

MAANDBLAD

FEBRUARI 2006

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



“Visbennen op de kaai”

DE PLATE

V.U. Jean Pierre Falise, Hendrik Serruyslaan 78/19 - 8400 Oostende



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 35

NUMMER 2

MAAND februari 2006

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER

blz. 44: **N. HOSTYN:** Nog Oostendse (Kijk)boeken opnieuw bekeken.

blz. 45: **R. VANCRAEYNEST:** De afleidingsvaart (2 en slot).

blz. 53: **F. HUBRECHTSEN:** Militaire gebouwen te Oostende in het verleden.

blz. 61: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 5).

blz. 70: Jaarverslag 2005

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

Ondervoorzitter:

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

Secretaris:

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

E-mail: 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:

Norbert HOSTYN: Directie Musea, p.a. H. Serruyslaan 18a, 8400 Oostende.

Raymond VANCRAEYNEST: Blauw Kasteelstraat 103, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN: Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

FEBRUARI ACTIVITEIT

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

donderdag 23 februari om 20.00 uur

in de Conferentiezaal van de V.V.F. Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende

Onderwerp: **DE SCHEEPSWERVEN VAN HET DERDE DOK**

Spreker: dhr. Louis PINCKET

Louis PINCKET is effectief lid van De Plate en was meer dan 25 jaar sloopstimmerman, kenner dus van de houten scheepsbouw en de werven van Oostende.

Reeds in 1941 leerling-timmerman op de scheepswerf "Achiël Hillebrant en Zonen" bouwde Louis PINCKET mee aan meer dan 20 schepen en hielp hij mee aan de vele sloopsherstellingen na de oorlog.

Enkele jaren geleden werd er nog op hem beroep gedaan, samen met twee oud collega's, voor het opkalfateren van de Oostendse tweemastsloop "Nele", als vrijwilliger natuurlijk, zoals hij ook de houtrestauratie van de Steense molen hielp verwezenlijken.

Voor ons eigen museum restaureerde hij 3 maquettes van zeilschepen en een vierde schip "ligt op" in zijn appartement, naast o.a. De Mercator en andere zelfgemaakte schaalmodellen.

De spreker van deze avond is dus een vakman die ons de geschiedenis zal vertellen van de werven van de "derde bassin" tot 1947, het jaar van de verhuis naar de nieuwe Werfkaai.

De voordracht wordt geïllustreerd met vele foto's vanuit die tijd en zal gehouden worden in de taal van de werf.

't Go stief interessant zien, lid of gin lid iederain is welgekomen en je moe nie betoalen bie 't binnenkommen ook nie bie 't butengoan.

THEMATENTOONSTELLING MUSEUM DE PLATE

NOG TOT ZATERDAG 11 FEBRUARI 2006 tot laat in de avond (nacht van de Oostendse Musea) loopt de tentoonstelling "Ernest George – Het Album". met de schetsen van de Londense architect Sir Ernest GEORGE (1839-1922)

VANAF ZATERDAG 25 FEBRUARI start een nieuwe tentoonstelling:
"De Sint Petrus en –Pauluskerk in confrontatie"
een tentoonstelling met foto's van Valère PRINZIE.

NOG OOSTENDSE (KIJK)BOEKEN OPNIEUW BEKEKEN

door Norbert HOSTYN

**Ph. BLOMMAERTS, Een eeuw Oostendse postgeschiedenis belicht, s.l. (Het Streekboek), (2000).
D/2000/3926/10**

Philippe Blommaerts schreef zijn licentiaatverhandeling kunstwetenschappen over dit onderwerp. Een herwerkte versie werd in boekvorm uitgegeven. Een waar uitgeverisrisico : een heus boek over een zo'n beperkt onderwerp.

Het boek behandelt de Oostendse postgeschiedenis. Een geschiedenis uit architecturaal oogpunt, niet vanuit filatelistische of macrofilatelistische benadering. Dit gebeurde eerder al door specialisten ter zake.

Een eerste hoofdstuk geeft de volledige voorgeschiedenis tot aan de bouw van het eerste Postgebouw aan de Hendrik Serruyslaan mét foto van het kantoor in de Witte Nonnenstraat (blz. 8; eerder reeds gepubliceerd door Van Caillie). Een kort hoofdstuk werd het, want de tastbare gegevens, en zeker de iconografische documenten, zijn nu eenmaal schaars.

Het boek behandelt verder in-extenso de bouwgeschiedenis en de wedervarens van de twee opeenvolgende postgebouwen aan de Hendrik Serruyslaan.

Ook het nieuwe gebouw aan de Slachthuiskaai komt nog even in beeld (blz. 94), al had dit m.i. ook een uitwerking verdient in de zin van de twee andere postgebouwen, info over de architecten inclus.

Geen foto's van de kantoren in het Kursaal of in de wijken; geen foto's van de voorlopige kantoren in de Kapellestraat en de Witte Nonnenstraat. Geen foto's van de sloop vóór en de bouw van de eerste uitbreiding van het Eysselinck-gebouw

Prachtig beeldmateriaal overigens : de bouw in 1904-1905 (blz. 4, 25, 38), de lokettenhal (45), de telefooncentrale (36), tijdens de wereldoorlogen (44, 47, 48), bouw 1947-1949 (57, 58, 59), bouw tweede uitbreiding (85, 88, 89). Foto bovenaan blz. 88 toont de huizen in de Poststraat (tijdens de sloop kwam door onoordeelkundig slopen de gevel op straat terecht en raakte, gelukkig zonder veel erg, nog net het huis aan de overzijde).

Het boek vindt u in het Fonds Ostendiana van de Bibliotheek Kris Lambert en in de uitleen onder het nr. OOST 376.1.

VERBETERING aan tijdschrift nr. 1 – januari 2006, blz. 31.

Bij effectieve leden bijvoegen:

Dhr. Dirk Beirens	Floralaan 7	8400 Oostende
Dhr. Serge Van Daele	Coupurestraat 7	8450 Bredene

DE AFLEIDINGSVAART (2^e deel en slot)

door **Raymond VANCRAEYNEST**

14. De Brandariskaai

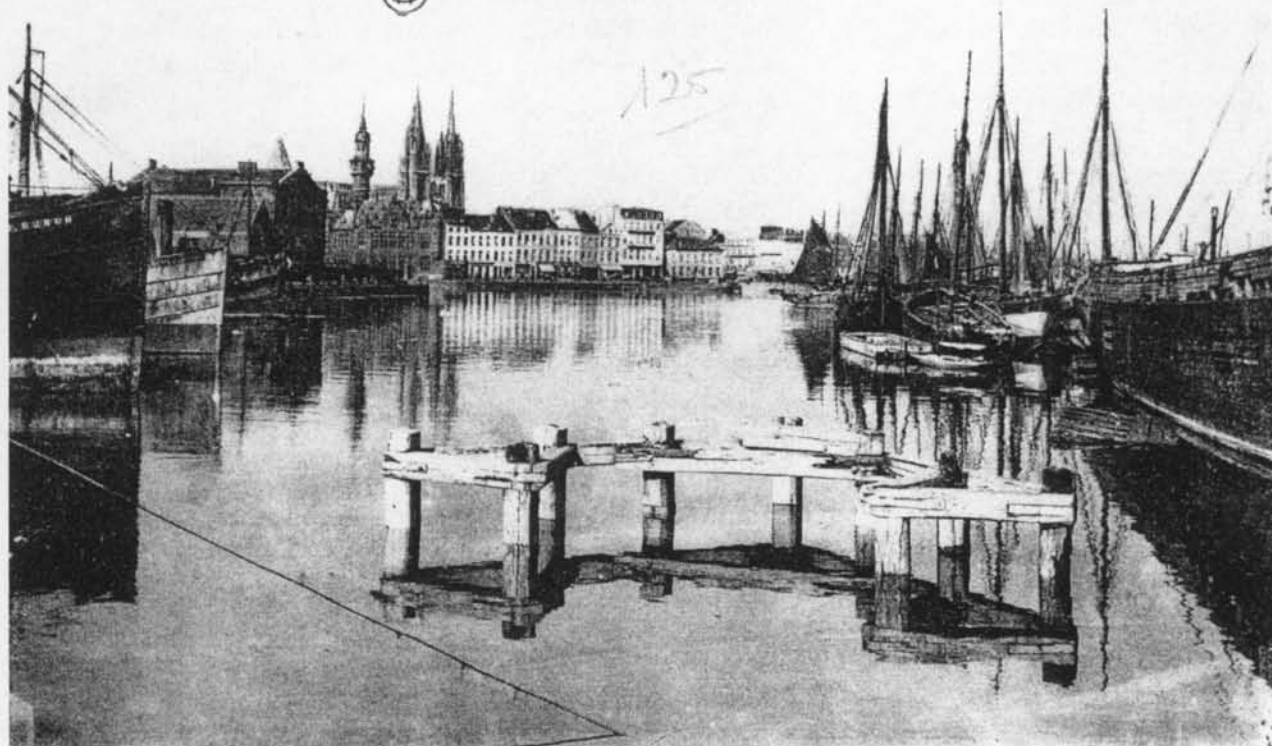
Ingenieur Van der Schueren meldde op 20 juni 1905 aan de minister van Openbare Werken dat 15 juni de datum was om de werken te beginnen aan het bouwen van een kaaimuur en een dok stroomafwaarts van de brug van de Brugse Poort en aan de aanpassing van de sluis en van de duiker van de Conterdam (1).

De Handelskamer liet op 26 juni 1905 aan de minister weten dat de scheepvaart op de afleidingsvaart volledig onderbroken was en vroeg de kosteloze hulp van een sleepboot van de Staat en een gratis doortocht van de sluisen van Slijkens.

De onderbreking van de scheepvaart die eerst voorzien was van 1 juni tot 1 november 1905 werd verlengd van 1 november 1905 tot 1 april 1906 en nog langer wegens de moeilijkheden met de funderingen van de spoorwegbrug. De Handelskamer vroeg op 20 maart 1906 aan de minister van Openbare Werken de Smet de Naeyer om de werken aan de afleidingsvaart te bespoedigen in het belang van de beurdiensten. De werken aan de spoorwegbrug vorderden zeer traag, zelfs nog in 1908. Ook de werken aan de kaaien van het Brandarisdok die op 4 mei 1905 werden aanbesteed en



74. OSTENDE — Entrée du Port



Het Brandarisdok na de afbraak van de stuwbrug. Het dok staat rechtstreeks in verbinding met de handelsdokken. Links ziet men het voor de helft afgebroken openbaar stapelhuis.

in 1906 moesten voltooid zijn, waren in 1908 nog bezig. Ingenieur Van Gansberghe liet op 19 juli 1905 aan de minister weten dat aannemer Storms bezig was met de afbraak van de stuwbrug bij het 1^{ste} dok. Het brugdek was eigendom van de spoorwegen maar ingenieur Sarton was bereid het over te maken aan de Domeinen om het te verkopen (2).

Conducteur A. Cadola liet in zijn rapport van 24 november 1905 te Oostende opgemaakt weten dat het stortebed van het bovenhoofd van de Conterdamsluis werd naar omhoog geduwd door de druk van het water van de Camerlincx die eronder door passeert in een duiker. Aannemer Storms had het water in de afleidingsvaart weggepompt tussen de dammen die langs weerskanten van de sluis waren gelegd.

Vanaf 18 december 1905 was het aan voetgangers, paarden en rijtuigen verboden over de draaibrug van de Brugse Poort te passeren voor de duur van 3 maanden. De voetgangers echter mochten blijven passeren over de dam die opgeworpen was stroomopwaarts van deze brug (3).

Op 3 januari 1906 liet ingenieur Van Gansberghe aan de minister weten dat het deel van de afleidingsvaart tussen de Oostendse dokken en de brug van de Brugse poort werd droog gelegd om de westelijke kaaimuur te bouwen. Daartoe zou de kaaimuur die 7 jaar geleden werd gebouwd langs de rechteroever moeten geschoord worden met een aarden wal om het wegschuiven te vermijden (4).

Op 14 maart 1906 schreef ingenieur Van Gansberghe aan de minister dat het waterpeil in het Brandarisdok op + 1,50 m stond. De glijding van de oostelijke muur kon vastgesteld worden door scheuren in de grond van de steenweg die er langs liep en door spleten in het gebouw van het voorlopig zeestation. In afwachting van het aarden massief werd het waterpeil op + 3,00 m gebracht (5).

De scheepvaart werd door de werken verder stilgelegd vanaf 1 juni 1905 tot 1 november 1905 en verder tot 1 april 1906.

Op 9 april 1906 kon Van Gansberghe de minister laten weten dat aannemer Storms aanvaard had 4 caissons te laten zinken met de bijhorende kaaimuur tussen de afgebroken stuwbrug en de zeesluis van de oude dokken tegen 190.000 frank (6).

Op 11 april 1906 liet hij aan de minister weten dat de Handelskamer zijn beklag had gemaakt over de traagheid van de werken bij het herbouwen van de spoorwegbrug van Bredene aan de zwaaiikom. De spoorwegen moesten de bruggenhoofden volledig afbreken en herbouwen, de grondvesten inbegrepen (7).

Op 8 mei 1906 liet hij aan de minister weten dat sinds eind april aannemer Storms het schoren van de voet van de muur tussen de dokken en de Brugse poort met een aarden wal had beëindigd en opnieuw begonnen was met het uitpompen van water. Slechts enkele kleine bewegingen werden nog vastgesteld.

Nog moeilijkheden deden zich voor met de voorlopige omleiding van de Camerlincx zoals op 31 mei 1906 aan de minister werd gemeld. Het water was doorgebroken bij het spoorwegbrugje leidend naar het station Oostende-stad en later op 25 juni ook bij het brugje naar het Zeestation. De aannemer had maatregelen moeten nemen met palen en paalplanken, enz...(8).

Om de 2 aaneengeschakelde bruggen met 4 sporen te bouwen die 30 m lang waren en 2,5 m hoger lagen, werd ondertussen een brede dijk gelegd dwars over de afleidingsvaart stroomafwaarts van de bruggen om het spoorverkeer naar het zeestation te laten doorgaan (9)

De dam stroomopwaarts van de brug van de Brugse poort was in september 1906 bezweken onder de druk van het water. De bouwputten tot aan het 1^{ste} dok liepen vol water met een grote achterstand voor het einde van de werken tot gevolg. Er moesten nog 4 caissons afgezonken worden, de eerste in april (10).

De onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart werd verder verlengd tot 1 oktober 1907 (11).

Tijdens de herstellingswerken aan de Conterdamsluis werd door aannemer Storms een loden doos gevonden waarin een koperen plaat stak met het volgend inschrift: "Monsieur Charles Oenee, baron de Groespan de berges (??), chevalier de l'ordre du Lion Belgique et de la legion d'honneur, bourguemaître de la ville de Bruges, président de l'ordre equestre de la province et de diverses wateringues, posa cette 1ere pierre le 24 juin 1819. Construit sous la direction de M.A.J. Goudrian, inspecteur-general du Waterstaat, chevalier des ordres royaux du Lion Belgique et de la légion d'honneur et des officiers servant sous ses ordres

J. De Brock, ingénieur en chef
B. Goudrian, ingenieur
Elzevier, aspirant ingenieur (12)

De Camerlinx, die vroeger uitmondde in de haven ter hoogte van de oude sluizen van Slijkens, werd tijdens de grote havenwerken afgebogen en overwelfd en mondde voortaan uit in de haven met verlaten naast de sluis De Mey.

Het stadspersoneel dat de uitwatering moest bedienen, had dat eens vergeten zodat ingenieur Van Gansberghe op 5 februari 1907 aan de minister moest laten weten dat het zeewater was binnengedrongen en het water op het peil +3,00 m stond (13).

In de loop van 1907 en 1908 werd naarstig voortgewerkt aan het Brandarisdok. De brug van de Brugse poort werd door aannemer Storms verplaatst bij middel van 6 vijzels tegen 1580 frank (14). Het betonneren van de voorlaatste caisson werd aangevat op 22 juni 1907. Op de hoek van het Brandarisdok en het 1^{ste} dok werd een vijfzijdige caisson afgezonken waarvan het betonneren begonnen werd op 30 juli 1907 (15).

