

MAANDBLAD

MAART 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.

Tekstovernames 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 3

MAAND maart 2006

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER

blz. 80: **R. WEISE:** Een herbergkruis anno 1785.

blz. 81: Thematentoonstellingen in ons museum.

blz. 82: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 6).

blz. 89: **M. CAPON:** Veloclub De Zeemeeuw Oostende (deel 12).

blz. 93: **O. VILAIN:** Was Louis Hell de schuilnaam van Léon Spilliaert?

blz. 94: **R. JANSOONE:** Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog (17).

blz. 102: **I. VAN HYFTE:** Een nieuw Oostends kijkboek.

blz. 104: **S. VANDAELE:** De hotelbrigades in Oostende.

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**

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:

Rudy WEISE: Voorhavenlaan 1/14, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

Omer VILAIN: Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

Ivan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Serge VAN DAELE: Coupurestraat 7, 8450 Bredene.

MAART 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 30 maart om 20.00 uur

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

Onderwerp: **DE HERSTELLINGSWERKEN AAN DE SINT-PETRUS- EN PAULUSKERK OOSTENDE**

Spreker: dhr. **Luc GLORIEUX**, ingenieur-architect.

Dhr. Luc GLORIEUX werd ingenieur-architect aan de K.U. Leuven in 1967.

Reeds in 1973 maakte hij als medewerker van ir. Paul Felix de start van de restauratie van de Sint-Petrus- en Pauluskerk mee. Als zaakvoerder-vennoot van het architectenbureau Felix-Glorieux, die de herstellingen verder uitvoerde, mag hij wel aanzien worden als één van de kenners van onze Grote Kerk. Maar niet alleen van dit neogotisch monument, maar ook van heel wat gebouwen in onze stad die gerestaureerd, of gebouwd, werden door het architectenbureau Felix-Glorieux.

Om er maar enkele te noemen: het Onze-Lieve-Vrouwe College, de Kapucijnenkerk, het R.V.T. Sint-Jozef (Ponton), de Sint-Jozefkliniek, de Sint-Pieterstoren (Peperbusse), serviceflats in de Cirkelstraat, de Koninklijke Stallingen, de Bibliotheek Chris Lambert.

Als lid van "Archipel" reisde ir. Luc GLORIEUX, in het teken van de architectuur, gans de wereld rond. Maar deze avond blijft hij dicht bij huis om ons kennis te laten maken met de, soms moeilijke, af te leggen weg bij restauratie van historische gebouwen zoals hier de Sint-Petrus- en Pauluskerk.

De voordrachtgever zal alles ook duidelijk maken met illustraties en plannen.

Na deze avond zult U het Sint-Petrus- Paulusplein nooit meer oversteken zonder naar die witte spitsen te kijken.

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor alle belangstellenden.

EEN HERBERGRUZIE ANNO 1785

door Rudolf WEISE

Herberggruzies zijn blijkbaar van alle tijden. Zoals blijkt uit volgend verslag, opgesteld door Jozef Nicolaas Decallais, notaris te Oostende. Plaats en tijd van het gebeuren: herberg 'Den rooden leeuw' gelegen in de 'Lissemorishoeck' in de parochie van Bredene (later Oostende), 03 februari 1785. Protagonisten waren Jacobus Valckaert, slachtoffer, en Olivier Van Overbeke, agressor, beiden ingezetenen van Bredene.

We zouden deze gebeurtenis zonder meer kunnen catalogiseren en negeren als een ordinaire dronkemansruzie ware het niet dat Olivier Van Overbeke, geboren te Blankenberge op 10 december 1755 om 04.00u als zoon van Marcus Jacobus en Anna Bony en gehuwd te Bredene op 09 oktober 1781 met Francisca Rasseauw, later deel uitmaakte van 'den generaelen raed van de commune van Breedene', op 28 februari 1797 in deze raad verkozen werd tot agent-municipaal, zeg maar ambtenaar van de burgerstand, en vervolgens op 09 juli 1800 werd aangesteld als eerste meier (burgemeester) van Bredene. De ouders van zijn eega Francisca, vader Arnold en moeder Maria Metsu, waren bovendien voorouders langs moederszijde van mijn vrouw.

Heden zou dergelijk voorval, bijzonder in verkiezingstijd, een sappig verhaaltje opleveren voor de roddelpers. Gelukkig voor de hoofdrolspeler in dit herbergdrama bestond deze toen nog niet. Geschiedenis heeft echter zijn rechten en spreekwoordelijk gezegd: uitgesteld is niet verloren.

Het verslag

Compareerden voor ons Josephus Nicolaus Decallais notaris.

In persoonen Elias Verhaeghe hospis woonende in den herberghe genaemt 'Den rooden leeuw' geleghen op Lissemoris hoeck in den duyn, jurisdictie 's lants van den vrije, en voorts Joanna Thresia De Vreese sijnne huijsvrouw ende Joseph Cools hunnen domesticq ende peerde kneght ende Francisca Moereman hunne dienstmaerte welcke comparanten hebben verclaert ende gecertificeert voor waer ende waerachtigh ten versoecke van Jacobus Valckaert lantsman ende coopman woonende ter prochie van bredene oock jurisdictie 's lants van den vrijen op de hofstede competeerende aen het clooster van de potterie binnen de stadt brugghe op hunne mannen ende vrouwelijcke waerheijt dat Olivier Van Overbeecke voor desen ghewoont hebbende binnen de stadt blanckenberghe ende alsnu hedent de vier à vijf jaeren ter gemelde prochie van bredene in de herberghe genaemt 'Den soeten inval' staende beneden den dick van de haevent van oostende recht over desselfe overstick aldaer sonder eenighe de minste reden ofte voorgaende dispuijten den requirant op den derden deser maendt 's avonts bij den neuse vastgegrepen ende gevronghen heeft dat het vel daerof was ende bloede dan heeft hij den requirant sijnnen eijgenhout willen in het aensight slaeghen waernaer denselven requirant sonder sigh te verweiren al stillekens geretireert heeft ende hem gaen setten is op eenen stoel in den hoeck van den heerd in den huise ende herberghe der twee eerste gecompareerden zonder een enckel woordt alleenelijck te spreken wies nietjeghenstaende den gemelden Olivier Van Overbeecke sigh noch niet te vreeden gehouden maer den requirant uijt den geseiden hoeck van den heerd getrocken ende met sijnnen gevrongen vuijst dusdanighen stoot in het aensighte toegebroght heeft dat het bloedt uijt de requirants neuse gecommen is sigh disponeerende om hem grootelijckse te gaen slaen hetwelcke hem is beledt geworden door het tusschen schieten onder hun beijde van de tweede comparante waerdoor hij, Van Overbeecke, vol gramschap rasernie ende colerie sigh naer buijten geretireert heeft ende als hij bijnae aen de deure des huijs was uijtgeborsten heeft met deze woorden: indien ick uw tusschen vier ooghen hadde ick souden uw eene neukinge geven ende continueerende sijnen uijtganck seyde

hij buiten gecommen sijnde in meyninge dat niemandt hem en hoorde nochte sagh: dat ick uw onder vier ooghen hadde ick sloeghe uw dootd soo den derden comparant declareert hem claerelijck te hebben hooren prononcheeren gevende de comparanten voorders van alle hetgonne voorschreven voor pertinente reden van wetenschap die van hunne presentie al hetgonne voorschreven geschiet is alwaer sij alles galsoo gehoort ende gesien hebben ende waerom sij den inhoud deese maghtigh ende bereijdt sijn als bestaende in de opreghte waerheijt breeder ende ampelsder met eede te bevestighen voor alle hoven ende welt hen dies noodt ende daertoe aensoght sijnde.

Aldus gedaen ende gepasseert in den voorschreeven lisse-moris hoeck op den iii febr(uar)ij 1785 in presentie van Franciscus Knepmans ende Jacobus Meeschaert getuijgen hiertoe aensoght ende gebeden approbeerende de vier reijen twee interlinieele ende een marginale augmentatie in desen gedaen. (Getekend) Franciscus Knepmans. Jacobus Meesschaert. Elias Verhaeghe. dit is het merq + van Anna Devreese. Dit is het merq + van Joseph Cools. Dit is het merq + van Francisca Moerman. J.N.Decallais not(ari)s.

Bronnen

1. Akte van 03 februari 1785 door notaris **J.N. Decallais** - Oostende.
2. Eigen familiestamboom-archief.
3. Parochieregisters Blankenberge blz.785/A 3 – Rijksarchief Brugge.
4. Zoeklicht op Bredene blz.164 van **Raoul Eeckhout** - 1968.

Met dank aan

de Heren **Jan Coopman** en **Walter Metsu**.

+++++

THEMATENTOONSTELLINGEN IN ONS MUSEUM

Op dit ogenblik loopt in het museum de tentoonstelling “Sint-Petrus- en Pauluskerk in confrontatie”. Een tentoonstelling met foto’s van Valère PRINZIE.

Na de fototentoonstelling “Oostendse gebouwen anders gezien”, enkele jaren terug, bekijkt Valère nu de Sint-Petrus- en Pauluskerk.

Hij fotografeerde de blanke torens, van na de restauratie tot nu, in confrontatie met allerlei tijdelijke gebeurtenissen op het plein. De spitsen zien er gans anders uit dóór het touwwerk van een schip, of achter een kermisattractie, of nog bij de lichten van de Paulusfeesten.

Terzelfder tijd worden nog enkele grootformaatfoto’s getoond van de bouw en de inhuldiging van de kerk uit de eigen Plate-collectie.

Nog te bekijken tot 13 mei op de eerste verdieping van ons museum.

Vanaf midden juni loopt dan de tentoonstelling: “Oostende schreef/schrijft luchtvaartgeschiedenis”.

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 6)

door **Ferdinand GEVAERT**

Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 3 - 1945- 1980).

1945 - Het einde van W.O. 2 in Europa liet een zwaar gehavende stad en haven achter. Voorlopige en noodherstellingen door de Britten hadden de haven deels terug bruikbaar gemaakt voor de scheepvaart. (zie fig. nr. 13, deel 3, blz. 2005-208). De haveninrichtingen waren grotendeels vernield of zwaar beschadigd, de toeristische infrastructuur tot puin herleid, de middenstad met de talrijke openbare gebouwen tot een woestijn herschapen.

