "Bâtiment de sauvegarde et d'entraînement"). Zeer opvallend in het geval van de slagkruiser was het feit dat het hier ging om een "ramkruiser", speciaal gebouwd om ramkoers te varen en alzo in te beuken tegen de flank van een vijandelijk vaartuig. De boeg en de voorplecht van het schip had dan ook een zeer bijzondere constructie.

Dit vuil en verouderd schip was echter niet bepaald een "cadeau". Het had wel een eerbiedwaardige staat van dienst: veteraan van de campagne in China in 1898, en tijdens W.O.1 actief op diverse krijgstonelen, tot in de Rode Zee. Op al die verre tochten had het in toenemende mate een steeds aangroeiende horde van ongenode "verstekelingen" met zich meegenomen, namelijk een onvoorstelbaar rattenleger dat in de tussenschotten en de wandbekleding van het ruim een bijzonder veilig onderkomen had gevonden. De weleer zo trotse "d'Entrecasteaux" is bij ons dan ook vooral bekend geworden als het "rattenschip". Allicht gelukkig voor Oostende, werd het niet aangemeerd in Oostende doch in de Brugse binnenhaven (Oostende had trouwens al genoeg aan zijn jaarlijkse "Bal du Rat Mort"). Daar dit "rattenschip" niet alleen een opleidingsschip was maar tevens een drijvende kazerne voor het marine-personeel, deden talloze griezelverhalen de ronde over het krampachtig "samenleven" van mensen en ratten aan boord van dit "afdankertje" van de Franse marine (details hieromtrent laten wij over aan de verbeeldingskracht van de lezer...). Wegens die rattenplaag werd in elk geval al wat eetbaar was hermetisch weggesloten achter slot en grendel, zodat die uitgehongerde ratten al even agressief waren als hun soortgenoten kort voordien in de loopgraven aan het IJzerfront. De jacht op ratten was bijgevolg gans het jaar open en was een bestendige en nooit aflatende activiteit van de bemanning.

Hoe dan ook, een aantal Oostendenaars die na 1923 werden opgeroepen voor hun militaire dienst, hebben hun dienstplicht vervuld aan boord van dit in alle opzichten zeer merkwaardige schip. Eén onder hen, in 1924, was Maurice VANTHUYNE, geboren te Oostende op 30.03.1904 (en toen dus net 20 jaar). Via zijn dochter, Mevr. Jacobsen-Vanthuyne (samen met haar echtgenoot Jan Jacobsen al jarenlang lid van "De Plate"), heeft hij een unieke verzameling foto's achtergelaten over het leven aan boord van de "d'Entrecasteaux", waarvan hierna in deze bijdrage enkele beelden worden afgedrukt. Hierbij kunnen wij ook nog even aanstippen dat een ander lid van "De Plate", de h. Raymond Mahieu uit Bredene, in 1998 een speciale scheepsstempel heeft vervaardigd met een afbeelding van dit opleidingsschip (en waarvan hieronder eveneens een afdruk). Nog een interessant detail: de Belgische matrozen droegen het uniform van de Franse marine (zoals tijdens en kort na W.O.2 het uniform van de Britse Navy), met slechts één verschil: de overbekende "pompon" op de matrozenmuts was niet rood (zoals bij de Fransen) doch blauw.

Daar dit opleidings- en kazerne-schip nooit hoefde uit te varen, werd het gaandeweg "gekannibaliseerd" bij het recupereren van wisselstukken en machine-onderdelen. In 1930 werd dit drijvend wrak terug naar Brest gesleept, en daarna naar Gdynia (Polen) waar het (ongelooflijk maar

waar!) opnieuw dienst deed als opleidingsschip. Hoe het schip ten slotte aan zijn einde is gekomen, is niet nader bekend, maar we kunnen ons misschien voorstellen dat het uiteindelijk door de duizenden ratten werd opgevreten, die daarna het zinkende schip hebben verlaten om het Oostblok te gaan bevolken met nieuwe rattenpopulaties. De rattenvanger van Hameln werd in ieder geval nooit opgeroepen naar Polen!

Een enigszins gelijkaardig lot werd intussen toebedeeld aan deze nog pril ontluikende Belgische marine. Bij koninklijk besluit van 9 juli 1926 viel het korps ten prooi aan de bezuinigingswoede van de toenmalige regering en verdween een eigen zeemacht weerom in de plooien van de geschiedenis. En andermaal zou een herrijzenis enkel mogelijk worden ingevolge een nieuwe oorlogssituatie, doch dat is een ander verhaal. De grond van de zaak is nogal duidelijk: het feit dat in België (tenzij in de kustregio) nooit een echte maritieme traditie en ingesteldheid heeft bestaan, ook al zijn er vrij vaak "landrotten" uit het binnenland opgeklommen tot verdienstelijke marine-officieren.