Op 29 september 1907 was het betonneren begonnen van de caisson van 9,00 x 6,50 m die afgezonken werd op de plaats van het oostelijk bruggenhoofd van de afgebroken oude stuwbrug.

Op 21 januari 1908 legde aannemer Storms de laatste hand aan de laatste caisson die op de rechteroever moest gezonken worden stroomafwaarts van de brug van de Brugse poort. Op 22 mei 1908 vroeg de Handelskamer aan de Federatie van de Binnenschippers te protesteren tegen de lange onderbreking van de scheepvaart op de afleidingsvaart.

Dat gebeurde volgens de brief d.d. 3 juni 1908. Hoofdingenieur Van Gansberghe van de Dienst van de Kust antwoordde dat de lange duur te wijten was aan de belangrijke opgelegde wijzigingen en de opgelopen tegenslagen, maar ook aan de aannemer die in gebreke was gebleven (16).

Op 10 maart 1908 meldde Van Gansberghe dat de aannemer op 6 maart begonnen was met het afzinken van de caisson van 18,95 m x 6,00 m tegenover het voorlopig zeestation op de plaats van het afgebroken bruggenhoofd van de verplaatste brug van de Brugse poort.

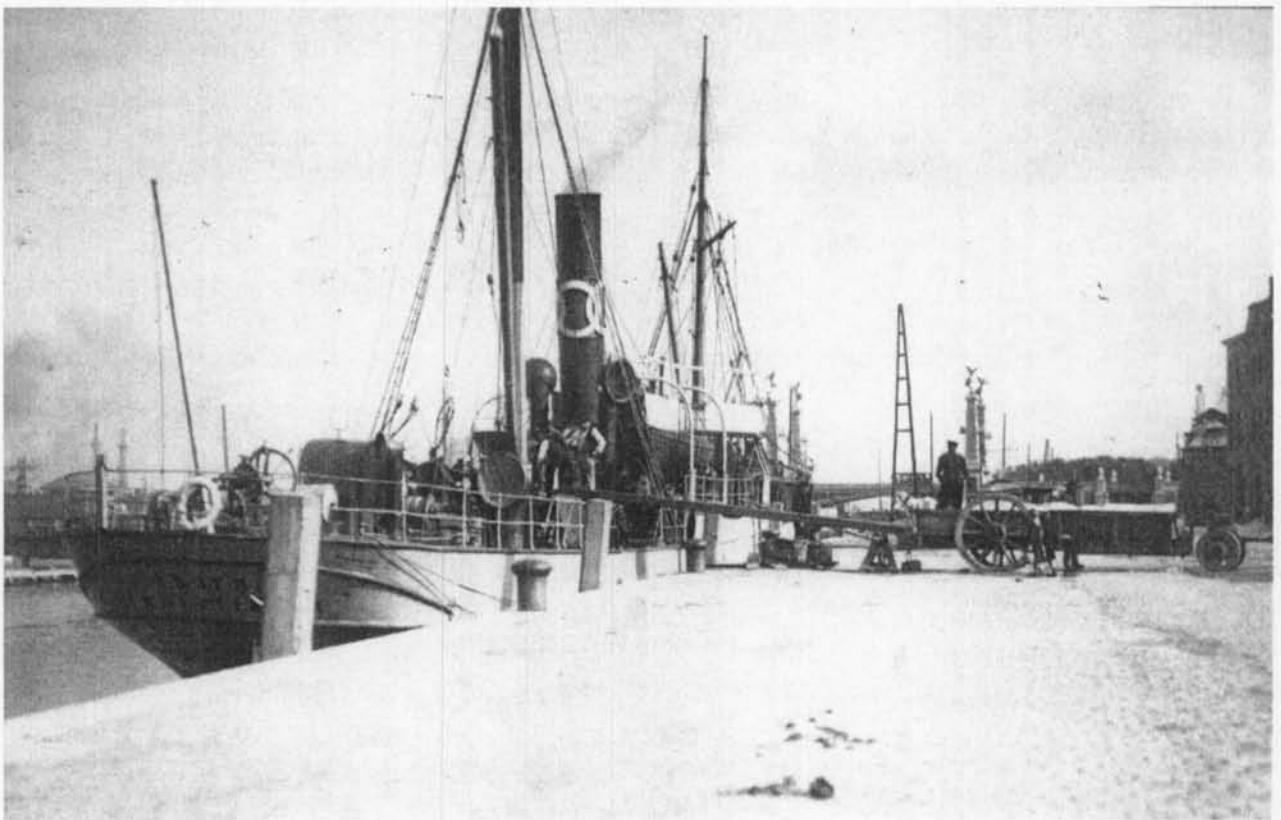
Op 27 juni 1909 werd het verkeer van voetgangers en rijtuigen over de brug van de Brugse poort weer hernomen (17).

Op 1 juni 1908 werden weerstandsproeven gedaan met de 2 stalen bruggen over de afleidingsvaart met 4 locomotieven van 120 ton. Er werd een doorbuiging vastgesteld van 27 mm daar waar 37 mm werd verwacht.

Vervolgens reden de locomotieven 2 aan 2 in tegengestelde richting aan 40 km per uur en kruisten elkaar op de brug. Dezelfde doorbuiging werd vastgesteld. De scheepvaart kon nu hernemen na een onderbreking van 3 jaar daar waar 6 maanden waren voorzien (18).

Op 8 juli 1908 liet ingenieur P. Van den Schueren aan de minister weten dat de kaaimuur voor het zeestation volledig voltooid was. Op de linkeroever was men bezig met het plaveien tussen de Brugse poort en het 1^{ste} dok. Het water werd binnengelaten in het nieuwe dok en het wegbaggeren van de dam op de plaats van de oude stuwbrug was begonnen (19). Dat werk zou 3 weken duren (20).

In de loop van 1908 naderden al de werken hun einde. In september was de kaaimuur (Brandariskaai) tussen het 1^{ste} dok en de brug van de Brugse poort voltooid. De dam aan het 1^{ste} dok was verdwenen en het nieuwe dok ging nu verder uitgediept worden door baggeren; nog een deel van de kaaimuur van het 1^{ste} dok moest afgebroken worden. De dam in de afleidingsvaart door de spoorwegen opgeworpen bij de twee stalen bruggen werd door de spoorwegen weggenomen. De Kapellebrug (te Slijkens) zou verder vervangen worden door een nieuwe stuwbrug om een sasdok te vormen (21). Blevten nog te voltooien de werken aan de duiker van de Camerlinx onder de afleidingsvaart. Veel moeilijkheden werden hierbij andermaal ondervonden. Als dat werk dat nu op goede weg was, voltooid zal zijn, zal men de sluis afwerken. Over een jaar zullen de schepen kunnen passeren (22).



Op de Brandariskaai in de maand juni 1911 wordt ijs gelost uit het Noorse S.S. ODDFRIED afkomstig uit Noorwegen. In de verte de met engelen versierde de Smet de Naeyerbrug over de afleidingsvaart. Over de brug rijdt een tram, type "Phare".

Op 13 november 1908 is het eerste zeeschip, het Zweeds S.S. REIF de brug van de Brugse poort gepasseerd om daar zijn lading hout te lossen voor de firma Liebaert (23).

De scheepvaart op de afleidingsvaart werd eerst onderbroken op 1 juni 1905 voor 5 maanden. Die datum werd achtereenvolgens uitgesteld tot 1 april 1906, tot 31 december 1906, tot 1 oktober 1907, tot 31 mei 1908, tot 31 augustus 1908 en nu tot 31 december 1908 (24).

Op 13 november 1908 liet ingenieur Van Gansberghe de minister weten dat de grondvesten in hout van de kaaimuur van het 1^{ste} dok, tussen het stapelhuis en het westelijk bruggenhoofd van de oude stuwbrug, werden afgebroken (25).

Op 16 januari 1909 schreef hoofdingenieur-directeur Bourgoignie een brief aan aannemer Storms met een verslag van de staat aan de werken opgemaakt door ingenieur Van der Schueren op 9 januari 1909 (26).

In januari 1909 was de duiker aan de Conterdamsluis bijna volledig afgewerkt (27). De scheepvaart op de afleidingsvaart tussen het zwaardok en de Conterdamsluis inbegrepen zou echter onderbroken blijven tot 31 maart 1909 (28). Op 14 april werd te Brussel een verdere onderbreking afgekondigd tot 30 april 1909 (29).

Op 8 mei 1909 liet Bourgoignie de minister weten dat sinds 6 mei binnenlanders met 1,40 m tot 1,58 m diepgang op de afleidingsvaart konden varen tussen de oude en de nieuwe dokken. Vandaag 8 mei nog passeerde een binnenschip met 2 m diepgang (30). I.p.v. 5 maanden had de onderbreking 47 maanden geduurd.

15. De bovenstuwbrug

De werken aan de bovenstuwbrug gingen rap vooruit. De grote caisson van 42,40 x 35,90m, de grootste in België, was sinds lang afgezonken en het metselwerk voor de grondvesten was bijna gedaan (31).

De gronden ten westen van het Brandarisdok werden begin 1910 overgedragen aan de stad. De werken aan de Brandariskaai, aan de sluis en de duiker van de Conterdam waren aanbesteed geweest voor 306.817,27 frank en waren halverwege 1909 praktisch gedaan (32).

De werken stroomopwaarts van het zwaardok waren aanbesteed voor 1.442.000 frank (33)

Op 1 januari 1911 werd het oud openbaar stapelhuis overgebracht naar de nieuwe dokken. Op 4 april werd het douane kantoor overgebracht behalve een gedeelte dat ter plaatse bleef zolang de Cockerill lijn nog niet was verplaatst naar de nieuwe tijkaaimuur (34).

De werken stroomopwaarts van het zwaardok, aan de stuwbruggen en het sasdok waren aanbesteed op 4 juli 1907 (35). De tweede stuwbrug te Slijkens ter vervanging van de Kapellebrug was begin 1911 bijna voltooid.

Het was aannemer Coppieters die de aanbesteding had verworven tegen 1.419.000 frank. Vóór de lente 1912 was het werk voltooid en bedroeg nagenoeg 1.700.000 frank.

Dit werk moest gedaan zijn tegen 1 januari 1910 uitgesteld tot 1 januari 1911. Eindelijk afgewerkt in januari 1912 (36). Dan bleven nog baggerwerken uit te voeren tussen de 2 bruggen, sluisdeuren moesten nog geplaatst worden en de bermen gebouwd en afgewerkt. Zo werd het juni 1913.

16. Oorlog en heropbouw

Toen kwam in augustus 1914 de eerste wereldoorlog met al de daarbijgaande beschadigingen en vernielingen. Na de wapenstilstand op 11 november 1918 kon men beginnen denken aan herstel en heropbouw.

Op 21 december 1919 liet ingenieur Van der Schueren aan de minister weten dat de deuren van de sluis van de oude handelsdokken zouden teruggeplaatst worden. Het zeewater kon tot nu toe vrij in-en uitstromen en er zand en slib neerzetten. Er moest gebaggerd worden in het 1^{ste} dok op -1,80 Z en in het 2^{de} dok op -1,50 m Z. Het totaal volume van ongeveer 90.000 m³ moest gestort worden



De dubbele metalen spoorwegbrug met 4 sporen, die gebouwd werd op het einde van de afleidingsvaart bij het zwaaidok, zorgde voor de rechtstreekse spoorwegverbinding naar Oostende Kaai. Ze werd bij de aftocht van het Duitse leger in oktober 1918 grondig vernield. Zicht naar het zwaaidok toe.

in de afleidingsvaart tussen de Conterdamsluis en de brug van de Brugse poort. De afleidingsvaart werd nu definitief buiten gebruik gesteld met de bedoeling de spoorwegterreinen uit te breiden om te Oostende het enig spoorwegstation tot stand te brengen (37).

Op 28 februari 1920 liet ingenieur Van der Schueren aan de minister weten dat de benedenstuwbrug zo snel mogelijk moest herbouwd worden. De minister ging akkoord en de aanbesteding zou plaats hebben op 9 juli 1920. De goedkeuring kwam op 28 juli 1920 en het werk werd uitgevoerd door de S.A. Ateliers de Willebrouck (38).

Het bevel tot uitvoering van de werken werd gegeven op 13 augustus 1920 en het einde werd gesteld op 30 december 1920.

Door allerlei omstandigheden werd vertraging opgelopen en de einddatum vastgesteld op 30 december 1921; verdere bijkomende werken aan de benedenstuwbrug gaven aanleiding tot onderbreking van de scheepvaart op 21 en 22 september 1923. De definitieve aanvaarding had plaats op 27 september 1923 (39).

In 1922 werd beslist de afleidingsvaart definitief op te geven met het oog op de verdere uitbreiding van het zeestation. Twee dammen werden opgeworpen, de ene ter hoogte van de Conterdamsluis, de andere bij het zwaaidok aan de stalen bruggen die door de Duitsers werden vernield (40).

In 1926 werd de baggerspecie uit de nieuwe handelsdokken eerst tussen beide dammen gestort en vervolgens stroomafwaarts van de Conterdamsluis maar een dam zou moeten opgeworpen worden om te vermijden dat het slib in het 1^{ste} dok zou terechtkomen (41).

De spoorweg drong steeds verder aan om zijn terreinen uit te breiden. Dat was slechts mogelijk in westelijke richting. Sinds de opening van de nieuwe vissershaven op 15 september 1934 (42) werd de visserij geleidelijk naar de oosteroever overgebracht maar de moeilijkheden met de sluis gaven de vissers geen vertrouwen. Na een bezoek van de minister werd beslist een nieuwe sluis te bouwen die op maandag 8 maart 1937 in gebruik werd genomen door het binnenvaren van de Ijslandvaarder van de Pêcheries à Vapeur 0.97 Jacqueline.

17. Het Brandarisdok verdwijnt

Het Brandarisdok dat diende als bevoorradingsplaats voor de stoomvisserij kon nu volledig buiten gebruik worden gesteld. In juni 1936 werd het aantal sporen in het zeestation van 6 op 7 gebracht en in het voorjaar 1937 op 8 of 9. Het Brandarisdok werd opgevuld met afval van de steenkolenmijnen en zulks langs 2 kanten tegelijk. Treinen werden aangereden langs de sporen onder de Smet de Naeyerbrug en andere treinen kwamen vanuit het station Oostende-stad en het Van der Sweeplein waar toen nog goederensporen aanwezig waren. Het station Oostende-stad was trouwens nog altijd het vertrek-en aankomstpunt van de treinen naar Torhout. Het aantal sporen van het zeestation kon in de nazomer 1937 op 11 gebracht worden (44).

Vanaf 1 januari 1938 werd de oude vismijn afgebroken om plaats te maken voor het nieuwe car-ferrystation en de nieuwe car-ferry kaai van 120 m lengte.

Op de terreinen van het opgevolde Brandarisdok kwam het nieuwe tramstation en later ook het nieuw busstation tot stand. In februari 1953 werd een begin gemaakt met de verlenging van de zuidelijke kaaimuur van het eerste handelsdok om aldus de oude afleidingsvaart definitief af te sluiten. Op 29 juni 1954 werd het nieuw tramstation op het Brandarisdok in gebruik genomen. In 1969 werd er naast een nieuw gebouw opgetrokken voor de bewegingsdienst. (45). Alles werd weer afgebroken rond 1990 en vervangen door het nieuw tram-en busstation die er nu nog staan.

Verwijzingen.

- 1) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 830.
- 2) Idem als 45.
- 3) Idem als 45.
- 4) Idem als 45.
- 5) Idem als 45.
- 6) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 831.
- 7) Idem, nr. 830.
- 8) Idem, nr. 830.
- 9) Car. 05-06 mei 1906 en 19-20 mei 1906.
- 10) E.O. 10 mei 1906 en 17 september 1906.
- 11) Car. 20 november 1906.
- 12) Car. 27 november 1906.
- 13) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen, nr. 830.
- 14) Idem, nr. 831.
- 15) Idem, nr. 831.
- 16) Bulletin van de Handelskamer, jaar 1908.
- 17) Idem als 15.
- 18) E.O. 1 juni 1908. Car. 2 juni 1908.