Het stadhuis, de bibliotheek, het centraal post- en telegraafkantoor, de vleesmarkt, het Zeewetenschappelijk Instituut, het Kaaistation, het Carferrystation en andere waren totaal vernietigd of zwaar beschadigd.

De toeristische infrastructuur was zwaar getroffen: het Kursaal werd door de Duitse bezetter gesloopt om plaats te maken voor een kustartilleriebatterij, de moderne badinstallaties onder de zeedijk (van de zogenaamde "Ostende Plage"), de Wellingtonrenbaan, de velodroom, het "Panorama van de IJzer" aan het Derde Handelsdok (de "derde bassin"), het koninklijk Chalet, het groots Royal Palace Hotel en 27 andere hotels waren vernield terwijl het Thermae-gebouw gehavend was.

Naast de vernieling bleef ook ruim 1.700 m "Atlantikwall" achter, bestaande uit o.m.: honderden meters antitankmuur, 1.400 m loopgraven, 291 bunkers en vele kilometers andere versperringen en honderden strandverdedigingselementen (o.m. zgn. "Rommelasperges"), evenals een grote snelbootbunker en een verbunkerde marinebasis. (zie fig. nr. 11, deel 3). Daar waar in 1940 bij het begin van de oorlog 9.237 gebouwen bestonden in Oostende waren er op het einde van de oorlog daarvan 2.039 vernield of zwaar beschadigd, nl.:

- 551 vernielde woningen,
- 111 andere private gebouwen stuk,
- 21 openbare gebouwen vernield,
- 1.103 woningen zwaar beschadigd,
- 211 andere private gebouwen zwaar beschadigd,
- 42 openbare gebouwen zwaar beschadigd,
- 2.385 woningen "licht geteisterd".

(zie fig. nr. 10, deel 3, blz. 2005-204).

De maritieme installaties hadden zware schade geleden door bombardementen door de Duitsers in '40, door geallieerde luchtaanvallen vanaf juni '40 en dynamiteren door de terugtrekkende Duitsers in september '44, o.m.:

- 2 sluizen, 4.700 m kaaimuur en 6 bruggen vernield en talrijke afgezonken schepen in sluiskommen watervlakken en haventoeegang, (zie fig. nr. 12, deel 3, blz. 2005-207).
- kantoren van het Zeewezen en passagiersinstallaties op de Pakketbotenkaai vernield,
- het zeecocommissariaat op de Vindictivelaan zwaar beschadigd en voorlopig hersteld,
- de vuurtoren vernield,
- Zeewezenluis en -dok onbruikbaar, werkhuisen van het Zeewezen verwoest,
- beide havenstaketsels deels vernield of zwaar beschadigd,
- de vis-, sprot- en garnaalmijn vernield, bijna alle inrichtingen van de visverwerkende nijverheid (o.m. op de Hendrik Baelskaai en op de Bredenesteenweg) en oesterteelt verwoest,
- de Slipways en scheepsbouw installaties in het Visserijdok, vernield,
- het droogdok van Beliard Crighton aan het zwaaidok, vernield,
- de houtopslaghangaars aan het Houtdok vernield.

Met het einde van de oorlog in mei 1945 kon het definitief herstel beginnen.

- Begin juni 1945 Haven gedeeltelijk vrijgegeven door het militair havenbestuur voor burgerlijk verkeer.
- 23 oktober 1945 Pakketbotendienst terug in bedrijf gesteld, met het t.s. "London-Istanbul". Aanleghaven: Folkestone in het graafschap Kent. Tot 6 mei 1946 slechts drie overtochten per week. Vanaf dan dagelijkse dienst.
- April 1946 Oostende-Kaai (spoorwegstation) vrijgegeven voor burgerlijk verkeer, tot dan vertrokken alle treinen uit Oostende-Stad (Emest Feysplein).
- 21 december 1946 Sluis van het visserijdok terug in dienst gesteld. Visafslag aan het visserijdok greep voor het eerst terug plaats op 15 januari 1947, in voorlopige houten constructies aan de Nieuwe Werfkaai (aan het zuidelijk uiteinde van het visserijdok).
- 1947 Alle Brits militair scheepvaartverkeer in en naar de haven van Oostende wordt beëindigd.
- 25 juni 1946 De herstelde benedenstroomse brug van de Demeysluis wordt opengesteld voor tram- en wegverkeer, (zie fig. nr. 48).
- 1946-1948 Nadat men reeds vóór W.O.2 gestart was met het opvullen van het Derde Handelsdok wordt het dok totaal gedempt. In 1947 verlaat de laatste scheepswerf deze site. In oktober 1949 wordt de Sint-Jansbrug (tussen het Tweede en Derde dok) weggenomen en vervangen door een stuk kaaimuur. De scheepswerven worden gevestigd aan de Nieuwe Werfkaai waar er vijf hellingen aangelegd zijn. Op de gronden van het gedempte dok wordt in 1956 het uitpunt van de autosnelweg Brussel-Oostende aangelegd en in 1956-1958 wordt aldaar het nieuw Oostends stadhuis opgetrokken.
- 1946-1956 Herstel oorlogsschade aan kaaimuren, o.m. oosteroever, visserijdok, Zeewezendok, Eerste Handelsdok, Houtdok, Diepwaterkaai, bruggen en sluisen.
- 1947-1949 Nieuwe vuurtoren wordt gebouwd, de huidige "Lange Nelle"; in dienst gesteld op 1 november 1949.
- Augustus 1951 Nieuwe bovenstroomse brug aan de Demeysluis opengesteld voor het verkeer.
- 1951 Bouw van betonnen kaaimuren aanlegposten 1 en 2 van de pakketbotenkaai (waren tot dan in hout).
- 1949-1951 Bouw nieuwe vismijn.
- 1951-1953 Bouw van een eerste in- en ontschepingsbrug (carferrybrug) voor voertuigen. Vooraf werd een kaai van 150 m lengte gebouwd voor het aanmeren van de carferry (autoveerboot). De in- en ontschepingsinstallatie werd in juni 1953 in dienst genomen. Een eerste carferry, de "Prinses Josephine-Charlotte" werd in 1949 in dienst genomen door het Zeewezen, en de eerste twee jaren werd het schip geladen en gelost door middel van een van de portaalkranen op de pakketbotenkaai. De installatie werd gebouwd op de voormalige Stoombotenkaai waar reeds het vooroorlogs carferrystation stond. Door de ingebruikname van de carferrybrug konden de voertuigen (personenwagens en kleine autobussen) rechtstreeks van- en aanboord gereden worden.
- 1953-1954 Bouw van kaaimuur in het Eerste Handelsdok ter plaatse van de toegangseul van het toenmalig en toen gedempt Brandarisdok. Tot dan was de kaaimuur aldaar niet doorgetrokken. Opvullen, bouwen kaaimuur en verharderen van het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok, teneinde het stationsplein te vergroten, (zie fig. nr. 49, foto van het stationsplein en zuidelijke kaai van het Eerste Handelsdok).
- 1955 Bouw van het Loodswezengebouw (het huidige) op het uiteinde van de Stoombotenkaai, toen genoemd Istanbulkaai (nu Winston Churchillkaai).

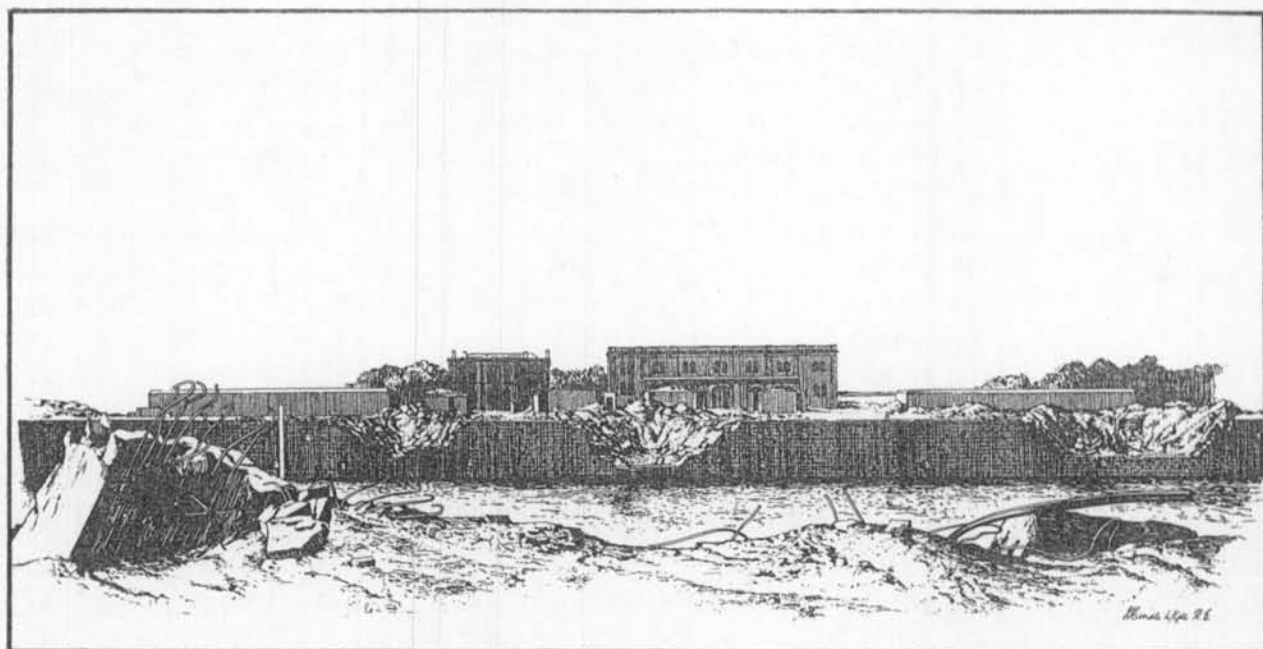


Fig. nr. 46. Oostende 1944. Pentekening door J. Hindle van een gedeelte van de Cockerillkaai (diepwaterkaai) voor dat er herstellingen werden uitgevoerd door de Britse Genie. We bemerken het kantoorgebouw van de toldiensten en het douanedepot (entrepot) op de oostelijke kaai van het Vlotdok. Rechts op de diepwaterkaai een Duitse bunker die slechts afgebroken werd in 1998 bij de sloop van het Mijnegecentrum (Cedra) van de Zeemacht, nu "Marine".