( wordt vervolgd )

ILLUSTRATIES (met dank aan dhr. en mevr. Jacobsen-Vanthuyne en aan dhr. Mahieu):

- de "d'Entrecasteaux" en 4 torpedoboten, aangemeerd in de Brugse binnenhaven.
- bemanningsleden van de "d'Entrecasteaux" bij het "patattenjassen" (zittend, eerste links, Maurice Vanthuyne uit Oostende)
- Maurice Vanthuyne, matroos-milicien 1924, in uitgangsuniform.
- speciale scheepsstempel «d'Entrecasteaux» (1998).



de "d'Entrecasteaux" en 4 torpedoboten in de Brugse binnenhaven



Bemanningsleden van de "d'Entrecasteaux" bij het "patatenjassen"  
(zittend, eerste links, Maurice Vanthuyne uit Oostende)



Maurice Vanthuyne, matroos-milicien 1924



Speciale scheepsstempel "d'Entrecasteaux" (1998)

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2005

- Elke zaterdag
- Van 26 december 2004 t/m 09 januari 2005 (gesloten 28 december 2004, 01 en 04 januari)
- Van 05 februari t/m 13 februari (gesloten 08 februari)
- Van 26 maart t/m 10 april (gesloten 29 maart en 05 april)
- Van 05 mei t/m 08 mei
- Van 15 juni t/m 15 september (gesloten elke dinsdag)
- Van 29 oktober t/m 06 november (gesloten 01 november)
- Van 24 december t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006)

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

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

**COCK  
CAMERA  
SERVICE**

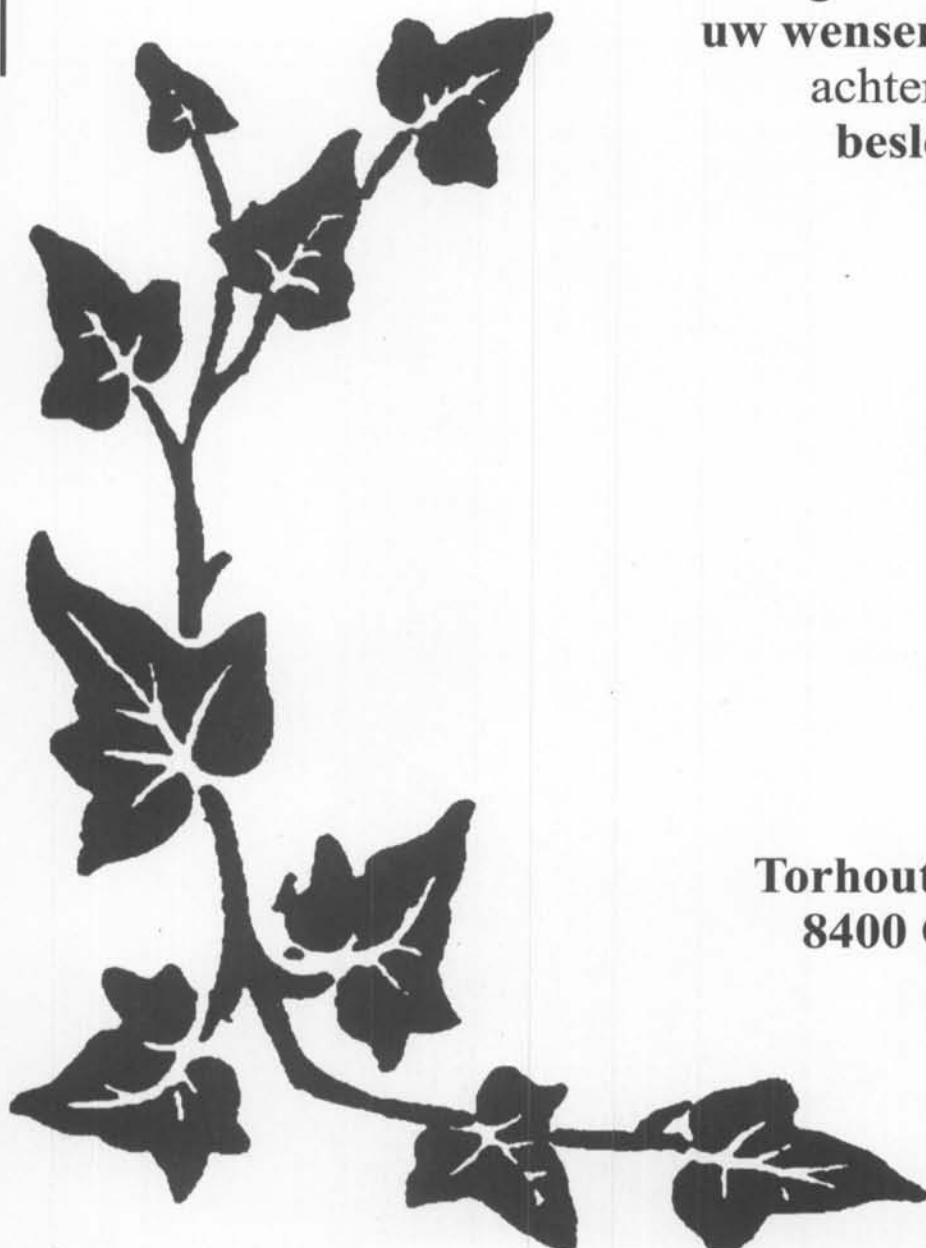
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog  
vakmanschap is

# Uitvaartverzorging - Funerarium

## Jan Nuytten

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



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