- 19) Idem als 15.
- 20) Car. 9 juli 1908.
- 21) E.O. 17 september 1908.
- 22) Car. 13 oktober 1908.
- 23) Car. 13 november 1908.
- 24) E.O. 17 september 1908.
- 25) A.R.A. Brussel, idem als 15.
- 26) Idem.
- 27) Car. 9-10 januari 1909.
- 28) Car. 26 januari 1909.
- 29) A.R.A. Brussel, zie 15.
- 30) Idem.
- 31) Idem.
- 32) Car. 25 mei 1909.
- 33) Car. 17 juni 1909.
- 34) E.O. 1 januari 1911 en 1 april 1911.
- 35) E.O. mei 1907.
- 36) Car. 20-21 januari 1912.
- 37) A.R.A. Brussel. Openbare Werken. Waterwegen nr. 1052.
- 38) Idem, nr. 1054.
- 39) Idem.
- 40) E.O. 8 maart 1923.
- 41) Car. 30 oktober 1926.
- 42) De Zeewacht 1 september 1934.
- 43) De Zeewacht 13 juni 1936.
- 44) De Zeewacht 13 februari 1937.
- 45) R. Vancraeynest, De Tram maakte de Kust, p. 188-190.

Afkortingen

A.R.A.: Algemeen Rijksarchief Brussel.

R.A.: Rijksarchief.

Car.: Le Carillon (weekblad).

E.O.: Echo d'Ostende (weekblad).

De Zeewacht: Oostends weekblad.

Militaire gebouwen te Oostende in het verleden.

door Freddy Hubrechtsen

Oostende is sedert het beroemde Beleg van 1601-1604 steeds een garnizoenstad gebleven. Het loont daarom zeker de moeite een aantal kwartieren en andere militaire constructies te gelegener tijd onder de loep te nemen.

In het Oostends Historisch Museum De Plate loopt momenteel een tentoonstelling over het schetsboek van de Britse architect Ernest George "Sketches in Belgium". Ze biedt de gelegenheid te starten met een gebouw dat door hem in 1874 getekend werd



(1)

"On the parade Ostend"

Het lage gebouw in het midden van de tekening is het militaire kwartier dat op het ogenblik dat de schets gemaakt werd reeds als stalling van koning Leopold II dienst deed. De vestingwal is reeds ontmanteld.

I. Het Koninginnekwartier of Groot Kwartier

Op het grondstuk begrensd door de Van Iseghemlaan, de Christinastraat en deels de Langestraat en de Vlaanderenstraat daar waar nu het Europacentrum staat, stond de Schouwburg van Oostende tot de afbraak in 1965 (2).

In 1865 besliste de regering dat Oostende van zijn vestingfunctie werd ontheven waardoor de vestingen konden geslecht worden.

Op 4 juli 1866 droeg het Ministerie van Oorlog het domein waarvan sprake hierboven en de zich daarop bevindende gebouwen over aan het Ministerie van Financiën, Dienst der domeinen, die het bij de Civiele lijst voegde om als stalling voor de koninklijke paarden te dienen (3).

Het geheel werd in 1901 overgedragen aan de stad om een nieuwe Schouwburg te bouwen.

De kazerne welke in 1741/1742 (4) op bedoeld grondstuk gebouwd werd, droeg de naam Koninginnekwartier (later Groot kwartier).

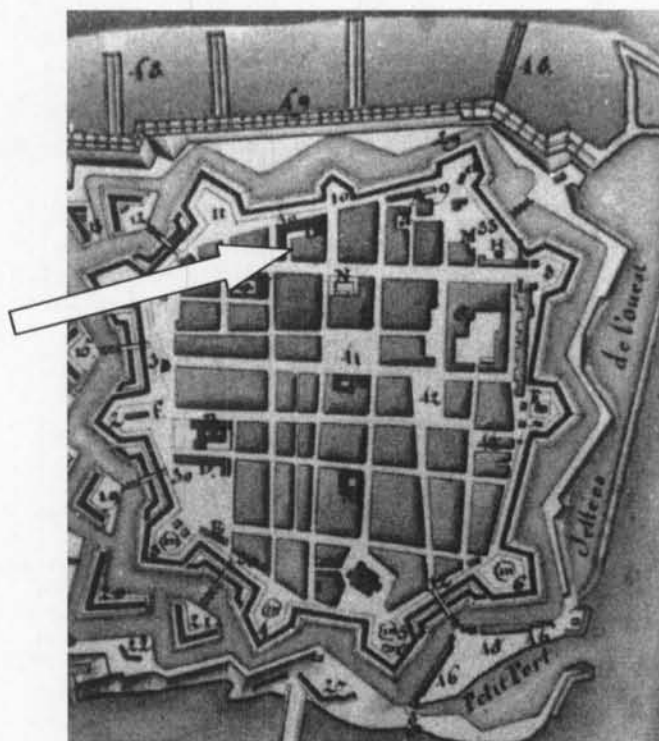
Oostende had een grote behoefte aan militaire onderkomens. De stad was niet alleen bezet door een soms min, soms meer belangrijke troepenmacht maar er was ook veel passage van troepen die het vanaf de tweede helft van de 17^{de} eeuw noodzakelijk maakten bijkomstige militaire gebouwen te voorzien voor inkwartiering. Daardoor waren de burgers voor een deel bevrijd van de last soldaten in hun woning tegen betaling te moeten opnemen. Ook voor de soldaten was het comfort groter dan in de tentenkampen of in de barakken.

Het Spaans Kwartier, de bestaande stadskazernen (gebouwd in 1691/1692), en het reeds vroeger gebouwde Waals kwartier hadden duidelijk niet voldoende capaciteit om deze troepen een onderkomen te bieden.

De strijd om de macht in Centraal Europa (om het bezit van het rijke Silezië) tussen Pruisen en Oostenrijk, die onderscheidenlijk Frankrijk en Engeland als bondgenoot kregen, is aanleiding tot de Oostenrijkse Successieoorlog (1740-1748). Frankrijk en Oostenrijk stonden sedert de Spaanse successieoorlog (1702-1713) steeds met getrokken messen tegenover elkaar. De Franse politiek had sedert Lodewijk XIV zijn zinnen gezet op de Spaanse, later Oostenrijkse, Nederlanden. Ook Oostende kreeg voor de zoveelste maal last van de Franse veroveringsdrang en werd door Lodewijk XV van augustus 1745 tot februari 1749 bezet.

Hij belastte D'Aymé, één van zijn ingenieurs, met het toezicht op de fortificatiewerken van Oostende en de forten Philippe en Plassendale.

Deze ingenieur stelde op 17 januari 1746 een verslag op (zonder schets) over de gebouwen die bestemd waren om de troepen te logeren (5).



(6)

De pijl duidt de ligging van de kazerne en het paviljoen aan.

De beschrijving omvat de kamers op het gelijkvloers en de verdieping, de zolders, de koer, de trappen en de ingangen.

De ganse kazerne is door soldaten bezet met uitzondering van het paviljoen voor de ingenieurs.

Interessant is de volgende opsomming:

Aantal kamers op het gelijkvloers:	37
Aantal kamers op de mansarde:	37
Aantal bedden op het gelijkvloers:	198
Aantal bedden op de mansarde :	210
Totaal bedden	408

Totale capaciteit aan manschappen à drie man per bed: 1224.

Het gebouw is met de rechtereulel aangebouwd aan het Kwartier van het Paviljoen bestemd om de hoofdingenieur van de koningin van Hongarije (sic) (7) te huisvesten.

D'Aymé zelf en een andere ingenieur (M. de Rocalette) bezetten vier kamers op het gelijkvloers en vier op de verdieping. Er is nog een waterput, een koer en een stal voor vijf paarden. Bij dit paviljoen is een doorgang die toegang verschaft tot de koer met op de linkerzijde twee kleine kamers en rechts een kamer die als wachtlokaal voor het ganse kwartier dient met daarachter nog een kamer.

Het verslag van D'Aymé heeft het echter niet over twee aaneengesloten huizen waartegen de linkervleugel van het Koninginnekwartier aangebouwd was. Deze huizen dienden als huisvesting voor de Proviandmeester (Munitionnaire) en de Ambtenaar (Commis) van de fortificatiewerken.

In 1756 werden de Europese kaarten anders verdeeld waardoor Frankrijk Oostenrijks bondgenoot werd in de Zevenjarige Oorlog (1756-1763) tegen Pruisen. Deze laatste werd daarbij stevig geholpen door de Engelsen maar dan overzee tegen de Fransen. Maria Theresia had al haar troepen nodig en riep Franse hulp in om Nieuwpoort en Oostende onder controle te houden.

Deze "vriendschappelijke" bezetting duurde van juli 1757 tot november 1762.

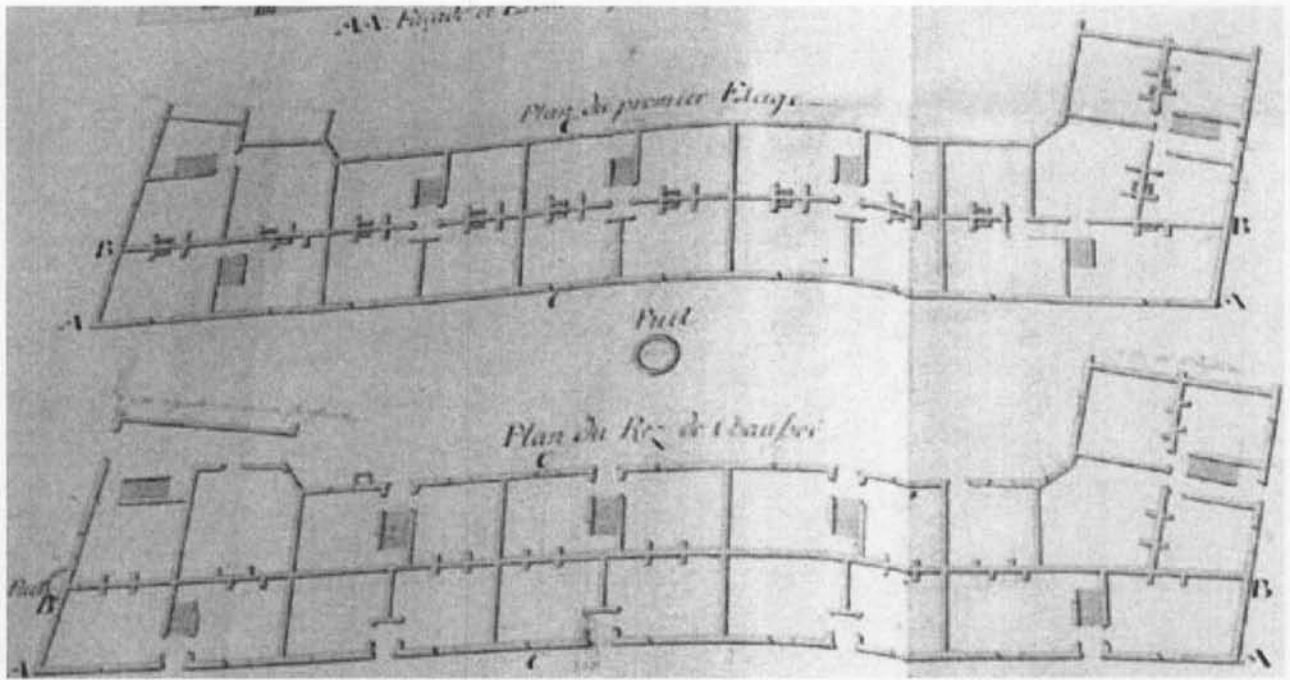
Oostenrijk verloor de match. Pruisen behield Silezië definitief en daarmee werd Frankrijk's hoop op bezit van de Oostenrijkse Nederlanden de bodem ingeslagen.

De Fransen die onderhand Oostende van binnen en van buiten kenden beschikten sedert eind 17^{de} eeuw over een maquette van de stad die zij tijdens hun verblijf enigszins aan de actualiteit aanpasten. Zij maakten later van alle militaire gebouwen en constructies gedetailleerde tekeningen die in een atlas gebundeld werden (8).

Het Koninginnekwartier zoals het voorkomt in de atlas met zicht vanaf de Vestingstraat:

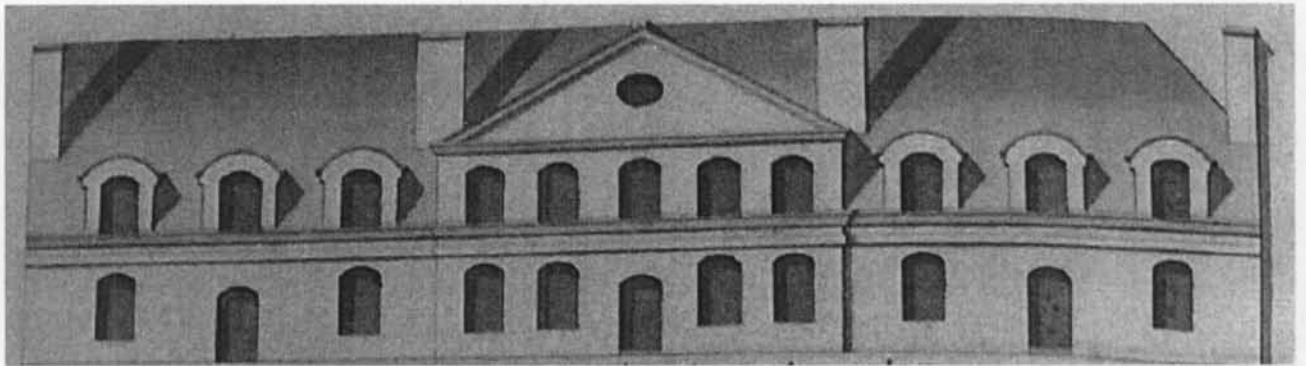


Bemerk de duidelijke overeenkomst met de tekening van Ernest George uit 1874

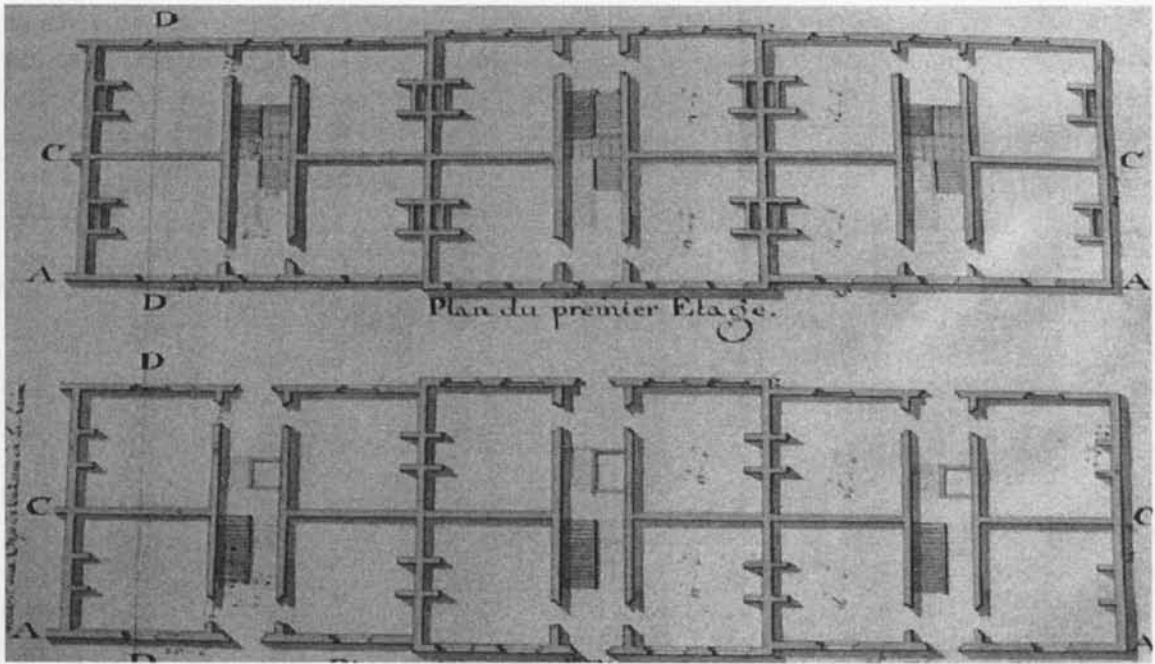


De straat tussen de kazerne en de wallen was de Vestingstraat. Langs de rechterzijde was het gelegen aan de Karnemelkstraat en aan de andere zijde aan de Kalvermarkt

“Het Koninginnekwartier was gebouwd in 1742 tegenover en parallel aan de courtine tussen de bastions van de Meulen en dat van de Cackette (Nrs 10 en 11 op de kaart van 1747 n.v.d.r.). Het metselwerk en het timmerwerk zijn in goede staat en de dakbedekking bestaat uit leien. De kazerne bevatte 23 kamers op het gelijkvloers en 23 op de verdieping. Elke kamer bevatte 7 bedden zodat er plaats was voor 644 man” (9). Opmerkelijk is dat de kamers aan de straatzijde twee per twee rechtstreeks op de straat uitgaven.