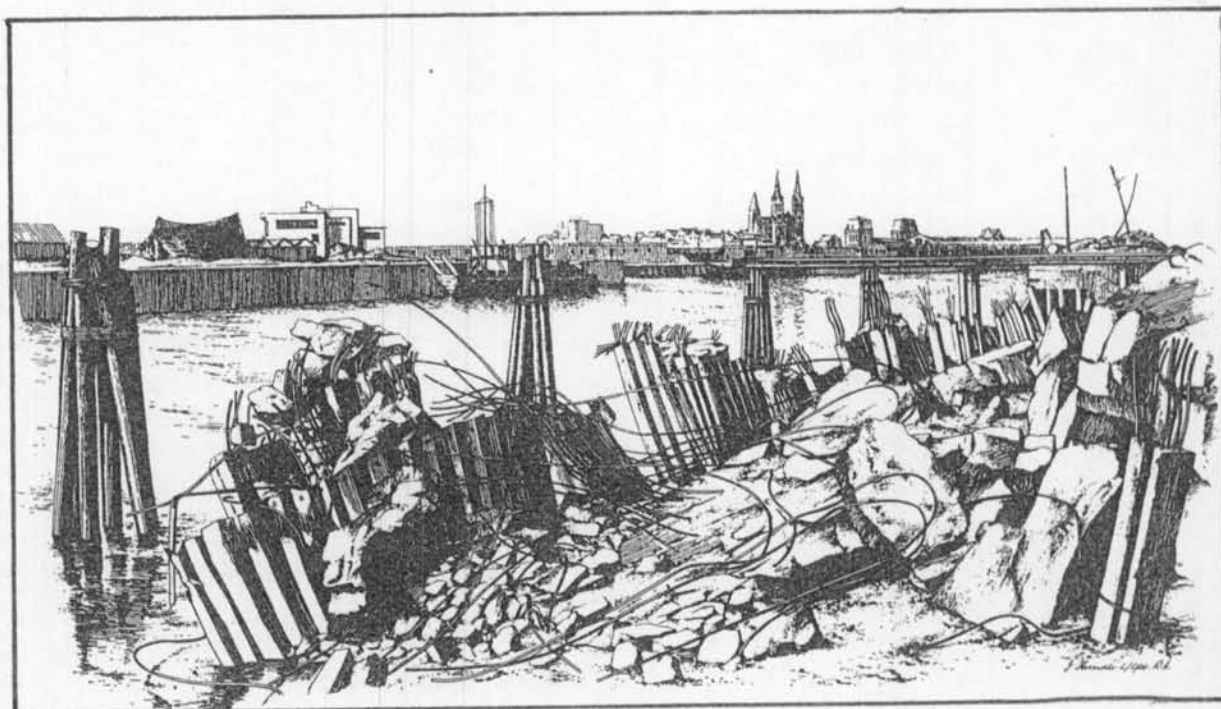


Fig. nr. 47. Oostende 1945. Pentekening van J. Hindle van de vernielde kaaimuur op de oosteroever. Aan de overkant van de voorhaven bemerken we de Zeevaartschool en een aangemeerde "boom defence ship" van de Royal Navy. Vermoedelijk de H.M.S. Barcock, die later uitgeleend werd aan de Zeemacht.

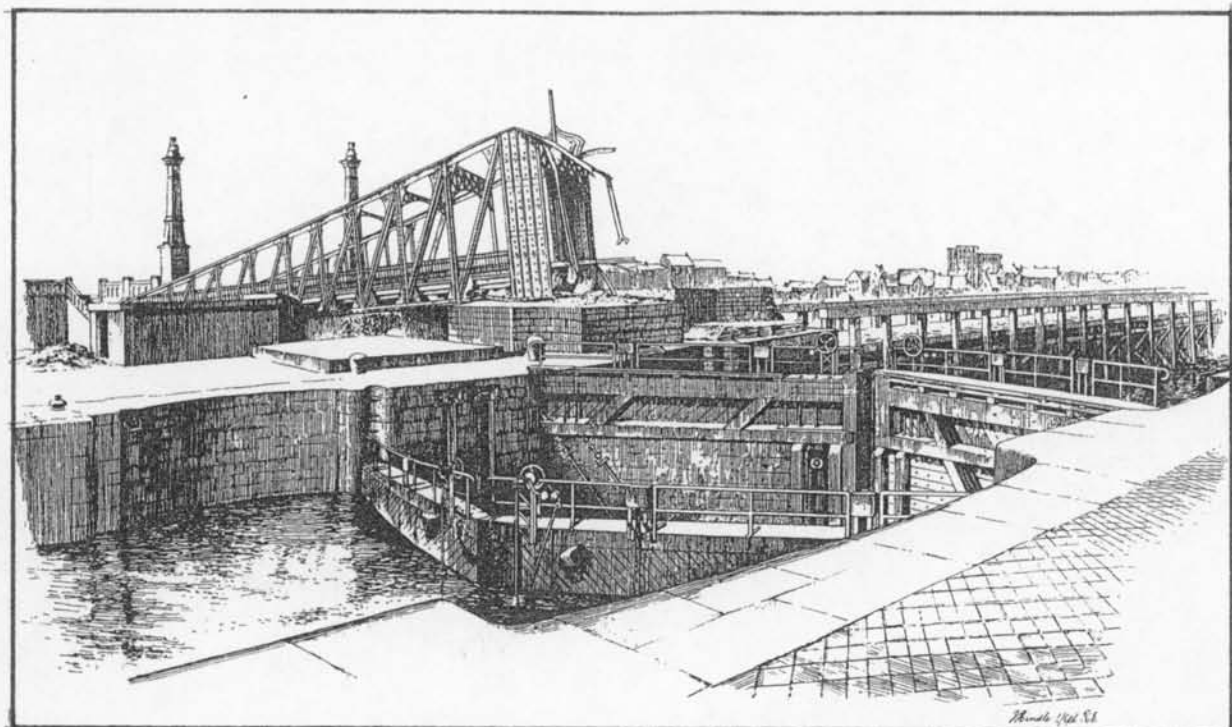
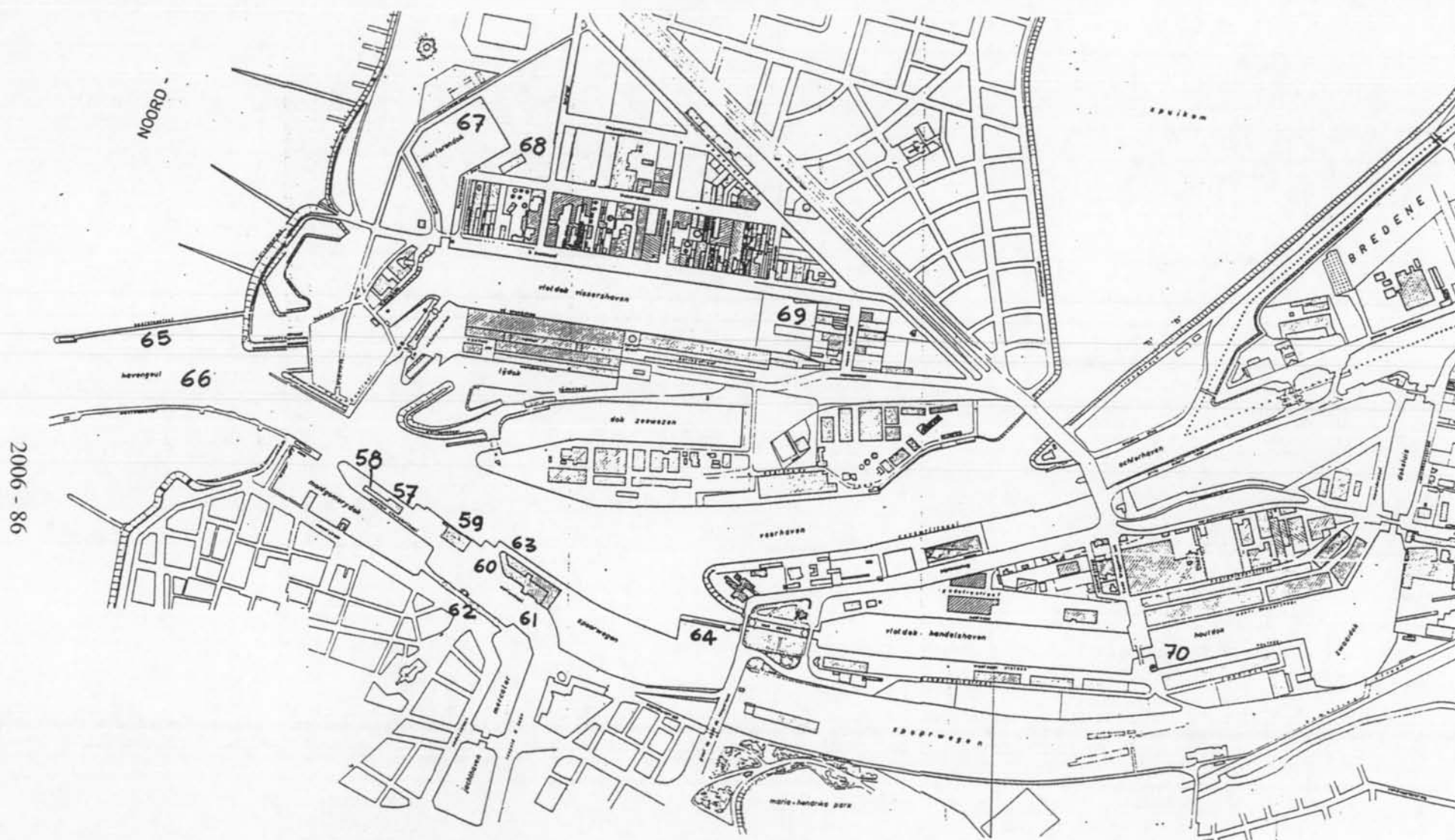


Fig. nr. 48. Oostende 1945. Pentekening van de hand van J. Hindle vertoont de de min of meer niet erg beschadigde helft van de benedenstroomse brug en de herstelde sluisdeuren van de Demeysluis. De sluis was sinds 30 oktober 1944 terug in dienst.



Fig. nr. 49. Oostende , omstreeks 1960. Zicht op het vergroot stationsplein, het spoorwegstation Oostende-Kaai en het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok. Men bemerkt duidelijk de nieuwe gedeelten kaaimuur en verharding, die gebouwd werden om de vroegere toegang tot het voormalig Brandarisdok en het stationsplein te vergroten. Bemerkt op de voorgrond het nieuw tramstation (1856) aan de Brandariskaai.



Fig; nr. 50. Haven Oostende 1980.

57. Carferrybrug nr. 1. 58. Loodswezengebouw. 59. Carferrybrug nr. 2. 60. Gedempte Visserskreek. 61. Uitgebreed stationsplein. 62. Mercatorsluis. 63. Carferrybrug nr. 3. 64. Ro-ro platform (post 5). 65. Nieuw betonnen oosterstaketsel met reeds na de oorlog gebouwd tij-seinpost. 66. Havengeul met groter breedte. 67. Vuurtorendok. 68. Jetfoilterminal P&O. 69. Scheepswerven aan de Nieuwe Werfkaai. 70. Ro-ro helling in het Houtdok.

- 1955 Bouw van een reddingsbootloods op de oosteroever ten behoeve van de Watsonreddingsboot van de reddingsdienst van het Zeewezen.
- 1956-1958 Bouw van het Zeewezengebouw (het huidige) op de pakketbotenkaai en kaai van de Visserskreek.
- 1959 Uitbreiding van het carferrygebouw en bouw schutsmuur.
- 1958-1959 Bouw van drijvend droogdok ten behoeve van het Zeewezen door de Oostendse scheepswerf Beliard-Murdoch. Het droogdok wordt na de bouw gemeerd in het Zeewezen dok. Het kon alle toen bestaande schepen en boten van het Zeewezen en de Zeemacht (nu Marine) opnemen.
- 1947-1959 Herstel, nieuwbouw en uitbreiden van de werkhuizen van het Zeewezen op de oosteroever aan het Zeewezen dok.
Bouw van de werkhuizen, magazijnen, verblijven en kantoren voor de Logistieke Dienst van de Zeemacht op de oosteroever aan de Esplanadestraat.
Bouw van het Mijnveegcentrum (Cedra) van de Zeemacht op de Diepwaterkaai (Cockerillkaai).
- 1967 Versterken van de carferrybrug nr. 1 voor het in- en ontschepen van voertuigen (ook vrachtwagens) met een gewicht van maximum 32 ton. Tot dan was 12 ton het maximum.
- 1968-1972 Na de uitbreiding in 1966 van het centraal magazijn van het Zeewezen (later RMT) op de werkhuizensite van de Scheepsbouwdienst (later Directie Materieel) wordt een nieuw kantoorgebouw met voertuigarages gebouwd op de oosteroever. Tevens wordt het werkhuis "Mechaniek" uitgebreid met twee vleugels en worden eigentijdse kleedkamers gebouwd en ingericht voor het personeel.
- 1969-1972 Bouw van het betonnen oosterstaketsel. Sloop van het houten staketsel met behoud van de tijseinpost die na W.O. 2 herbouwd werd op het tracé van een toen reeds geplande breder haventoeegang en -geul.
Verbreden van de haventoeegang en -geul.
- 1970 Bouw van een in- en onschepingshelling in de westelijke kopmuur van het Houtdok, ten behoeve van ro-roschepen, (gebruikt door de Sheerness Line gedurende vier maand in 1972 met het schip "Ostend Express", agent: Dens Ocean).
- 1969-1971 Bouw van de tweede carferrybrug voor het Zeewezen aan de Istanbulkaai, met een maximum toegelaten voertuigengewicht van 60 ton.
- 1 juli 1970 Stoppen van activiteit van de Cockerill Line, de "Tilbury boten".
- 1970-1973 Bouw nieuwe diepwaterkaai (Cockerillkaai), het zuidelijk deel om schepen toe te laten met een grotere diepgang, diepte van het water aan de kaai -30 voet onder laagwaterpeil. In 1973 werden twee nieuwe 36 ton portaalkranen opgesteld op de nieuwe kaai.
- 1 november 1971 Oprichten Regie voor Maritiem Transport.
- 1971-1974 Dempden van de sluisen van de oude handelsdokken en de Visserskreek.
Vergroten van het stationsplein door opvullen van het oostelijk uiteinde van het Eerste Handelsdok, aanpassen van de kaaimuren.
Bouw van de Mercatorsluis en aanpassen van de kaaimuren van het Montgomerydok.
Hierdoor wordt de sinds lang gewenste, en bedrijfseconomisch gerechtvaardigde, rechtstreekse verbinding tussen de pakketbotenkaai en het carferrystation, inclusief de twee carferrybruggen, en de carferry parking, gerealiseerd.
- 1972-1974 Bouw van de derde carferrybrug voor de Regie voor Maritiem Transport, (regie ingesteld in 1971 door afsplitsen van de Pakketbotendienst en

- Scheepsbouwdienst) aan de pakketbotenkaai (post 1) en de gedempte toegang van de Visserskreek. Maximum toegelaten gewicht: 120 ton.
- 1972 Oprichting van vrachtagentschap Ostend Freight Lines door de RMT in samenwerking met de Anglo-Belgian Trainferries (Zeebrugge).
- 15 december 1972 Ingebruikname van nieuwe, grotere slipway in het visserijdok, ter vervanging van de herstelde slipway, die, na herstel oorlogsschade, sinds augustus 1947 terug in dienst was.
- 1972-1975 Bouw van het Vuurtorendok, in uitvoering van het plan uit 1967 voor de uitbreiding van de installaties ten behoeve van de visserij.
Na de bouw bestond deze behoefte niet meer (voorbij gestreefd) en werd aan het dok, (Vuurtorendok-Noord), Vuurtorenweg, werkhuizen en stapelplaatsen van de N.V. Baggerwerken Decloedt gebouwd. De werkplaatsen en het magazijn van deze vennootschap waren vroeger gelegen aan de Camerlinkxstraat (Zwaaidok) en Bredensesteenweg.
- 1974-1976 Bouw van een systeem van overdekte passagierskokers op niveau boven de kaaien en rijweg, voorzien van rolpaden, rolbagagebanden en hydraulische gangways, door de RMT, ten behoeve van de passagiers, tussen de carferrybruggen 2 en 3 en de passagiersterminal in het stationsgebouw Oostende-Kaai. De passagiers konden alsdan volledig gescheiden van voertuigtrafiek en beschermd tegen de weerselementen, de terminal of het schip bereiken.
- 1975-1979 Bouw van het Rijksstation voor Zeevisserij, aan de Ankerstraat.
- 1977 Carferrybrug nr. 1 vervangen door nieuwe brug, van totaal nieuw concept, ontworpen en ontwikkeld door Marine Developments Co. uit Glasgow (Schotland). Het maximum toegelaten voertuigengewicht: 240 ton.
- 1979 Het drijvend droogdok van de RMT (ex-Zeewezen) werd op de werf van de Scheepswerven van Langerbrugge verbreed (van 19 tot 25 m) en de capaciteit vergroot (voor het droogzetten van de nieuwe schepen van de RMT). Het werd nu gemeerd in de havengeul, post 8, daar de sluis van het Zeewezendok niet breed genoeg was en de diepte in het dok niet groot genoeg om de nieuwe schepen te schutten en te meren.
- 1978-1979 Bouw van een ro-roplatform, afmetingen 120 m lang en 60 m breed, aan post 5 (zuidelijk uiteinde) van de pakketbotenkaai, tussen de kaaimuur en het geleidingsstaketsel van de Demeysluis, voor het opstellen van op inscheping wachtende opleggers. Wordt later gebruikt als landhoofd voor carferrybrug nr. 4.
- 1979 Schiaffino Lines legt schip in op het trajekt Oostende-Dover, vanaf 1984 tussen Oostende en Ramsgate. Vertrok vanuit het houtdok te Oostende en legde aan aan de ro-ro helling aldaar. Week later uit naar de diepwaterkaai.
- 29 februari 1980 Nadat de scheepvaartmaatschappij P&O tijdens 1978 gedurende enkele maanden een verbinding met vleugelboten (jetfoils) tussen Zeebrugge en Londen had uitgebaat, werd op 29 feb 1980 een jetfoil ingelegd tussen Oostende en Londen (Tower Bridge).
De vleugelboten vertrokken vanuit het Vuurtorendok alwaar een in- en ontschepingsvlot werd gemeerd. Aan de wal werd aan de Fortstraat een passagiersterminal gebouwd en een parkeerterrein aangelegd (het werd later gebruikt als oefenterrein door autorijscholen).
Een werkplaats met magazijn werd gevestigd op de hoek van de Hendrik Baelskaal en het Vuurtorendok Zuid.
De uitbating werd stilgelegd eind augustus 1980.

(Wordt vervolgd)

HENRI T'JONCK : VAN ZEEMEEUWRENNER TOT BURGEMEESTER

Toen de Zeemeeuwrenners Romain en Sylveer MAES in 1935 de verplaatsing naar de Parijse zesdaagse (zie deel 11) maakten, werd voor de nodige tussenkomsten aldaar, beroep gedaan op Henri T'JONCK van Snaaskerke. Henri was bakkersgast bij zijn vader en kameraad van Sylveer en Romain. Ook hij was coureur. Allen waren ze aangesloten bij Velo Club De Zeemeeuw Oostende. Henri T'JONCK was in het jaar 1933, op 21-jarige leeftijd, kampioen van deze club geworden. In voornoemd jaar 1933 had Romain MAES het cyclo-cross kampioenschap van De Zeemeeuw gewonnen.