De Paviljoenkazerne in de Karnemelkstraat die aansloot op de rechtervleugel van het Koninginnekwartier. Dit gebouw werd opgetrokken in 1707-1708 (10).

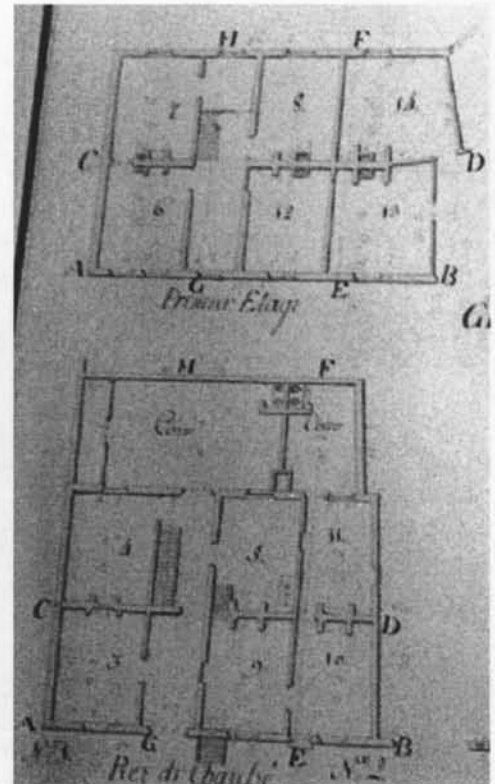
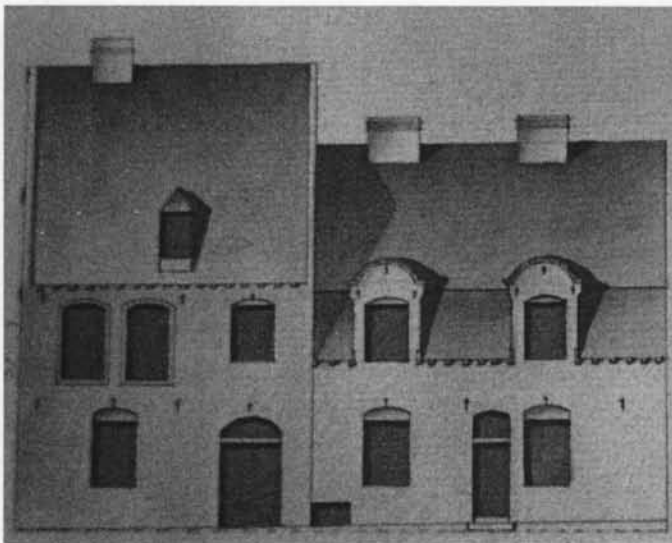


“Dit gebouw lijkt oud te zijn. De staat van het metselwerk en timmerwerk is vrij behoorlijk
De dakbedekking bestaat uit leien.

Deze kazerne heeft twaalf kamers onder en twaalf kamers boven die elk vijf bedden kunnen bevatten wat een logeermogelijkheid voor 240 man inhoudt.”

Het ganse kwartier had nu dus een capaciteit van 884 man.

Zoals reeds eerder vermeld was het Koninginnekwartier met de linkervleugel aangebouwd aan het Kwartier van de proviandmeester en de ambtenaar van de fortificaties:



“Het kwartier van de proviandmeester (11) bestaat uit de lokalen 3, 4, 5, 6, 7, 8 en een koer met citerne. Het gebouw is in goede staat en voldoende stevig. De dakbedekking bestaat uit pannen. Het is ongeveer een dertigtal jaren geleden gebouwd (dus een twee à vijftal jaar vóór het Koninginnekwartier n.v.d.r.).

De ambtenaar van de fortificaties bezet de lokalen 9, 10, 11, 12, 13, 14 en de kleine koer met citerne. Dit gebouw leunt aan tegen het Koninginnekwartier.”

Verdere berichtgeving over dit kwartier dat verder Groot Kwartier wordt genoemd beperkt zich tot nota's over de bezetting en de kosten voor herstelling (12).

Zo is er op 26 juli 1802 een deel van de 8^{ste} Demi-Brigade ingekwartierd (13)

Op 21 november 1803 besliste de Minister van Oorlog 3.700,-frank uit te trekken voor de verbouwing van het kwartier tot Depot voor 500 convalescenten (14). Dit Depot is er echter nooit gekomen.

Napoleon decreeteert op 31 augustus 1810 dat alle militaire gebouwen aan de gemeentelijke overheden moeten overgedragen worden die deze dan ook moet onderhouden.

Op 27 juni echter was er al een proces-verbaal van overgave opgemaakt waarbij voor het Groot Kwartier vermeld werd: “Het gebouw is samengesteld uit een gelijkvloers met mansardes en zolders, 14 gangen, 65 kamers voor 600 manschappen, werklui en wasvrouwen of 800 soldaten.

69 Tafels, 67 banken, 63 geweerrekken, 268 kapstokken, 63 broodplanken met 126 steunen en 5 kalkbakken. Het gebouw is in voldoende goede staat maar vergt toch een algemeen nazicht. Een groot deel van de dakleien zijn versleten” (15).

In de periode van het Verenigd Koninkrijk (1815-1830) zien wij dat dit kwartier in slechte staat verkeerde, niet voor verdediging bruikbaar wegens niet bomvrij en dus slechts kon dienen voor huisvesting van troepen in vreedstijd (16). Het kwartier werd voortaan ook gebruikt als woongelegenheden voor families van militairen (17).

Er werden in de periode 1818-1823 wel drie nieuwe kazernes gebouwd op de Hazegraswijk

In zijn “Mémoire d'attaque et de défense de la place d'Ostende...” van 7 juni 1843 schreef de 1^{ste} kapitein, commandant van de genie, Poswick dat het gebouw sedert lang verlaten is en nu in zeer slechte staat is met uitzondering van een deel van de noordelijke vleugel waar een stal voor 50 paarden is ingericht. Het is de enige kazerne die nog rest in de stad en kan 400 man onderbrengen (18).

Zijn opvolger, 1^{ste} kapitein van de genie Trumper, zegt in zijn “Mémoire descriptif de la place d'Ostende et de ses environs” in december 1849 dat de kazerne gebouwd was in 1741 en hersteld in 1848 om als logement voor een deel van het garnizoen te dienen. Hij bezit een waterput met pomp die rijkelijk water van goede kwaliteit levert. In de noordelijke vleugel is een stal voor 58 paarden ingericht (19)



(20)

Op 4 juli 1866 wordt het domein tenslotte aan het Ministerie van Financiën overgedragen (21). Het was gelegen achter de courtine 5-6 (In de oorspronkelijk tekst staat foutief 4 vermeld i.p.v.5). Het was begrensd door de Noordstraat, Vlaanderenstraat, Langestraat, Christinastraat en enkele particuliere gebouwen.

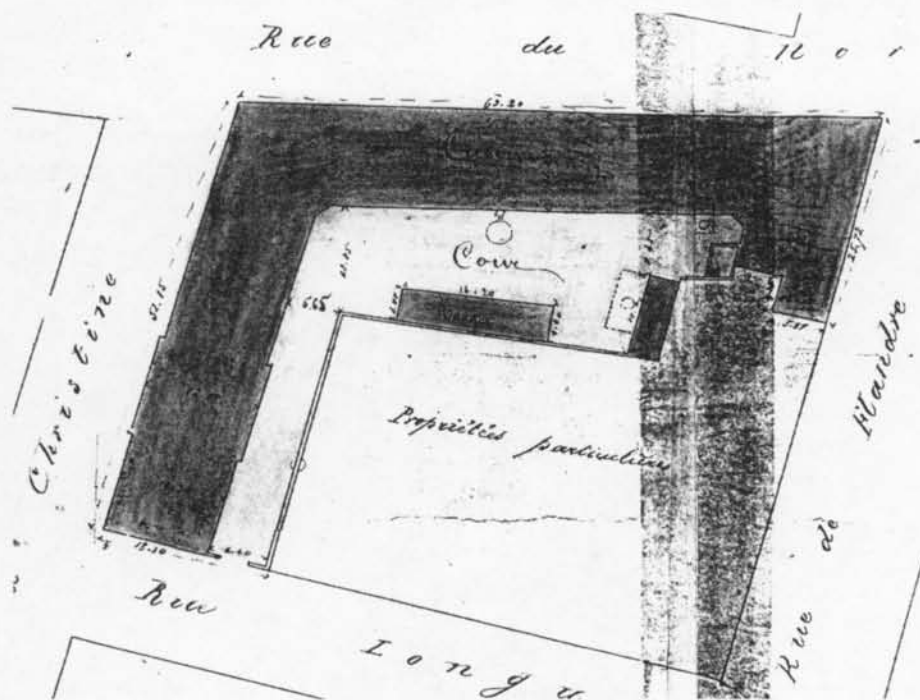
De hoofdingang bevond zich in de Langestraat Nr 26 en had de volgende gevelbreedten:

Langestraat: 18m 30
 Christinastraat: 52m 15
 Noordstraat: 62m 72
 Vlaanderenstraat: 25m 72

Er was een voorhof dat als ingang diende en een binnenplaats waar de drie binnengevels op uitgaven. Op de binnenplaats bevond zich een houten loods van 16m 20 lang en 4m 14 gemiddelde breedte, tegen de noordelijke vleugel staat een pomp en tegen de muur van de kleine koer aan de oostelijke gevel is er nog een latrine van 10m op 3m 20. Aan de oostelijke gevel is een kleine woning, met koer en latrine, met ingang in de Vlaanderenstraat. De scheidingmuur van de binnenplaats paalt aan de particuliere gebouwen van de Vlaanderenstraat en de Langestraat. In het voorhof, onder de scheidingmuur met de particuliere gebouwen was een gemeenschappelijke put met bronwater. Bovenop het gelijkvloers was er een verdieping met mansardes en een zolder.

De drie vleugels bevatten volgend meubilair dat onroerend geworden is ingevolge art. 523 en 525 van het Burgerlijk Wetboek: 12,89 lopende meter veldbed in dennenhout

1,50	“	dennenhouten kapstok
240,20	“	dennenhouten kapstok
53,50	“	dennenhouten geweerrekken
10,95	“	stenen voederbak
11,60	“	eiken stalrekken

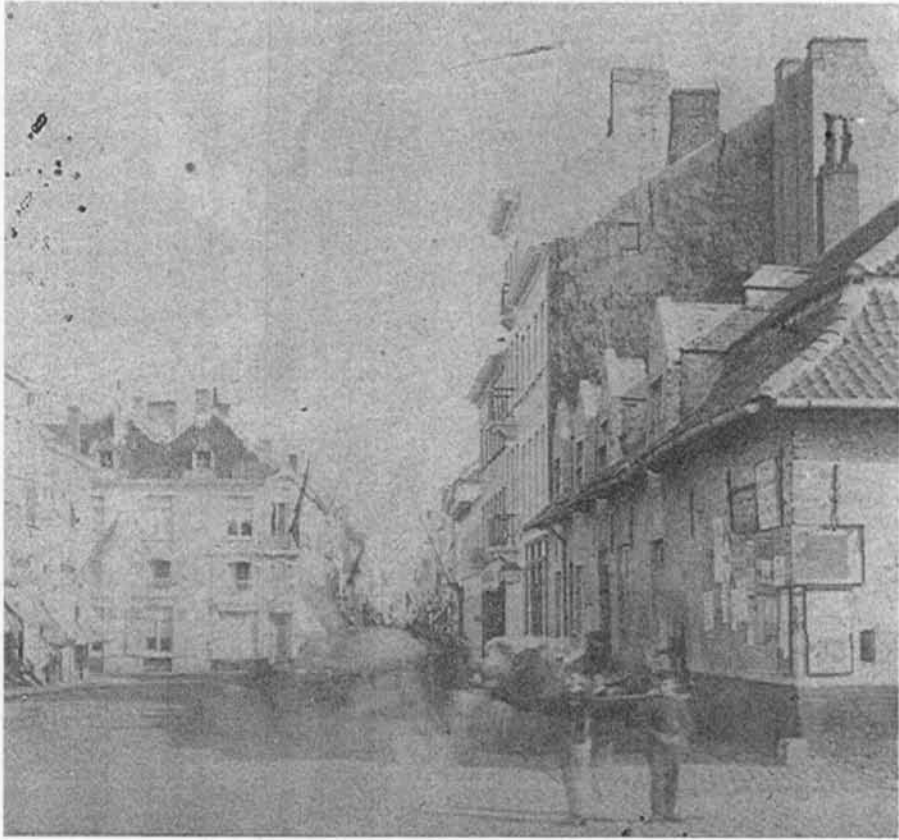


De bebouwde oppervlakte	0h 14a 50ca
Binnenplaats inbegrepen loods, latrines, bestrating en scheidingsmuren	0h 07a 70ca
Totaal	0h 22a 20ca

Daarmee was het lot van deze oude kazerne bezegeld.

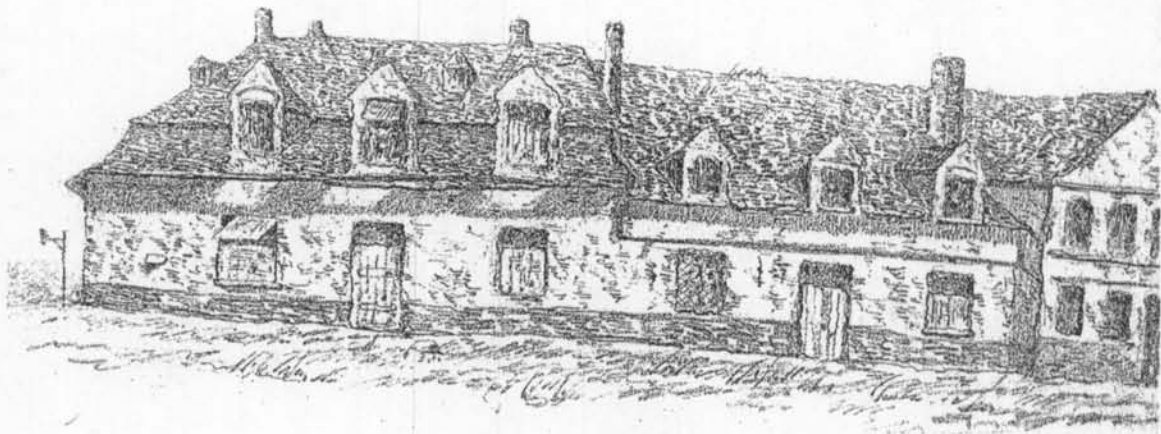
De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige kring De Plate beschikt in zijn archief echter over een unieke en originele foto waarop een gedeelte van deze kazerne te zien is, namelijk de hoek van de Van Iseghemlaan en de Vlaanderenstraat.