In die periode beheersten noch Romain noch Sylveer de Franse taal. Niet getreurd evenwel. Hun vriend Henri T'JONCK had het middelbaar onderwijs bij de Frères in Brugge en in het college van Roeselare volledig doorgenomen. Waardoor hij een zeer goede kennis van het Franse vocabulaire bezat (1). In datzelfde tijdsbestek was hijzelf wielrenner; later zou hij tot de categorie van de Onafhankelijken toetreden. Henri deed dit niet om den brode maar uit wielersplezier.

Een anekdote uit zijn wielercarrière:

“... Zoals in die tijd gebruikelijk was richtte men in het dorp een wielervedstrijd in om op die manier de plaatselijke coureur een kans te geven deze te winnen en zich aan de plaatselijke bevolking te tonen. Zo ook droeg Snaaskerke haar steentje bij en richtte een wielervedstrijd in voor Onafhankelijken. Deze wedstrijd eindigde op een sprint tussen enerzijds Sylveer MAES en anderzijds Henri T'JONCK. Sylveer haalde het met een halve lengte voorsprong op de plaatselijke renner Henri T'JONCK. Henri werd toch uitgeroepen als winnaar, maar eerlijk zoals hij was, wilde hij dit niet en Sylveer kreeg toch de bloemen en de trofee ...” (2)

Nadien volgde hij zijn vader op en werd zelfstandig bakker. Zijn afzetgebied strekte zich uit tot in de Oostendse winkels, en dit omwille van zijn speciaal bruin brood en vooral zijn koekebrood. Het geheim van dit koekebrood stak in een bepaalde hoeveelheid koevet dat hij optimaal toevoegde, waardoor het brood lang nis bleef. Hijzelf stond in voor het vervoer naar Oostende. Men zag hem graag komen, hier en daar kwinkslagen uitdelend aan zijn vele Oostendse kennissen. Al bij al, bakker T'JONCK was een geziene figuur in de Oostendse handels- en sportmiddens.

De alom gekende en ruchtbare figuur Henri T'JONCK wordt door de Snaaskerkse heemkundige Daniël QUINTENS als volgt belicht:

‘Henri zag het levenslicht te Oostende op 03/03/1911. Zijn grootouders waren boeren. Niettemin ging de vader van Henri zijn weg verder in de boerenstiel. Gestart als bakkersgast nam Henri later de zaak van zijn vader over.

Henri T'JONCK was in en rond Snaaskerke (tot zelfs in Oostende) een graag geziene figuur. Hij werd burgemeester van Snaaskerke van 1942 tot 1944. Gedurende de duistere en moeilijke oorlogsjaren 1940 - 44 heeft hij veel mensen van het noodzakelijk voedsel gratis voorzien. Na de bevrijding werd hij een paar jaar vervangen door August DIERICKX-

VISSCHERS, die dienst deed als waarnemend burgemeester. Door de beoordelaars werd deze zeer Vlaamsgezinde en sociaalvoelende mens versleten als oorlogsburgemeester, niettegenstaande hij zonder enige vorm van klachten na de oorlog opnieuw zijn functie opnam. In totaal was hij 27 jaar burgemeester, en dit van 1947 tot 1970. Het jaar nadien was er de fusie met Gistel.

Dat hij graag praatte weet iedereen die Henri gekend heeft. Bij een goede frisse Rodenbach of een likeurtje kon hij uren vertellen zonder dat hij voor zijn toehoorders verveelde. Hij viel ook nooit in herhaling, zodat het altijd nieuwe verhalen waren die bij hem opdoken. Al of niet waar, iedereen luisterde met open oren en ogen' (2).

Henri was gewoon dat iedereen naar hem riep om goede dag te zeggen. Tenslotte voelde hij zich de burgemeester van Snaaskerke tot aan zijn dood. Alhoewel de tijden en de geestesgesteldheden vanaf de jaren 1980 aan het wijzigen waren. Er waren ondertussen vele inwijkelingen en nieuwe jonge bewoners bijgekomen. Kort voor zijn overlijden vertelde hij aan de heemkundige Daniël QUINTENS het volgende: "In Snaaskerke kent iedereen niet iedereen meer. ze vragen zich waarschijnlijk af, wie is die ouwe 'pee' met zijn krulfietsenstuur op zijn vel?" Dit typeerde de mentaliteitsverandering in Snaaskerke en dat stoorde hem geweldig. Hij werd niet meer herkend, het tijdperk van de ruchtbare T'JONCK was voorbij.

Henri T'JONCK overleed te Snaaskerke op 25/04/1994. Hij was gehuwd met Rachel VANCRAEYNEST. Uit hun huwelijk zijn 3 kinderen voortgesproten : Alain, Doris en Danielle. (2).

SOIGNEUR WILLIAM STRUBBE

In de wielersesdaagsen (3) had, naast de renners, ook het personeel een belangrijk aandeel. Iedere ploeg had zijn persoonlijke verzorger, in die tijd ook trainer genoemd. Eerst en vooral zorgde hij voor het materiaal, dus de fietsen en bijbehoren. Daarnaast stond hij in voor voeding en drank. Tussen de maaltijden in moest hij zijn renners voorzien van drinkbusjes en hapjes, meestal fruit of pap. De grote maaltijden werden verzorgd door de organisatoren. Behalve de renners mochten ook de wedstrijdcommissarissen, de soigneurs, de journalisten en de leden van de organisatie mee aan tafel schuiven.

De soigneur moest er ook voor zorgen dat zijn renner wakker gemaakt werd na een rustpauze. Hij moest klaarstaan wanneer één van zijn renners afstapte of zijn ploegmaat aflostte. Een goede trainer-verzorger hield ook nauwkeurig de stand bij en verwittigde zijn renners hierover voor zover het hen ontgaan was. Tevens was het masseren van de renners een belangrijke taak.

William STRUBBE was verzorger van beroep en werd de vaste soigneur van Sylveer MAES. Hij was een graaggeziene volksfiguur op de Oostendse velodroom in de periode vóór W.O. II. Iedere Oostendse pistebezoeker, begaan met de wielersport, kende William. Kwam dit doordat hij de soigneur van Sylveer MAES was, wie zal het zeggen! Ook maakte hij deel uit van de grote Velo Club De Zeemeeuwfamilie.

Op 23/03/1911 werd William te Zerkegem geboren en is daar altijd blijven wonen. Hij woonde in bij zijn moeder Nathalie VANDENBUSSCHE die te Zerkegem op de hoek van de Gistelsesteenweg en de Vedastusstraat Café des Sports uitbaatte (thans Café Lijmpot). Dit van 1922 tot 1956.

Na zijn huwelijk met Nathalie STRUBBE bleven beiden, zoals vroeger nogal gebeurde, inwonen bij moeder STRUBBE. Om aan de kost te komen was William benevens vaste soigneur van Sylveer MAES ook fietsenhersteller geworden.

De band met Sylveer was eenvoudig : Sylveer: MAES was gehuwd met Alice STRUBBE, zijnde de zuster van William, en werd aldus de schoonbroer van zijn verzorger.

William STRUBBE overleed op 19/12/1995 in het A.Z. St Jan Brugge op 84-jarige leeftijd.

VERWIJZINGEN

- (1) persoonlijke mededeling Pol MAES De Haan 2003.
- (2) schriftelijke mededeling 11/10/2004 Daniël QUINTENS Snaaskerke
- (3) zie deel 11

Verdere bronnen: eigen archief



Velodroom Oostende 1937
Sylveer MAES en verzorger William STRUBBE

(collectie Michel MAES)



1934: ten huize van Romain MAES, Gistelsesteenweg 500, Zerkegem.

van links naar rechts: - onbekend

- Romain MAES, herstellende van zijn zware val in de ronde van Frankrijk 1934
- Henry T'JONCK
- William STRUBBE

(collectie Luc SCHAEK)

INDEX 2004

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

U kunt ze bestellen door € 3,75 te storten op rekening 380-0096662-24 van De Plate met de vermelding "Index 2005". De index verschijnt in de loop van de maand april.

WAS LOUIS HELL DE SCHUILNAAM VAN LÉON SPILLIAERT?

door **Omer VILAIN**

In het decembernummer van 2005 van "De Plate" verscheen er op p. 275 de vraag "Wie was Louis Hell of Hels?".

Wij kregen daarop geen enkel antwoord binnen.

Nu hebben we zelf wat verder gezocht en vonden in het luxueuze tijdschrift "Ostende Illustré", dat in de jaren 1905-1913 gepubliceerd werd, heel wat kleine illustraties die aan onze stadsgenoot en kunstenaar zijn werk deden denken.

Aldus werd onze aandacht getroffen door de mogelijke namen die onder de illustraties te ontdekken zijn.

Zo kwamen wij eerst een naam tegen van "F. DRICOT ET CIE", wat eigenlijk niet veel zegde. Dit was in 1907 en wat erna.

In latere nummers van "Ostende Illustré" stond er "Dessins de Louis Hell" gedrukt bij. Dus wel Hell en niet Hels zoals wij ook voor mogelijk achtten.

Maar wij hebben bij die kleine en soms ook grotere tekeningetjes goed naar de letters "L" en "S" gekeken die in de naam Léon Spilliaert voorkwamen bij grotere werken.

Hiervoor raadpleegden we het befaamde naslagwerk "Léon Spilliaert: prenten en illustraties" door onze stadsgenoot Xavier TRICOT in 1994 gepubliceerd. De monogrammen die we in de hoofdstukken "Gravures en lithografieën", "Albums met lithografieën" en "Illustraties in tijdschriften" de naam van L. Spilliaert zeer duidelijk en soms ook enkel in de monogrammen.

Het trof ons dat de letter "L" van Louis en Léon zeer veel gelijkenis vertoonden. Ook viel het ons op dat de letter "S" veel gelijkenis vertoont met de tweede "L" van Hell, die uit zijn eerste periode dateert.

Toevallig is het ook dat de Franstalige letterkundige Franz Hellens, zijn beste vriend uit die tijd, ook "Hell" in zijn naam had, zodat Spilliaert wellicht opzettelijk Louis Hell ondertekende!

Maar wellicht is dat toch iets te ver gezocht.

door Roger JANSOONE

25. TERUG VAN WEGGEWEEST

In de loop van 1919 keerden vrijwel alle zeilsloepen terug uit Frankrijk en Nederland. Enkel de stoomtreilers, die waren uitgeweken naar Engeland (vooral Milford Haven en Fleetwood), hadden nog niet veel zin om vlug terug te varen naar Oostende. De reden hiervoor was nogal begrijpelijk: in Engeland lagen de visprijzen een flink stuk hoger dan in het verpauperde België, waar anderzijds de exploitatiekosten wel aan de hoge kant lagen wegens algemeen gebrek aan materiaal en produkten. Bijgevolg bleven de meeste treilers nog tot eind 1919 verder vissen vanuit Britse havens. Voor heel wat bemanningsleden kwam dit trouwens ook nog om een andere reden goed uit: er was immers in Oostende een nijpend probleem van huisvesting ingevolge oorlogsschade en de toevloed van vluchtelingen uit de oorlogszone.

Dit had tot gevolg dat pas in 1920 de Oostendse vissersvloot opnieuw min of meer voltallig is, zij het wel na aftrek van al de schepen die tijdens de oorlog verdwenen zijn op zee. Van deze laatste geven wij hieronder een summier overzicht:

Nr + naam	rederij	datum	oorzaak	bemanning
STOOMTREILERS				
O.88 Bernard	Pêcheries à Vapeur	14.03.1914	gezonken	gered
O.126 Neptune	H. Aspeslagh	26.12.1916	U-boot	gered
O.127 Numitor	idem	april 1918	U-boot	gered
O.83 Marcelle	Pêcheries à Vapeur	30.01.1917	U-boot	gered
O.171 Delta A	Delta	21.04.1918	U-boot	gered
O.172 Delta B	idem	02.06.1915	U-boot	gered
O.141 Narval	H. Aspeslagh	26.11.1916	verdwenen	?
O.131 John	Pêcheries à Vapeur	03.01.1918	aanvaring	6 man +
ZEILSLOEPEN				
O.218 Alphonse-Marcelline		16.11.1916	verdwenen	2 man +
O.79 Gods Genade		sept. 1918	U-boot	?
O.80 Marguerite		31.01.1916	U-boot	gered
O.174 Anna-Prosper		1918	gezonken	?
O.215 Maria-Marcelle		1917	gezonken	?
O.163 Julienne		17.10.1919	gezonken	gered
? Jeune Progrès		17.01.1915	gestrand	?
O.204 Anna		06.07.1919	mijn	4 man +
O.48 Elvire-Mathilde		01.07.1919	mijn	4 man +
O.225 Lydie		?	gezonken	?
O.181 Maurice		01.12.1919	gestrand	gered

Anderzijds werden ook enkele stoomtreilers aangekocht:

Nr + naam	vorige naam	datum	rederij
O.72 Ernestine	Truida 4 (Cadzand)	juni 1919	L. Loncke
O.206 Edouard Nierynck	(gebouwd in South Shields)	1919	J.H. Nierynck
O.125 East Coast	HL.9 East Coast (Hartlepool)	nov. 1919	Pêcheries Flandres
O.207 P.F. Deswarte	(gebouwd in South Shields)	1919	J.H. Nierynck
O.143 Nérée	Athalia (Milford Haven)	maart 1914	H. Aspeslagh
O.151 Nadine	NS.143 (North Shields)	jan. 1914	Pêcheries du Nord
O.154 Marguerite	(gebouwd in Aberdeen)	1915	Pêcheries du Nord

Wat betreft de stoomtreilers, werden er tijdens de oorlog ook enkele verkocht, met name O.115 J. Baels-Maurkcx van de "Pêcheries d'Islande" (05.11.1915 – Hull), O.142 Nixe van rederij Aspeslagh (11.10.1915 – Aberdeen), O.161 Odette van de "Pêcheries du Nord" (11.03.1915 – Grimsby), O.172 Président Barbanson van rederij Delta (15.04.1914 – Boulogne) en O.202 Ouse van Compagnie Nationale des Chalutiers à Vapeur (20.07.1915 – Plymouth).

Voorts werden volgende zeilsloepen door de Duitsers opgeëist voor de Kriegsmarine, waarna zij vermoedelijk zijn verdwenen op zee : O.119 Albert Vroome, O.145 Florida en O.50 L'Avenir.

Achter deze nogal droge opsomming schuilen uiteraard nogal wat drama's waarbij een aantal vissers zijn omgekomen op zee, maar anderzijds ook een optimistische noot, nl. het feit dat de stoomtreilers in Engeland flinke besommingen maakten (dank zij de sterk gestegen visprijzen), zodat sommige reders konden overgaan tot nieuwbouw of tot aankoop van een Britse stoomtreiler. Hierachter schuilt ook het vaak vrij avontuurlijk reilen en zeilen van onze Oostendse vissersvaartuigen in oorlogstijd, waarbij het oude zeeroversbloed blijkbaar weer naar boven kwam. Vermeldenswaard in dit opzicht zijn volgende "wapenfeiten"

De toen reeds legendarische kapitein Arsène "Tsjaine" BLONDE was hierin ongetwijfeld de meest beruchte uitblinker. Aan boord van de O.190 Jacqueline ziet hij op 26 mei 1915 tijdens het vissen een U-boot die plots een Brits koopvaardijchip begint te beschieten. Onmiddellijk geeft hij bevel het vistuig te kappen. In zigzag vaart hij op volle kracht ramkoers met de bedoeling de U-boot aldus te kelderen. De Duitsers zien het gevaar en kunnen nog net tijdig onderduiken. Het Brits koopvaardijchip, zijn bemanning en zijn vracht zijn hierdoor op het nippertje gered. Voor dit stoutmoedig huzarenstukje wordt Blondé gefeliciteerd door de Belgische Minister van het Zeewezen, terwijl hem door de Britse regering een onderscheiding wordt toegekend evenals een zilveren beker met inscriptie. Tot zelfs in het door de Duitsers bezet Oostende is men hiervan op de hoogte via een binnengesmokkelde Franse krant van 30 mei 1915.

Maar nu heeft hij pas echt de smaak te pakken ! Aan boord van de O.140 Raymond vist hij op 17 juli 1917 samen met de bewapende Britse stoomtreiler CP.12 (Cardiff) in het St. George Channel wanneer plots een U-boot opduikt die de CP.12 in de grond boort. Blondé blijft in de buurt en slaagt erin een Brits passagierschip te waarschuwen en anderzijds de tussenkomst van een Britse torpedojager te versnellen.

Voor zijn moedig gedrag krijgt hij vanwege de Britse regering een brief met dank en gelukwensen. Van Britse zijde was dit evenwel niet zo evident omdat hij tien jaar voordien in Schotland bij verstek was veroordeeld tot een boete van 400 £ en 6 maanden gevangenisstraf wegens gewelddadige ontvluchting tijdens het opbrengen van zijn schip door de Britse kustwacht. Daar hij daarna best een tijdje wegbleef uit de Britse wateren, vaarde hij vanaf juli 1908 naar de visgronden in de Witte Zee voor de "Pêcheries à Vapeur" (destijds een volkomen nieuwe visserij). Als echte avonturier waagde hij het vervolgens ook om in 1913 te gaan varen in de Kongolese

wateren, aan boord van de O.130 "Jacqueline" (met 14 bemanningsleden). Bij het uitbreken van de oorlog vaarde hij ijlings terug naar Oostende, waar hij aanmeerde op 9 oktober 1914, nog net op tijd om gezinsleden en vluchtelingen (in totaal ongeveer 50 personen) in te schepen en over te brengen naar Engeland.

Voorts redde hij ook nog de 23 schipbreukelingen van het getorpedeerde Britse vrachtschip SS. Baystate, wat hem vanwege de Britse Admiraliteit opnieuw een zilveren beker opleverde. Later, na de oorlog, zou de onvermoeibare "Tsjaine" (bij de Oostendse vrouwen bekend als een "snelle vent") de grote voorman worden van de "Oostendsche Reederij" (de zgn. "Roode Vloot"), samen met Leonce Verbrugghe. Deze rederij, opgericht op 1 oktober 1921, bleef ruim dertig jaar bestaan en heeft in zijn aanvangsjaren belangrijke sociale verbeteringen ten behoeve van de vissers in de hand gewerkt. Kapitein Blondé werd ook nog gemeenteraadslid te Oostende en was medestichter van het zeemanstehuis Godtschalk. Hij overleed te Oostende op 13 december 1971, op de gezegende leeftijd van 92 jaar.

Maar ook andere schippers laten zich niet onbetuigd. Aan boord van de O.43 "Marthe", een bewapende treiler, gaat schipper Pieter AZAERT op 22 december 1917 herhaaldelijk over tot beschieting van een U-boot die verschillende schepen aanvalt. Tot tweemaal verplicht hij de U-boot weer te duiken. Op diezelfde dag, aan boord van O.38 Prinses Marie-José, een bewapende treiler, onderneemt schipper Louis KLAUSING een regelrechte aanval op een U-boot die schoten lost op de O.154 Marguerite. Na een zeegevecht van zowat drie kwartier, slaagt hij erin de U-boot te kelderen. Voor dit merkwaardig wapenfeit krijgt hij vanwege King George V het D.S.C. (Distinguished Service Cross), een hoge Britse onderscheiding die slechts zelden wordt toegekend. Een andere onverschrokken Oostendse schipper, August VAN WETTER, aan boord van de O.55 Comte Horace Vandenburg, jaagt op 17 februari 1918 een U-boot weer onder water.