Wij mogen u deze foto in het kader van dit artikel zeker niet onthouden:



En ook de schilder Auguste Musin vond het de moeite dit bouwwerk nog even op papier te schetsen maar hij sloeg de bal schromelijk mis als hij het had over een “oude Spaanse kazerne”.

*Calle de San Cristobal de Espana
Calle de San Cristobal a Olanda
21. September 1867
Auguste Musin*



(22)

Glossarium (deel 2) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 2 – 1939/1945).

LST ramp: Engelse afkorting van "Landing Ship Tank" ramp of "helling". Is een gefabriceerde verharde helling op de oever van een vrij watervlak voor het aanmeren (of stranden) van landingsvaartuigen (landingsboten en -schepen) waarbij het vaartuig haaks op de helling aanmeert (of strandt) en waar na het neerlaten van de ingebouwde laadklep of boegklep op de helling, de landing zonder laad- en losgerij kon ontscheept worden (aan wal gereden).

In Oostende werden er drie dergelijke hellingen door de Britse genie gebouwd nl.:

LST ramp nr. 1, aangelegd in de gedeeltelijk gedempte oude sluis van het Visserijdok (gebouwd in 1922-1928 en wegens instortingsgevaar in 1935-1937 vervangen door een nieuwe sluis, de huidige). De ontschepinghelling werd aangelegd tussen de beneden sluishoofden. Op 18 september begonnen kon de installatie op 5 oktober 1944 in dienst genomen worden. De helling kon bij alle tijstanden gebruikt worden. Aan de helling kon één LCT (landingsboot) aanleggen (zie fig. nr. 26 en 29)-.

LST ramp nr. 2, geconstrueerd op het zuidelijke uiteinde van het Schuuldok (nu Montgommerydok) door het schuin weghakken van de kopplaat van de kaaimuur over uiteindelijk de volledige breedte van het dok. De maximum pijl van het weghakken bedroeg 0,73 m., met een schuin oplopende zijde van 2,60 m. Aan de helling konden 4 LCT's aanleggen. De werken werden op 13 oktober gestart en de installatie kon op 28 oktober 1944 in gebruik genomen worden (zie fig. nr. 27 en 30).

LST ramp nr. 3, aangelegd om het lossen van de grotere landingsschepen (LST) mogelijk te maken (veel groter laadvermogen). Als inplantingsplaats werd gekozen voor het eenvoudig aanvaarbare noordelijk kaaihoofd van het Zeewezendok (door het graven, door de Duitsers, van een nieuwe toegangseul voor het dok was het kaaihoofd eigenlijk een eiland geworden) naast de onbruikbare Zeewezen sluis (zie fig. nr. 28). Een glooiing werd aangelegd en een geniebrug geworpen over de sluishoofden om de helling te verbinden met het "vaste land". De werken werden aangevangen op 15 oktober en reeds op 31 oktober 1944 kon de installatie in dienst gesteld worden.

Landingschepen: zijn speciaal ontworpen zeegaande vaartuigen die specifiek ontworpen en gebouwd zijn (en waren) voor het ontschepen van voertuigen en troepen op vijandelijke stranden of/ en oevers. Dus voor het aan wal brengen van aanvalstroepen. In een tweede fase dienen ze ook voor het bevoorraden en versterken van het bruggenhoofd.

Deze schepen hebben (hadden) een relatief kleine diepgang en waren voorzien van een laadklep of valreep, onder de vorm van een neerklapbare boegdeur, die kon neergalaten worden op het strand (of helling). Over de valreep reden de ingeschepte voertuigen, of stormden de troepen het stand of wal op (zie fig. nr. 31 voor het principe).

Tijdens W.O. II onderscheidde men bij de Britten en de Amerikanen twee specifieke types van landingsvaartuigen, de Landing craft, LC-, landingsboot en de Landing Ship, LS-, landingsschip. De landingsboten waren korter dan 70 m. en niet geschikt voor "de grote vaart" (op de oceaan). De landingsschepen waren veel groter en hun laadvermogen was een meervoud van deze van de -boten. Ze waren geschikt voor de vaart op de oceaan.

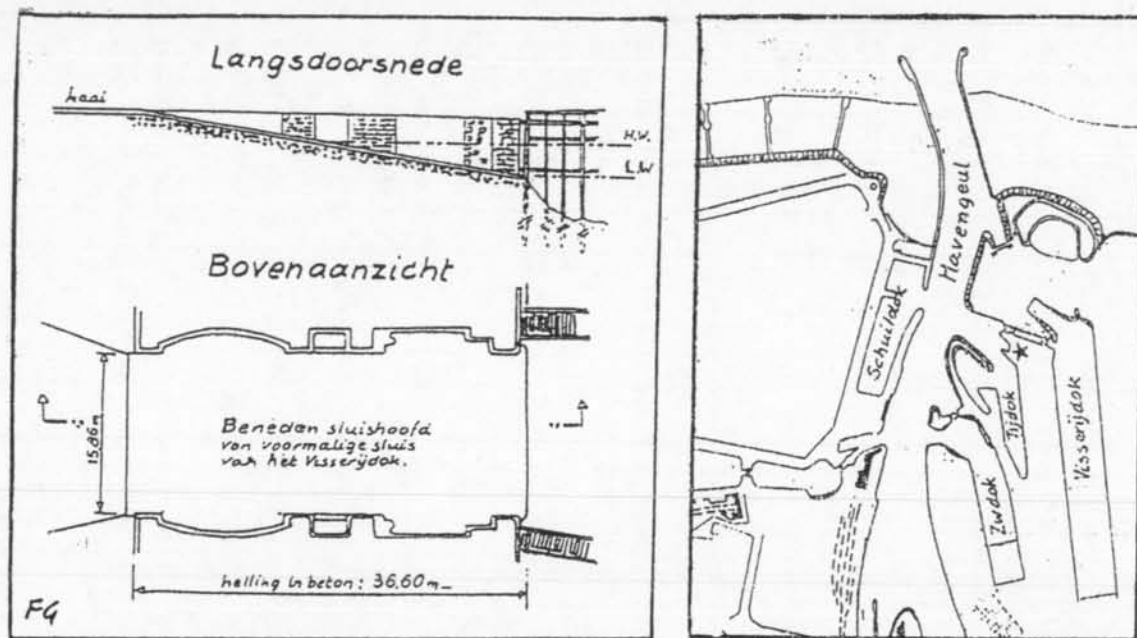
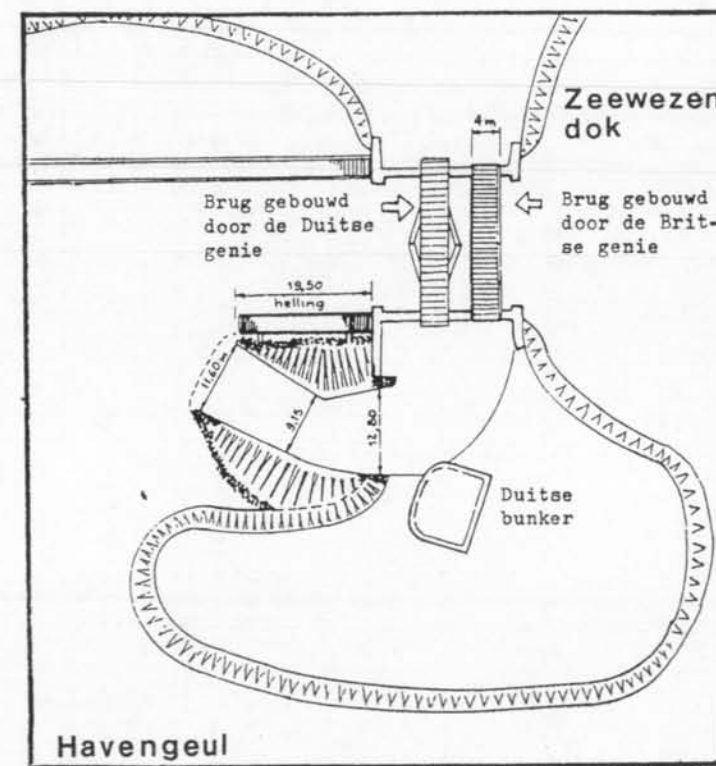
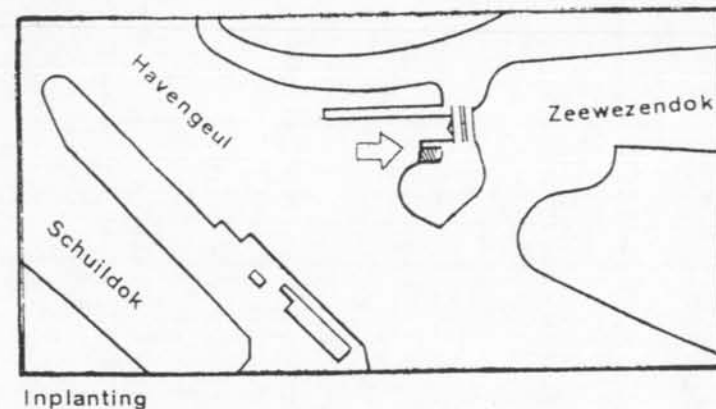


Fig. nr. 26. Oostende 1944, LST-helling nr. 1 (LST ramp no. 1). Inplanting, bovenaanzicht en langsdoorsnede van de door de Britten gebouwde landingsinstallatie tussen de beneden sluis-
hoofden van de voormalige Visserijsluis. De helling bestaat ten heden dagen nog, (december 2005).



HAVEN OOSTENDE 1944 L.S.T. HELLING Nr.3	Fig.nr.28 F.Gevaert 1989
--	--------------------------------

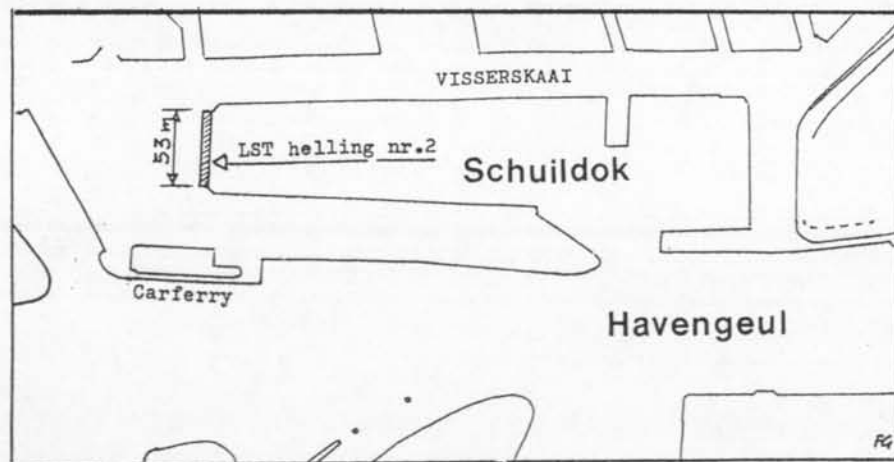


Fig. nr. 27. Oostende 1944. LST- helling nr. 2. Inplanting van de helling in het Schuieldok, nu Montgomerydok. De helling verdween bij de aanleg van de Mercatorsluis, (1772-1976).

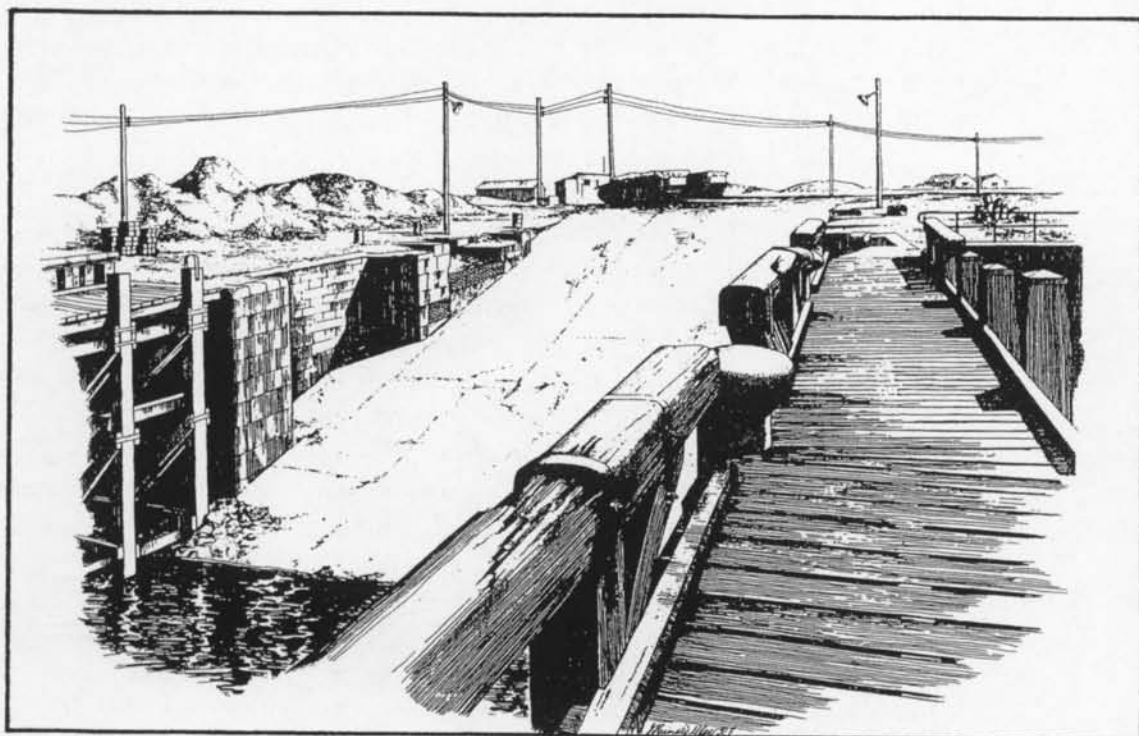


Fig. nr. 29. Oostende 1944. Pentekening van Cpl (korporaal) J. Hindle van de Britse Genie, van de LST-helling nr. 1 in de voormalige Visserijsluis, (zie fig. nr. 26). Op het Sluisplein bemerken we twee "Buffalo's", dit zijn gepantserde amfibische rupsvoertuigen die o.m. ingezet werden bij de ontschepping op Walcheren, (01.11.1944). Rechts in de achtergrond twee loodsen op de Hendrik Baelskaai en links de Halve maan en de scheepswerf van Seghers.