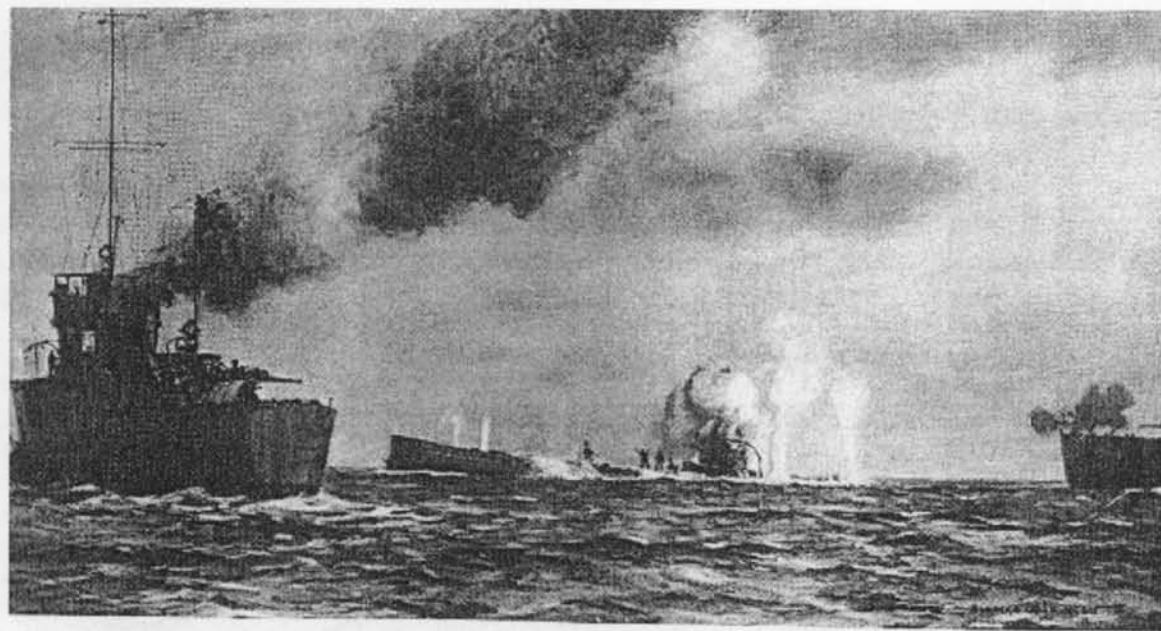
Dit is slechts een greep uit de talrijke heldendaden van onze Oostendse schippers tijdens de oorlog. Als burgers schreven zij een stuk militaire maritieme geschiedenis van een Belgische Zeemacht "avant la lettre". De beste verdediging is de aanval! Dit oud en beproefd recept van de Oostendse kapers moet inspirerend gewerkt hebben op de Britse Admiraliteit, die als uitiem verweer tegen de plaag van de U-boten, een zeer agressieve aanvalsstrategie begon uit te werken (o.a. met het inzetten van de Q-ships).

Minder spectaculair maar insgelijks vermeldenswaard zijn de vele reddingsoperaties waarbij Oostendse schippers een groot aantal schipbreukelingen het leven hebben gered. Een recordhouder hierin is schipper Louis PONJAERT (1864-1939), aan boord van de O.151 Nadine, die eerst op 25 december 1915 (alleszins een hemels Kerstgeschenk!) niet minder dan 42 drenkelingen weet op te vissen van het getorpedeerd Brits vrachtschip SS. Vansterum. Vanwege de Britse regering ontvangt hij hiervoor een gouden horloge met inscriptie. Daarna, op 30 maart 1917, weet hij de volledige bemanning (73 man) te redden van de SS. Crispin uit Liverpool. Vanwege de Britse rederij krijgt hij hiervoor een zilveren beker met inscriptie, en de bemanning ontvangt een geldelijke beloning. De vele andere reddingsoperaties hier opsommen, zou ons te ver leiden, maar laat ons stellen dat dank zij de koelbloedige en onverschrokken inzet van Oostendse schippers en bemanningen, vaak in moeilijke en gevaarlijke omstandigheden, een indrukwekkend aantal Britse schipbreukelingen werden opgepikt en veilig aan wal gebracht. De herinnering hieraan is bij de Britten nooit volledig verloren gegaan.

Dit beknopt overzicht van de lotgevallen van de uitgeweken Oostendse vissersvloot tijdens de oorlogsjaren, geeft toch wel een concreet beeld van de gemoedsgesteldheid van de terugkerenden. Zij waren "terug van weggeweest" ... maar het waren niet meer dezelfde vissers. Tijdens de oorlog hadden zij zich niet alleen ontpopt tot stoutmoedige zee-soldaten, maar in Engeland waren zij ook



Kapitein Arsène Blondé,
een Oostendse zeeheld



Een Duitse U-boot wordt tot zinken gebracht (schilderij van Norman Wilkinson)

in contact gekomen met de militante Britse vakbeweging voor vissers en zeelieden. En dit was voor onze vissers een ware revelatie ... die ook in eigen land vruchten zou afwerpen, tot spijt en woede van de traditionele en reactionaire grote rederijen. Dit zou trouwens ook uitmonden in de oprichting van de "Roode Vloot", één van de meest succesvolle rederijen die wij ooit gekend hebben.

Wat minder bekend is – en toen in Engeland uiteraard stil werd gehouden – is het feit dat aldus reeds tijdens de oorlog grote spanningen ontstonden tussen de uitgeweken Oostendse rederijen en hun bemanningen. De echte uitbarsting kwam kort na het repatriëren van de vloot naar Oostende. De reders vonden het zeer evident om opnieuw aan te knopen met de paternalistische en behoudsgezinde mentaliteit van weleer, terwijl de vissers het anderzijds heel normaal vonden dat er voortaan een nieuwe sociale wind doorheen de bedrijfssector zou waaien. Een botsing was dus onvermijdelijk. Reeds op 15 juni 1920, dus vrij kort na de terugkeer van alle vissersvaartuigen, ontstond een algemene staking in de visserij, onder leiding van de Zeemansbond, en tot in oktober werd de stoomvisserij vrijwel volledig stil gelegd. Uiteindelijk moesten de reders toegevingen doen, vooral op het vlak van de bezoldiging.

Voor die toegevingen was er trouwens voldoende financiële armslag. Want, in tegenstelling tot de toeristische sector, die na de teloorgang en verloedering van de toeristische infrastructuur slechts moeizaam weer op dreef kwam (mede ook door de sterk aangevreten koopkracht), bleek de zeevisserijsector al snel weer de wind in de zeilen te hebben. De totale bruto-besomming in de vismijn van Oostende (in 1913 : 6.659.686 fr) was in 1920 al weer opgelopen tot 23.666.855 fr, weliswaar in intussen sterk gedevalueerde frankes, maar al bij al toch lang niet slecht ! En de Oostendse vissersvloot omvatte nu 31 stoomtreilers, 32 zeilsloepen van + 25 BT, 72 zeilsloepen van – 25 BT, en een groot aantal garnaalbootjes.

Voor investeringen in de stoomvisserij was er overigens veel belangstelling. Tussen 1919 en 1923 werden er in Oostende niet minder dan zes nieuwe rederijen opgericht voor het uitreden van stoomtreilers, met daarnaast ook nog (in 1920) de oprichting van de "Pêcheries à Vapeur du Congo", uitbater van de grote stoomtreiler O.130 "Boula Matari" in de Westafrikaanse wateren.

Deze nieuwe rederijen brachten met zich uiteraard een belangrijke uitbreiding van de vloot. De "Oostendse Reederij" (1921) bv. had in 1926 niet minder dan 19 stoomtreilers in de vaart. In 1927, op haar hoogste peil gekomen, omvatte de stoomvisserij zelfs 58 eenheden !

Bijgevolg mag gesteld worden dat de zeevisserij tijdens en na de Eerste Wereldoorlog eigenlijk tweemaal redding heeft gebracht voor Oostende : tijdens de oorlog door een zeer belangrijke bijdrage tot de voedselvoorziening, en na de oorlog door een unieke bijdrage tot de economische en sociale heropleving van Oostende. Want de zeevisserij heeft nogal wat neven- en toeleveringsbedrijven, zodat algemeen wordt aangenomen dat iedere varende visser werk verschaft aan drie personen aan wal. En de kassa rinkelde vrolijk : in 1923 was de totale bruto-besomming in de Oostendse vismijn al opgelopen tot de zeer mooie som van 27.772.442 frank (waarvan 63 % voor rekening van de stoomtreilers).

Ook nog in een ander opzicht had de uitwijking naar de Franse Kanaalhavens en naar de Engelse westkust tijdens de oorlog, diepgaande en blijvende gevolgen voor onze visserijsector na de oorlog. Vanuit hun nieuwe thuishavens leerden onze vissers immers de visgronden verkennen in het Engels Kanaal, het Kanaal van Bristol, het St-George Kanaal, zuid- en west-Ierland, Spanje en Portugal. Als gevolg hiervan bleven zij ook na 1918 op deze visserijgronden de visserij beoefenen, en dit met opmerkelijke resultaten. Dit zou zelfs het uitverkoren werkterrein worden van de in de jaren twintig snel opkomende motorvisserij.

Dit laatste houdt ook verband met een ander belangrijk gevolg van het verblijf in den vreemde. Door de sterk gestegen visprijzen in onbezet gebied konden de kleine eigenaars van zeilsloepen, maar ook hun schippers en stuurmannen, een flink spaarpotje aanleggen. Dit liep zo lekker dat nogal wat niet-eigenaars reeds tijdens de oorlog de gelukkige bezitter werden van een eigen sloep.

Doch dit was nog maar een begin. Na de oorlog was dit een eerste stap naar hogerop, meer bepaald naar de motorvisserij, en voor sommigen zelfs naar de hoogzevisserij.

Aldus kan de betekenis van al deze factoren en elementen zeker niet overschat worden voor de verdere evolutie van onze zeevisserijsector, ... maar al evenmin voor de economische wederopleving van Oostende na die rampzalige en ellendige oorlogsjaren. Immers, samen met de Belgische steenkoolmijnen was de zeevisserij de enige sector van de Belgische economie die na de oorlog al vrijwel onmiddellijk weer op volle toeren begon te draaien. En vermits de toenmalige visserijsector grotendeels geconcentreerd zat in Oostende, kon deze stad hiervan de vruchten plukken, ... een voor die tijd benijdenswaardige positie !