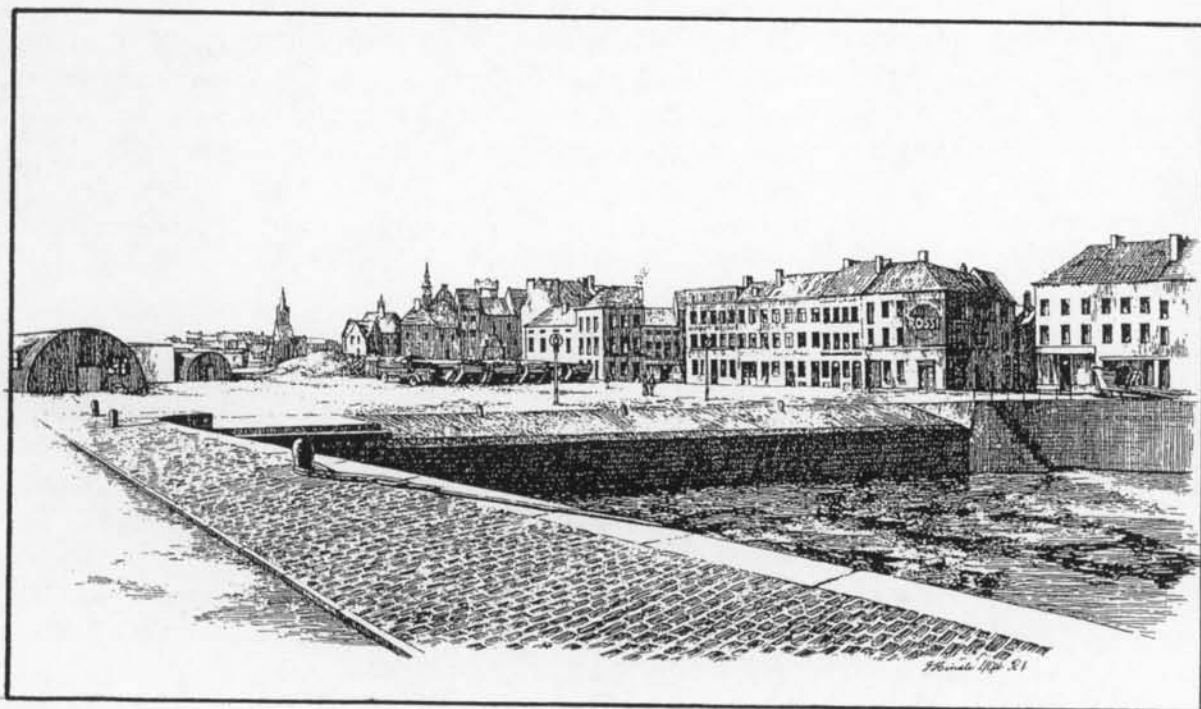


Fig. nr. 30. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de LST-helling nr. 2 in het Schuuldok. Men bemerkt de afgeschuinde kopmuur waarop de boegkleppen werden neergelaten ("landed" - eng.) van de landingsboten (Landing Craft Tank) die er aanmerden. Op de tekening bemerk je de bolders waaraan de vaartuigen afgemeerd werden. In de achtergrond vier "Buffalo's" van de Britten, evenals een vrachtwagen. Links bemerk je twee "Nissen huts" van de Britten en een Duitse bunker. De achtergrond wordt gevormd door het Hazegras, Vindictivelaan en de herbergen van de Visserkaai.

Het zou ons hier te ver leiden om alle types te vermelden en te beschrijven. We beperken ons tot de types die gebruik maakten van de Oostendse haven, o.m. in hoofdzaak de LCT's (Landing Craft Tank) en de LST's (Landing Ship Tank). Voor de beschrijving verwijzen wij naar fig. nr. 32 én 33.

Daarnaast waren een aantal types, zoals de landingsvuursteunschepen. Toen de geallieerden de aanval uitvoerden op o.m. het eiland Walcheren op 1 november 1944 om de toegang tot de haven van Antwerpen vrij te maken, verzamelde zich vanaf 27 oktober 1944 in de haven van Oostende, naast zich aldaar reeds bevindende vijftig LCT's, de "Support Squadron Eastern Flank". Het steunsmaldeel bestond uit 4 LCG's, 6 LCF's, 6 LCS's en 5 LCT (R)'s. Voor de beschrijving van deze vaartuigen verwijzen we naar fig. nr. 34 t/m 37.

De haven van Oostende had eind oktober 1944 nog nooit dergelijke concentratie van oorlogbodems gezien (De grote concentratie van Duitse "Phrame" in september 1940 kunnen we moeilijk "oorlogbodems" noemen).

ASR reddingsboten: (Air-Sea Rescue) zee-lucht reddingsboten van de Britse Luchtmacht, Royal Air Force. De RAF had een eigen reddingsdienst. Onmiddellijk na de bevrijding in september 1944 werden ASR-boten gestationeerd te Oostende voor de redding van neergestorte vliegtuigbemanningen. De boten meerden af in het Zeewezendok, o.m. in de toen nog onbeschadigde Schnellbootbunker. Vanuit Oostende werden twee types ASR-boten ingezet: de Thornycroft en de British Power Boat. Voor de beschrijving van beide verwijzen we naar fig. 40 en 41.

Motortorpedoboten: op 14 februari 1945 werden door een accidentele brand 12 motortorpedoboten van de Royal Navy en de Royal Canadian Navy vernield (met talrijke doden) terwijl ze gemeerd lagen aan de Istanbulkaai. Vier Britse MTB's van het type Fairmile D (MTB 776, 789, 791 en 798) en twee van het type British Power Boat (MTB 438 en 444) evenals 6 Canadese van het laatst vernoemd type (MTB 459, 460, 461, 462, 465 en 466) gingen in vlammen op. Voor de beschrijving van deze MTB's verwijzen we naar fig. nr. 3 en 39.

Nissen hut: geprefabriceerde legerbarak uit gegalvaniseerd gegolfd plaatstaal, genoemd naar de uitvinder, de Britse mijnbouwingenieur en luitenant-kolonel Peter N. Nissen (1871-1930).

Standaard Britse legerbarak bestaande uit gecentreerde gegalvaniseerde golfplaten in zacht staal. Aaneengebouwd tot een halve cirkelvormige buis, diameter 4,80 m (16 voet), verankerd aan een betonnen vloerplaat. Voor- en achterzijde afgesloten door een geprefabriceerde houten eindschot. Schot voorzien van een deur en twee vensters aan de voorzijde van de barak plus gebeurlijk een deur in het achterste eindschot. Sommige barakken waren ook voorzien van een of twee zijvensters aan beide zijden (soort standvenster) (zie fig. nr. 30 en 43).

Uit het basistype Nissen hut werden ook een aantal andere toepassingen ontwikkeld, nl. o.m. een type met grotere diameter die gebruikt werd als werkplaats voor het herstellen van voertuigen, al of niet gepantserd, vliegtuigen en andere wapens.

De Generaal Mahieukazerne, door de Britten gebruikt als "Transit Camp", werd door hen uitgebreid met een ganse Menge Nissen hutten, o.m. in het Maria-Hendrikapark, tussen de velodroom en de Smet de Naeyerlaan (zie rep. "K" van kaart fig. nr. 13, "Haven Oostende, 1944-1945").

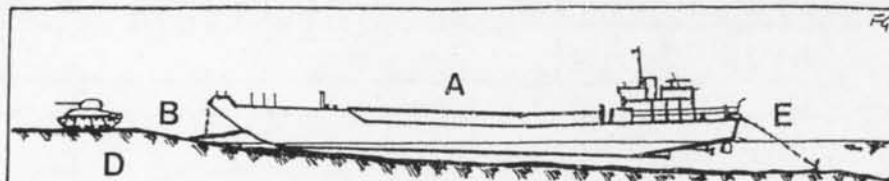
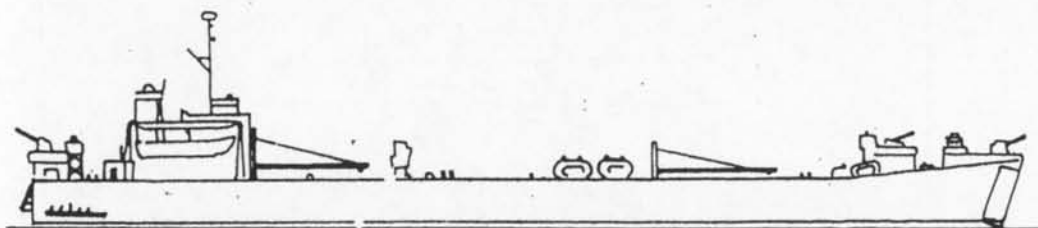


Fig. nr. 31 - LCT, Landing Craft Tank.

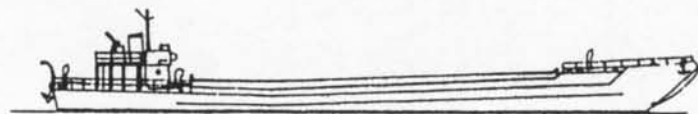
A: landingsvaartuig, tanks; B: valreep, boegdeur, neergelaten op strand (of helling); C: bodem; D: vaste wal; E: zeeanker, uitgeworpen om vaartuig in positie te houden en waarop gewonden wordt met ankerspil om vaartuig los te trekken van het strand bij afvaart.



LANDING SHIP TANK (L.S.T.).

Afmetingen : l.o.a. 100 m x br. 15,20 m x dpg. 4,20 m (diepgang vóór bij stranden 1,15 m).
Twee motoren, GM diesels, 2 x 850 pk, twee schroeven, snelheid 10 knoop.
Lading : 18 x 30 t tanks, of 27 x 3 t vrachtwagens en 8 jeeps en 173 soldaten.
Bemanning : 86.
Bewapening : 1 x 12 pond kanon, 6 x 1 20mm kanonnen.
Gebouwd in V.S.A., 1942-45, 114 in dienst bij Royal Navy.

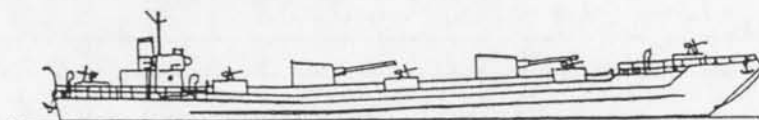
fig 32



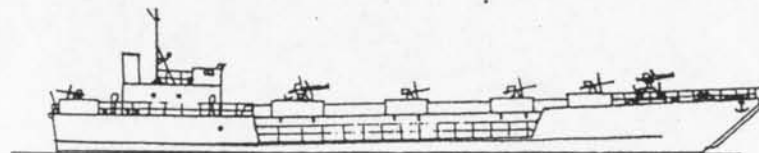
LANDING CRAFT TANK (L.C.T.), TYPE 3.

Afmetingen : l.o.a. 58,18 m x br. 9,46 m x dpg. voor 1,14 m - achter 2,14 m.
Twee motoren, Stirling, 2 x 1000 pk, twee schroeven, snelheid 11,5 knoop.
Lading : 5 x 40 t tanks of 11 x 30 t tanks, of 10 x 3 t vrachtwagens, of 300 t lading.
Bemanning : 12.
Bewapening : 2 x 1 2 pond kanonnen of 2 x 1 20 mm kanonnen.
Gebouwd in G.B., van vier types : LCT(1), LCT(2), LCT(3) en LCT(4), van verschillende afmetingen (kleinste 46 m lang, grootste 58,19 m). In totaal werden er 1719 LCT's gebouwd in G.B. (1941-1944).

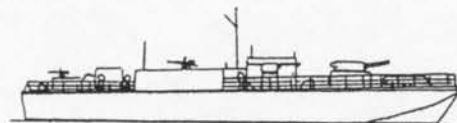
fig 33



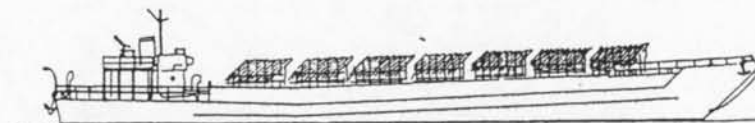
Figuur nr. 34 - LCG(L)3, Landing Craft Gun, Large, Type 3.
Omgebouwde LCT(3), bewapend met twee 4.7 inch en tot acht 20 mm kanonnen.
Gebouwd om vuursteun te geven aan de troepen op de stranden.
Bemanning : 47. Dertig vaartuigen in dienst genomen door R.N.



Figuur nr. 35 LCF(4), Landing Craft Anti-Aircraft, Type 4.
Omgebouwde LCT(4), bewapend met luchtdoelkanonnen voor verdediging tegen luchtaanvallen van de troepen op de stranden en ontschepingsvloot.
Bewapening : 4 x 1 2-pond en 8 x 1 20 mm A.A. kanonnen.
Bemanning : 66. Achtentwintig vaartuigen in dienst genomen door de R.N.



Figuur nr. 36 LCS(L)2; Landing Craft Support, Large, Type 2.
Omgebouwde LCT(S), gewapend met een vier inch rook mortier, 1 x 6-pond en x 20 mm kanonnen, 2 x 1 .50" mg's.
Bemanning : 25. Tien vaartuigen in dienst genomen door de Royal Navy.



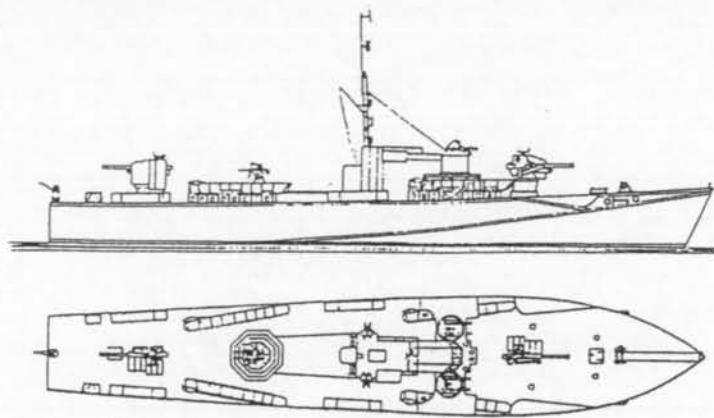
Figuur nr. 37 LCT(R), Landing Craft Tanks (Rockets).
Landingsvaartuig tanks uitgerust met 1080 halve-duims raketten.

Britse landingsvuursteun-
schepen

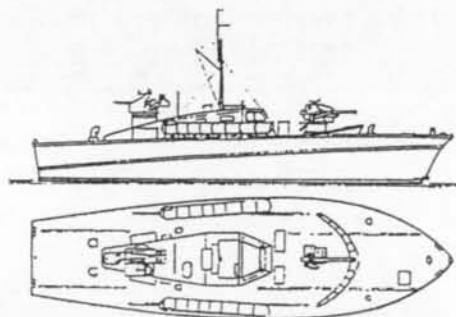
Fig. nr. 34-37

F GEVAERT

1989



Figuur nr. 38: Fairmile Type D Motortorpedoboot.
 Ontworpen door de Britse Admiraliteit, constructie in hout.
 Afmetingen : l.o.a. 30,08 m x br. 6,48 m x dpg. achter 1,56 m.
 Waterverplaatsing 105 ton. Vier motoren Packard van 1250 pk.
 Snelheid 31 knoop, autonomie 1200 zeemijl bij 10 knoop.
 Bewapening : 2 x 1 6 pond kanon, 1 x 20 mm kanon, 2 X 2 m.g.'s .50"
 in aangedreven koepels.
 4 x 18" torpedo's, 2 dieptebommen.
 Bemanning : 30. Gebouwd : 1942-44, aantal : 210 boten.



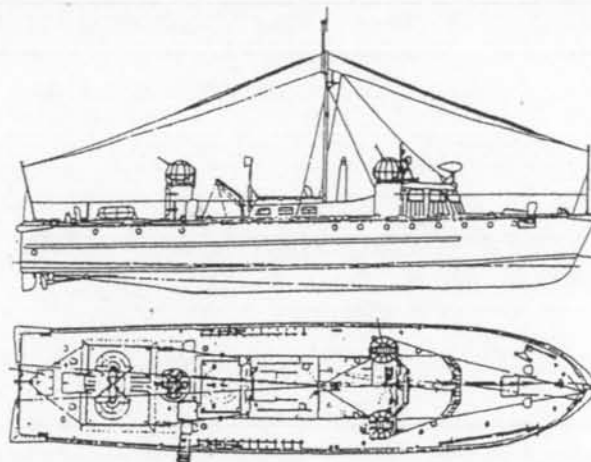
Figuur nr. 39: British Power Boat Motortorpedoboot.
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe.
 Afmetingen : l.o.a. 21,88 m x br. 6,28 m x dpg. achter 1,68 m.
 Waterverplaatsing 51,6 ton. 3 motoren Packard van 1200 pk.
 Snelheid 39 knoop, autonomie 600 mijl bij 15 knoop.
 Bewapening : 1 x 6 pond kanon, 1 x 2 20 mm kanonnen in aangedreven
 koepels.
 2 x 18" torpedo's
 Bemanning : 17. Gebouwd 1942-45, aantal 80.

Britse MTB's

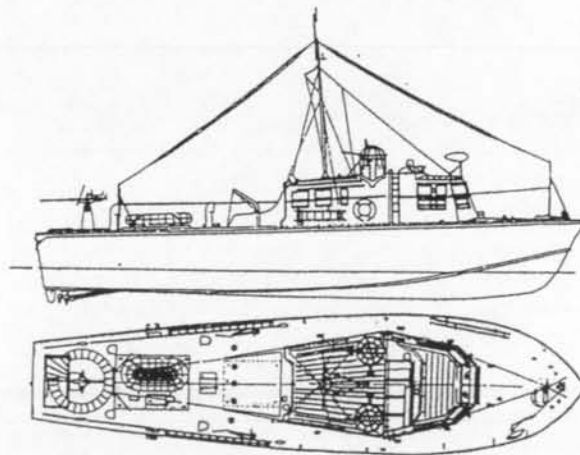
Fig. nr. 38 & 39

F GEVAERT

1989



Figuur nr. 40: Thornycroft 67 ft High Speed Launch.
 Ontworpen door John I. Thornycroft & Co. Ltd., Hampton.
 Afmetingen : l.o.a. 20,44 m x br. 4,58 m x dpg. 1,22m
 2 motoren van 650 pk, snelheid 24,7 knoop. Autonomie : 600 mijl.
 Bewapening : 3 koepels met 2 m.g. .303 duim.



Figuur nr. 41: British Power Boat Co. Type 3, "Hants and Dorset"
 68 ft R.A.F. High Speed Launch.
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe, 1943.
 Afmetingen : l.o.a. 20,75m x br. 5,04 m x dpg. 1,22m
 3 motoren van 500 pk, snelheid 28 knoop, autonomie 580 mijl
 Bewapening : 1 x 20 mm, 2 koepels met 2 m.g.'s .303 inch.

Reddingsboten v.d. R.A.F.

Fig. nr. 40 & 41

F GEVAERT

1989

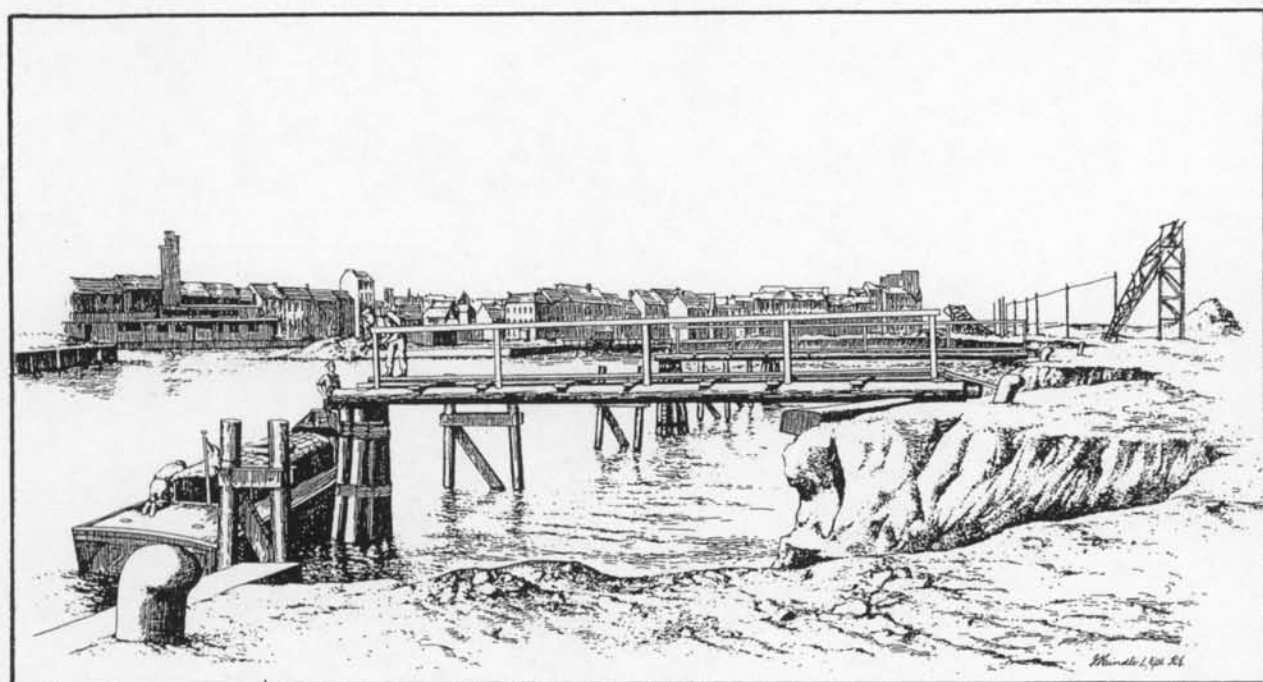


Fig. nr. 42. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de voorlopige aanlegsteigers in het zwaar gehavend Zeewezendok, waarvan de oostelijke dokmuren quasi volledig vernield waren door de terugtrekkende Duitsers, (zie fig. nr. 12, blz. 2005-207). Aan de steiger een dienstvaartuig, (seaplane tender) van de RAF. Deze kleine motorvaartuigen werden gebruikt door de Britten voor reddingsoperaties vlak onder de kust.

In de achtergrond bemerk je het Carferrystation en de Visserkaai., evenals de "Duitse" toegangseul tot het dok. Midden in de voorachtergrond bemerk je de noodbrug door de Britse Genie geworpen over de Zeewezendoksluis ten behoeve van LST-helling nr.3. Op de brug is een vrachtwagen afgebeeld.

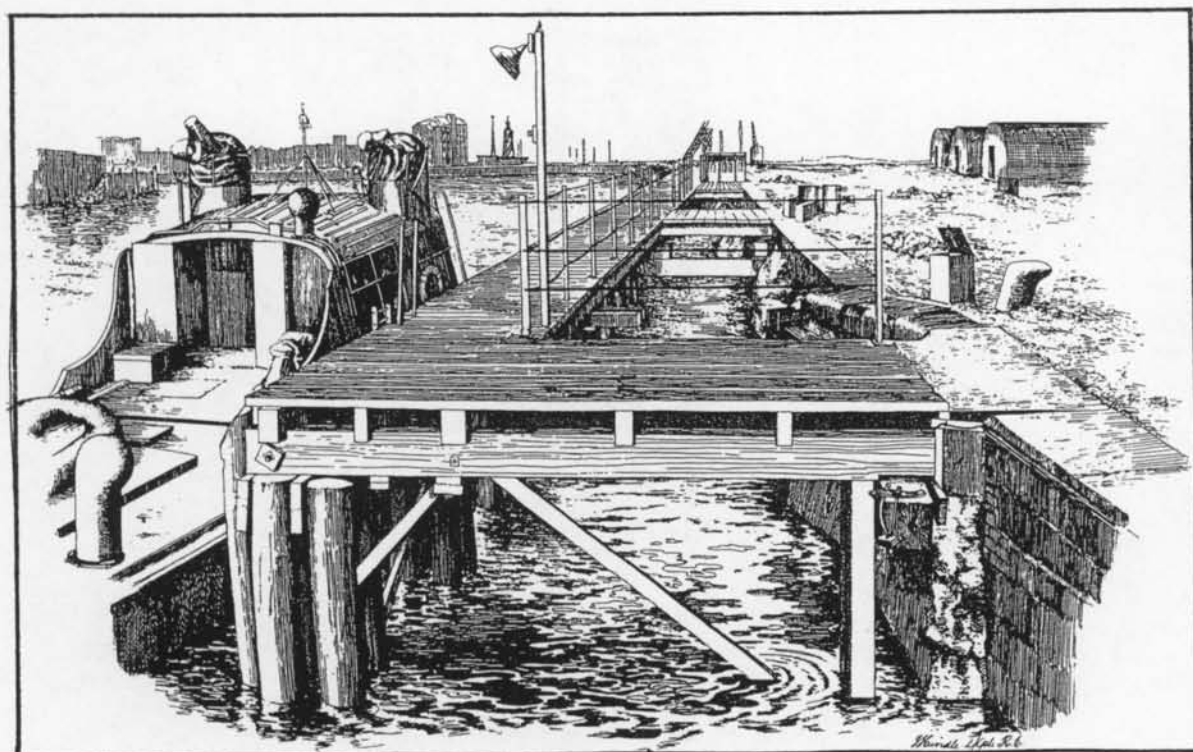


Fig. nr. 43. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de voorlopige aanlegsteigers in het Zeewezendok, die er aangebracht waren om de ASR-boten van de R AF te meren. Aan de steiger bemerk je een ASR-boot van de RAF van het type British Power Boat, Type 3, "Hants and Dorset", (zie fig. nr. 41). Rechts bemerk je enkele "Nissen huts".



Fig. nr. 44? Haven Oostende, september/oktober 1944. Canadese geniesoldaten (Royal Canadian Engineers), bij de aanleg van de Dumbo-pijplijn op de aanlegsteiger aan het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van het clubhuis van de roeivereniging RSNO (vulgo : "de Sport Nautique"). Het beginpunt van de pijplijn lag op de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) te Oostende. In de achtergrond de Prinses Elisabethlaan te Bredene (Sas-Slijkens). Helemaal links de schouw van het visafvalverwerkingsbedrijf "Pescator", gelegen op het einde van de Prinses Elisabethlaan, (wordt aldaar "Brugsesteenweg"). Midden achtergrond, aan de Prinses Elisabethlaan, het bijhuis van de coöperatieve S.E.O. (Bijhuis Nr. 8), op de hoek van de Spaarzaamheidstraat.

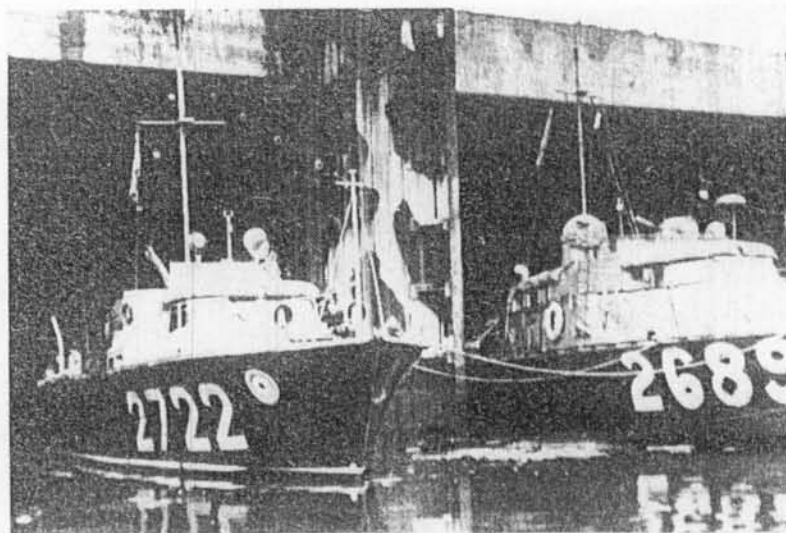


Fig. nr. 45. Haven Oostende 1944/1945. Britse zee-lucht reddingsboten van de RAF gemeerd in de Duitse snelbootbunker (S-bootebunker) in het Zeewezendok, (toen nog onbeschadigd). Rechts een British Power Boat "Hants and Dorset" (zie fig. nr. 41) en links een Thornycroft (zie fig. nr. 40). Deze types van boten waren respectievelijk ontworpen in 1943 en 1942. Deze boten waren "derde generatie" hogesnelheidsbarkassen van de RAF en specifiek ontworpen en gebouwd voor reddingsoperaties op zee.

Na de oorlog gebruikte de Belgische Luchtmacht vanaf maart 1948 (x) twee "Thornycrofts", die deel uitmaakten van de LZRD (lucht-zee reddingsdienst) en gestationeerd te Nieuwpoort. Ze bleven in dienst tot 1961 toen de reddingshef schroefvliegtuigen in dienst genomen werden de Belgische Luchtmacht, (oprichting van de Heliflight - nu 40^e Smaldeel).
(X): Wandelaer - sur l'Eau, mei 1948).

Dumbo: codenaam voor de pijplijn voor brandstof die aangelegd werd vanaf 18 september 1944 vanuit de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) te Oostende naar de frontlijn van de Britten en Canadezen (+ First Belgian Independent Brigade en de "Brigade Prinses Irene" – Nederlanders) in de Kempen, Nederlands Limburg en Noord-Brabant. Naarmate de geallieerden verder oostwaarts oprukten werd de pijplijn verlengd. Op het einde van de oorlog in Europa had de pijplijn Bochum in Westfalen(West-Duitsland) bereikt.

Het traject van de pijplijn vertrok aan de Diepwaterkaai, om vervolgens via de Saskom de oostelijke zijde van het kanaal Oostende-Brugge te bereiken. Vervolgens langs het kanaal via Brugge naar Gent, via de Scheldeboorden naar Dendermonde en het zuiden van Antwerpen. Vervolgens via Herentals naar Lommel en zo verder oostwaarts.

Op 20 september 1944 voer een eerste tanker de haven van Oostende binnen om aan te meren aan de Diepwaterkaai. Het schip werd gekoppeld aan de pijplijn en de bulklading brandstof werd verpompt naar een binnenvaarttanker die gemeerd lag in de Saskom en vervolgens verscheept.

Te Beernem, aan het kanaal Brugge-Gent, was er een pompstation, waar de latere pijplijn die vanuit Dungeness in Zuid-Engeland op de zeebodem aangelegd werd naar Dieppe en vervolgens over land naar Vlaanderen, aangekoppeld werd op de bestaande pijplijn vanuit Oostende.

De "Dumbo"-pijplijn mag niet verward worden met de "PLUTO"-pijplijn (Pipe Line Under The Ocean) die liep vanuit de Isle of Wight (Engeland) over de zeebodem naar Cherbourg in Normandië. Deze pijplijn werd, oh toeval!, op 18 september 1944 in gebruik genomen. De brandstof werd aldaar overgetapt in jerrycans en vervolgens met vrachtwagens vervoerd naar de verbruikers (aan het front en elders) met o.m. de fameuze zogenaamde "Red Ball Express" (bedacht door generaal Ross, chef vervoer van het Amerikaanse leger, om met zesduizend legertrucks continu heen en terug rijdend in lusvorm, de U.S. Army en Air Force te bevoorraden met al de noodzakelijke goederen om oorlog te voeren).

(wordt vervolgd)

J A A R V E R S L A G 2005

1. Raad van Bestuur

De Raad van Bestuur was op 31 december 2005 als volgt samengesteld :

Dhr Jean Pierre FALISE	Voorzitter en archivaris
Dhr Omer VILAIN	Erevoorzitter
Dhr. August VAN ISEGHEM	Erevoorzitter
Dhr Walter MAJOR	Ondervoorzitter
Mevr Nadia STUBBE	Secretaris en website en documentaliste
Mevr. Simone MAES	Penningmeester en archivaris
Dhr Freddy HUBRECHTSEN	Museummedewerker
Dhr August GOETHAELS	Museummedewerker
Dhr Gilbert VERMEERSCH	Materiaalmeester
Dhr Valère PRINZIE	Publicrelations activiteiten
Dhr Ferdinand GEVAERT	Bestuurslid
Dhr Emile SMISSAERT	Bestuurslid
Dhr Koen VERWAERDE	Bestuurslid

a. Vergaderingen, werkgroepen en commissies

De raad van Bestuur hield 11 gewone vergaderingen

Cultuurraad Oostende:

vertegenwoordiger : Dhr Emile SMISSAERT (vervanger : Dhr Walter Major)

activiteiten : 10 algemene vergaderingen (in september vertegenwoordigd door dhr. Major)

Cultuurforum: 1x, op 30/11

Nacht van de Musea en Galerijen: 1x, op 12/2
(5 punten voor propaganda t.v.v. de Cultuurraad)

Open Monumentendag: 6x
- vergaderingen: 10/2, 17/3, 2/6, 8/9 ;
- Open Monumentendag: zondag 11/9 : deelname door ons museum; meer dan 700 bezoekers!
- Medew. brochure: idee en concept "orgel Sint-Petrus- en Pauluskerk"
- Evaluatie: 29/9.

Prijs Cultuurraad - Prijs 2004 niet toegekend; beperkte receptie door het Stadsbestuur voor de genomineerden.
- Prijs 2005: Emile Smissaert laureaat! op 20/12. Voorgesteld door dhr. Y. Dingsen en "De Plate".

(Gemengde) Stedelijke "Commissie voor Cultuur": 2x:
- vergadering op 2/6 en 12/12

Rekeningen 2004 Cultuurraad : nazicht door 2 commissarissen,
- o.w. E. Smislaert op 13/6

Werkgroep "Monumenten en Landschappen" 9x
(6/1, 8/2, 17/2, 14/3, 21/4, 17/5, 31/5, 23/8, 29/11)

Werkgroep "Straatnaamgeving": 1x op 22/2

Werkgroep "Advies werkingsverslagen 2004 en Actieplan 2005": 1x op 14/4

Zomertentoonstelling "Oostende in 1905" : 2x

- Verg. : 26/1;
- Persconferentie: 19/5 ;
- Op eigenlijke tentoonstelling (sectie "Mobiliteit") op 21/5 ;
- Boek: "Oostende in de Belle Epoque: 1905, ..;" Artikel door E. Smislaert:
- Belle Epoquedag" 22/5

Werkgroep "Bibliografie van de Geschiedenis van Oostende".

Leden : Dhr. Prof. Dr. L. FRANÇOIS, Voorzitter

Mevrn C. VERMAUT, G. FARASYN-SCHEPENS, Dhrn F. HUBRECHTSEN,
J. PARMENTIER, F. GEVAERT, I. VAN HYFTE, P. FRANÇOIS. Kwam niet samen.

Werkgroep "Museum" :

Leden : Mevr. MAES; Dhrn FALISE, HUBRECHTSEN, OUVRY en VERMEERSCH

Werkgroep "Website"

Leden : Mevr. STUBBE; Dhrn FALISE en HUBRECHTSEN

De website werd voor de gebruikers toegankelijk

b. 51^{ste} Algemene Statutaire vergadering

Deze vergadering ging door op zaterdag 9 april 2005 om 10u. Drie leden waren afwezig zonder kennisgeving. Verder was iedereen aanwezig of vertegenwoordigd bij volmacht.

De lidmaatschapsbijdragen voor 2005 werden vastgesteld op 11 EUR (aangesloten lid), 15 EUR (steunend lid), vanaf 25 EUR(beschermend lid)..

2. Secretariaat

- a. ***Het secretariaat*** verwerkte 507 stukken in de briefwisseling. Alleen de externe briefwisseling (met uitzondering van reclame, pamfletten, folders en brochures) werd behouden voor nummering. Briefwisseling intern de raad van Bestuur wordt enkel behouden als het nuttig lijkt voor de historiek van de kring.

b. Leden

De kring telde op 31 december 490 leden.

3. Activiteiten

a. Voordrachten

Er waren in totaal 9 avond- en 2 namiddagvoordrachten:

Donderdag 24 februari om 20u
Leopold I en Oostende door dhr Roger Beeckaert

Donderdag 31 maart om 20u
De Oostendse pers in het verleden door dhr Omer Vilain

Donderdag 23 april om 17u
Kroefeltocht, een culinaire schemerwandeling in het licht van Oostende o.l.v. dhr Dirk Beirens

Donderdag 28 april om 20u
Bredene, vroeger en nu door dhr Jos Stubbe

Donderdag 26 mei om 20u
Quiz: onderwerp Oostende

Donderdag 29 september om 20u
H2Oostende: water achter de kustlijn door dhr Dirk Beirens

Zaterdag 8 oktober om 14u30
Geleid bezoek aan Oostduinkerke: de Zouaveroute

Donderdag 27 oktober om 20u
Sint-Petrus en Pauluskerk 100 jaar door dhr Vincent Duflou (in samenwerking met de Cultuurdienst)

Donderdag 24 november om 20u
James Ensor: De daken van Oostende door dhrn Norbert Hostyn en Ivan Van Hyfte

Donderdag 15 december om 14u30 en om 20u
Filmavond: viering 50 jaar De Plate en andere films door dhr Jean Pierre Devolder

Voor de 11 voordrachten geeft dat een totaal van 544 aanwezigen met een gemiddelde van 50 toehoorders per voordracht.

b. Studiebezoeken

Er waren in 2005 geen studiebezoeken voorzien.

c. Podiumoptreden

De kleinkunstmiddag en middagmaal ging door op zaterdag 3 december 2005 in Hotel Royal Astrid. Er waren 82 aanwezigen.

d. Studiereis

De jaarlijkse studiereis ging door op zondag 5 juni 2005, voor de eerste keer onder leiding van Valère Prinzie, We gingen richting Walcheren en bezochten het stadhuis van Middelburg en het Zeeuws Maritiem MuZeeum te Vlissingen. Er waren 49 deelnemers.

e. Andere activiteiten

De jaarlijkse Driekoningenviering van de besturen der heemkringen en de VVF werd op vrijdag 7 januari verzorgd door onze eigen Kring. Er waren 55 aanwezigen. Ons bestuurslid Koen Verwaerde trok de boon en koos mevrouw Gilberte Farasyn-Schepens als koningin.

Jaarlijkse veiling op 27 januari onder leiding van Dhr Omer VILAIN. Er werden 178 stukken aangeboden met een totale opbrengst van € 906. Dit bracht voor de kring € 226 op.

Op 28 maart vertegenwoordigde Dhr Vilain, de Kring tijdens de bloemenhulde aan het Zeeliedenmonument

Op 9 april waren mevr Simone Maes, dhrn Jean Pierre Falise, Koen Verwaerde en Omer Vilain aanwezig op de Ensorherdenking en bloemenhulde in O.L.V TerDuinenkerkje te Mariakerke

We werden hartelijk ontvangen op de receptie gegeven door het Stadhuis voor ons 50-jarig bestaan op vrijdag 15 april 2005. De burgemeester overhandigde aan de voorzitter de Gouden Medaille van de Stad Oostende. Behalve Ferdinand Gevaert waren alle bestuursleden aanwezig. Er waren ook veel prominenten tegenwoordig.

Op zondag 17 april 2005 werd Omer Vilain, als uittredend voorzitter, in restaurant "Burlington" in de bloemen gezet. Er waren 32 aanwezigen

Dhr en mevr Falise en dhr Freddy Hubrechtsen waren aanwezig op de Pershappening op dinsdag 17 mei 2005.

Dhr Walter Major legde, in naam van de kring, bloemen neer op donderdag 2 juni tijdens de Paster Pypeherdenking. Er waren 6 bestuursleden aanwezig.

Mevr Stubbe en dhrn Falise en Hubrechtsen waren aanwezig op de studiedag over de nieuwe bewakingswet in de musea, op maandag 19 september.

Dhr en mevr Falise vertegenwoordigden de kring bij de viering van 140 jaar Engelse Kerk. De receptie was in de Celtic Pub.

Dhr en mevr Falise waren aanwezig op de opening van de tentoonstelling van de geschiedenis van het bier, in de molen te Stene op donderdag 10 november 2005

Dhrn Verwaerde, Major, Hubrechtsen en Smissaert waren aanwezig op de opening van de tentoonstelling "Koningin Astrid" georganiseerd door de V.V.F. op vrijdag 18 november 2005

4. Museum

De Nacht van de Musea en Galerijen ging door op 12 februari . We telden 802 bezoekers. We namen tevens deel aan Oostende voor Anker (28-31 mei), Open Monumentendag op 11, 12 en 13 september (1464 bezoekers) en aan de Kunstnocturne op 25 augustus (371 bezoekers).

Tentoonstellingen: van 15/1 tot 10/4 - Storm op de zeedijk door Jean Jacques Soenen

Van 15/5 tot 15/11 - Oostendse hotels door Omer Vilain

Van 25/11 tot 15/1 - Ernest George : Het album door Norbert Hostyn

Van januari tot december telden we 7725 bezoekers.

Het museum was 212 dagen open. Er waren groepen (scholen en verenigingen) die buiten de normale openingsuren een bezoek brachten aan het museum.

5. Archief

Het archief blijft gesloten. Individuele vragen kunnen steeds gesteld worden aan dhr. Falise of dhr. Hubrechtsen die ze zullen behandelen rekening houdend met de aan de gang zijnde inventarisatie.

6. Documentatiecentrum

Dhr VAN HYFTE en mevr. FARASYN zijn bezig met de aanvulling.

Mevr STUBBE is het documentatiecentrum aan het informatiseren en het zal tijdens de openingsuren raadpleegbaar zijn.

7. Mediatheek

Dhr Jean Pierre Devolder toonde een film van onze viering die hij zelf gemaakt heeft. De film van Henri Storck zal in bewaring gegeven worden bij het Belgisch filmarchief.

8. Tijdschriftenkast

De tijdschriftencollectie is nog steeds niet consulteerbaar.

De tijdschriften zullen door dhr Georges VAN DUYVENBODEN geëxcerpeerd worden en gecatalogeerd worden

9. Bibliotheek

Dhr Georges VAN DUYVENBODEN is de bibliotheek aan het informatiseren en catalogeren.

10. Verzameling van de Kring

a. Bruikleen

De Cultuurdienst ontleende zilverwerk, porselein, een pop, een uniform, menukaarten; foto's, maquettes, een affiche, een schilderij en kranten voor de tentoonstelling "Oostende in 1905".

Mevrouw Inge Zeebroek van het VIOE ontleende enkele archeologische stukken voor de tentoonstelling "Oostende stadsvernieuwing en archeologie".

De Cultuurdienst ontleende voor de tentoonstelling "Waar plant ik mijn ezel?" 3 werken van Gustaaf Sorel: Slachthuis I, II, III.

b. Aanwinsten

Schenken

De kring kreeg een schilderij "Zeelieden in de oorlog";
een inhuldigingssteen van moederhuis Wante ;
een schilderij van de heer V. Vanheste ;
een notariële akte ;
brochures van de Wagonlits ;
een cd met een liedje van Roste Kater ;
straatnaamborden ;
oude programma's van het Kursaal ;
documenten van de RMT ;
1 matrozenmuts Oostende-Dover, 1 kenteken en een vissersbootje in een stuurwiel.
plaquettes met betrekking tot de Hippodroom ;
dia's over een vliegshow in Oostende ;
naamplaatje maquette Roi Léopold II ;
vaandeltje Halfvastenstoet 1956 ;
de heer Geert Ollieuz schonk het kostuum van wijkburgemeester van het Westerkwartier en andere 'items'
van het stadsarchief affiches en originele presknipsels en twee boeken ;
en allerlei foto's over Oostende.

Aankopen:

We kochten 3 nieuwe bureaustoelen voor het secretariaat ;
Een speciaal inktpatroon voor het afdrukken van foto's ;
Er werd een fotokopieerapparaat gekocht voor het museum ;
We kochten een LCD-projector om te gebruiken tijdens de voordrachten ; en een DVD-speler.

10. Publicaties

a. Tijdschrift

Van het tijdschrift verschenen 9 nummers op de vooropgestelde data: januari, februari, maart, april, mei, september, oktober, november en december. In totaal werden 280 bladzijden gepubliceerd waaronder 32 zwart-wit-fotobladzijden en 9 bladzijden met kaarten, foto's, tekeningen, rekeningen en documenten. Dhr. FALISE zorgde voor de samenstelling en de opmaak van het tijdschrift. De registers (48 blz) werden samengesteld door dhr. SMISSAERT.

b. Ruilabonnementen

Werden omgewisseld met volgende Heemkringen of Verenigingen (vanaf februari geen ruilabonnement meer met kringen buiten West-Vlaanderen)

Bachten de Kupe, Veurne. De Spaenhiers, Torhout. De Zonnebeekse Heemvrienden, Zonnebeke. Geschiedkundige Kring Ernighahem, Eernegem. Gidsenkring Lange Nelle, Oostende. Heemkring David Jonckheere, Aatrijke. Heemkring Dorp en Toren, Deerlijk. Heemkring Dr. Vandamme, Blankenberge. Heemkring Graningate, Middelkerke. Heemkring Karel Van de Poele, Lichtervelde. Heemkring M. Van Coppenolle, Brugge. Heemkring Oud Ruisselede. Ruisselede. Heemkring Pastoor Ronse, Zedelgem. Heemkring Sint-Guthago Knokke. Heemkring Wibilinga, Wevelgem, Heemkring Ghestella, Gistel. Heemkundige Kring Houtland Torhout. Iepers Kwartier Ieper. Neptunus, Oostende. Vrienden van het Noorzeeaquarium Oostende. Rollarius, Roeselare. Ter Cuere Bredene. Tijdingen, Oostende.

c. Abonnementen

De kring is geabonneerd op het tijdschrift "Tradities" uit Nederland

d. Andere publicaties

Geen

11. Giften

De Kring ontving geldelijke giften van: mevr. DEBROCK en mevr. BERDEN en van de heren LALEMAN, PANESI, BLOMMAERT en GOETHAELS;

Nadia STUBBE
Secretaris

Jean Pierre FALISE
Voorzitter

OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).
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**

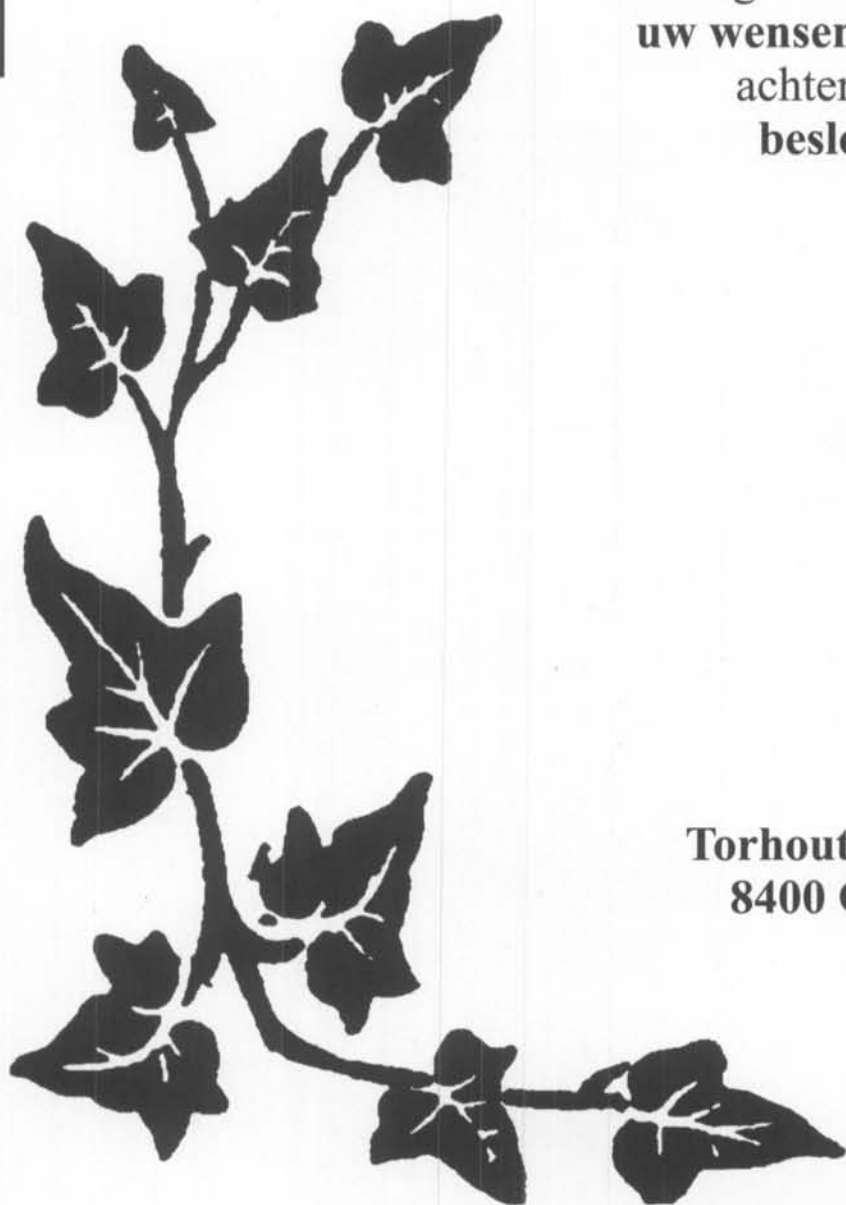
Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

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