Weliswaar heeft Oostende die positie niet lang kunnen behouden, vooral ingevolge de crisis van de jaren dertig, maar in de cruciale periode onmiddellijk na de oorlog is de zeevisserij ongetwijfeld de hefboom geweest voor de heropleving van de stad. Een flinke dosis geluk heeft hierin ook een rol gespeeld, zoals bv. in 1926 , toen de devaluatie van de Belgische frank een gevoelige stijging van de exploitatiekosten met zich bracht, die niet zo vlug gecompenseerd werden door een stijging van de visprijzen. Gelukkig voor onze reders en vissers werd Groot-Brittannië in diezelfde periode getroffen door een langdurige staking in de steenkoolmijnen, waardoor de meeste Britse stoomtreilers moesten blijven liggen aan de kade. Het hierdoor ontstaan "gat" in de Britse markt werd al snel opgevuld door rechtstreekse aanlandingen van onze treilers in Britse havens, mede ook onder impuls van de devaluatie van de frank t.o.v. het Britse pond. Eens zij hun plaats op die markt hadden veroverd, bleven zij nog tot in 1929 aldaar een belangrijk marktaandeel behouden, zodat die toestand herhaaldelijk reacties uitlokte bij de Oostendse vishandelaars, die hierin een gevaar zagen voor de bevoorrading van de eigen markt. Maar de harde Britse ponden die aldus Oostende binnenstroomden, zijn het plaatselijk bedrijfsleven ongetwijfeld flink ten goede gekomen.

26. HIER STAAN HUN NAMEN

Ook al worden bovenstaande nabeschouwingen over de terugkerende vissers ongetwijfeld volkomen terecht ingelast in deze studie, toch handelt ons onderwerp uiteraard en eigenlijk hoofdzakelijk over de vissers die tijdens de oorlog de visserij verder hebben bedreven vanuit Oostende, d.i. vanuit en in bezet gebied, en over hun bijdrage tot de voedselvoorziening van de plaatselijke bevolking. Wij hebben aangetoond dat die bijdrage van zeer groot belang is geweest, niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief, meer bepaald in het kader van de volksgezondheid zowel tijdens als na de oorlog.

Het minste dat wij kunnen doen om hulde te brengen aan deze vissers, en om voor hen een blijvende nagedachtenis te verzekeren, is hun naam hieronder af te drukken. Deze naamlijst is voor jongeren misschien een saaie en nietszeggende aaneenschakeling van namen, maar er zijn voorzeker nog heel wat oudere Oostendenaars die in deze lijst de naam zullen ontdekken van een bloedverwant of aanverwant uit die oorlogsgeneratie. Het gaat hier om de lijst der Oostendse vissersvaartuigen en vissers, zoals samengesteld op 12 juni 1917 door de vismijndirectie. Deze lijst maakt geen aanspraak op volledigheid, in die zin dat hierin niet zijn opgenomen de vissers en vissersvaartuigen die om een of andere reden voordien uit de vaart werden genomen. Uiteraard vermeldt de lijst al evenmin hen die achteraf nog eraan werden toegevoegd (doch die wij niet hebben kunnen achterhalen). Maar het gaat hier uiteindelijk om vermoedelijk zeer weinig "missing

links”, zodat geredelijk mag worden aangenomen dat deze lijst het overgrote deel van de vissers omvat. Vanzelfsprekend doet dit ook geen afbreuk aan de verdiensten van de vele Oostendenaars die op een of andere manier insgelijks hun steentje hebben bijgedragen tot het verzekeren van de overlevingskansen van de bevolking. Impliciet brengt de onderstaande lijst dan ook hulde aan alle Oostendenaars die, hoe en waar dan ook, zich bestendig en onbaatzuchtig hebben ingezet voor de bevoorrading van hun medeburgers in een wurgende noodtoestand. Zij allen samen hebben concreet het bewijs geleverd dat, als puntje bij paaltje komt, samenhorigheid geen ijdel woord is binnen de Oostendse volksgemeenschap.

- O.1 Beernaert Arthur / Peere Henri
- O.3 Majoor Gustaaf / Majoor Victor
- O.4 Pauwels Albert / Remaut August
- O.5 Saliu Ernest / Saliu Jan
- O.6 Hubrouck Karel / Bonte Pieter
- O.7 Lauwereins Jan / Dieusart Emiel
- O.8 De Groote Frans / Van Nieuwenhuize Felix
- O.10 Durand Joseph / Tabary Albert
- O.11 Carbon Gustaaf / Aspeslagh Karel
- O.12 Van Wetteren Pieter / Salens Henri
- O.13 Vanloo Oscar / Pincket Isidoor
- O.14 Kroothoep Joseph / Peere Jan
- O.15 Helmoortel Oscar / Helmoortel Louis
- O.16 Maseman Jerome / Hessens Alexander
- O.18 Ghysel François / Steenkiste Louis
- O.19 Deboyser Edouard / Devaux August
- O.20 Hosten Pieter / Hosten Jan
- O.21 Zwaenepoel Pius / Zwaenepoel Frans
- O.22 Jonckheere Karel / Jonckheere René
- O.23 Hintje Karel / Donse Oscar
- O.24 Rollander Karel / Luyens Frans
- O.25 Pieters Edouard / Evermaete Alfons
- O.26 Vercruysse Henri en zoon
- O.27 Arnoudt Florimond en zoon
- O.29 Pauwels Alfons / Germonpré Henri
- O.30 Pottier Pieter / Hoornaert Edouard
- O.32 Van Besien Pieter / Eereboudt Amédé
- O.33 Danre Karel / Coopman ?
- O.36 Maekelberghe August / Declercq Karel
- O.38 Storm Jan / Deleye Leon
- O.39 Van Coillie Jules / Steenkiste Pieter
- O.40 Ocket Michel / Roose Julien
- O.42 Tidewyt Gustaaf / Thys Karel
- O.44 Dehouck Jules / Bruneel Pieter
- O.49 Coene Louis / Thys Karel
- O.50 Zwaenepoel Pius / Zwaenepoel Henri
- O.51 Van Slembrouck Gustaaf / Lecuyse Richard
- O.52 Hessens Alexander / Dieusart Emiel
- O.53 Dasseville Edouard / Vanden Berghe Medard
- O.54 Devriendt Jan / Depicke Camille
- O.55 Van Turnhout Richard / Hallemeersch Frans
- O.56 Loncke Leon / Hubrechtsen Laurent

O.57	Gooris Pieter / Luyens Frans
O.58	Jonckheere Karel / Anthierens Karel
O.60	Zwaenepoel Karel / Gooris Edouard
O.64	Deswelgh Leon / Verleye Theophile
O.65	Vanden Berghe Isidoor / Vanhove Louis

Met deze naamlijst – als het ware een ereperk voor onze vissers aan het thuisfront – eindigt dit historisch overzicht van de lotsverbondenheid van Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog. Werden hieruit, op nationaal vlak, de nodige lessen getrokken voor de nabije toekomst? Dat zou ongetwijfeld een zeer interessant thema zijn voor een hierbij aansluitende studie aangaande civiele defensie inzake bevoorrading in de hiernavolgende periode (en dan vooral met het oog op de Tweede Wereldoorlog). Wat uiteraard eveneens, maar dan veeleer parallel, hierbij zou kunnen aansluiten, is ongetwijfeld een volledige en diepgaande historische studie over de Belgische zeevisserij vanuit Britse, Franse en Nederlandse havens tijdens de Eerste Wereldoorlog. Voor historici en heemkundigen die belangstelling hebben voor de meer recente geschiedenis van Oostende, is er dus duidelijk nog werk op de plank! Ik wens hun alvast veel succes toe ... en vooral ook veel genoegen en persoonlijke voldoening bij het doorgronden van het reilen en zeilen van de “Stad aan zee” in vroegere dagen.

(wordt vervolgd: epiloog)

NOTA

In het februari-nummer van “De Plate” blz. 2006-53 e.v. verscheen een artikel “Militaire gebouwen te Oostende in het verleden” door Freddy Hubrechtsen.

Dit artikel bevat verschillende verwijzingen (van 1 t/m 21).

Deze noten werden, door een fout van de hoofdredacteur” niet afgedrukt. Waarvoor onze verontschuldigen.

Nochtans zullen ze afgedrukt worden in het april-nummer van ons tijdschrift, samen met een volgend in artikel in de reeks en van de hand van dezelfde auteur.

RAADPLEEG REGELMATIG ONZE WEBSITE! (www.deplate.be)

Wat vindt U daar?

- De inhoud van ons tijdschrift.
- De inhoud van de tijdschriften waarmee wij een ruilabonnement hebben.
- Het jaarprogramma (met eventueel de laatste aanpassingen).
- De tijdelijke tentoonstellingen.
- De geschiedenis van De Plate en van ons Museum.

Een nieuw Oostends kijkboek

door **Ivan VAN HYFTE**

Onder de kerstboom lag, afgelopen jaar, het nieuwe kijkboek "Oostende graag gezien", verschenen bij de Brugse uitgeverij De Klaproos. Het is de negentiende in een reeks en toont, naast enkele kleurrijke lithotekeningen, een affiche, een stadsplan uit 1897, wat publiciteitskaarten, allemaal (soms uitzonderlijke) oude prentkaarten van groot-Oostende. Ze zijn grotendeels afkomstig uit het Stadsarchief van Blankenberge, collectie Georges DEVENT.

Collectioneers zullen het met mij eens zijn dat een 25-tal van die ansichtkaarten effenaf schitterend iconografisch materiaal zijn die ik (wellicht samen met hen) zelden of nooit gepubliceerd heb gezien.

Jammer dat het voorzien van commentaar door auteur Siegfried DEBAEKE, soms wat gekunsteld overkomt. "Het m'as-tu-vu-gehalte van de toeristen" (nr 189); "Toch heeft er nooit een paard een hoef binnengezet" (i.v.m. stallingen nr 192) of bij een affiche van de Wellington "et pour les flamands la même chose" (nr 28)....

Hoofdbrok van die kleine recensie ligt echter in de historische duiding die niet altijd even correct blijkt te zijn:

- nr 28: "Leopold II en de hertog van Wellington gaven het startschot van de eerste paardenrennen..."
Op 29 juli 1883 wordt onder massale belangstelling de renbaan feestelijk geopend. Leopold II was er niet; zijn eerste bezoek was op de derde meeting (26 augustus 1883).
- nr 43: Edouard Moreauxlaan i.p.v. Moureauxlaan.
- nr 51: Hotel Royal Phare i.p.v. Cercle du Phare (zie ook 164).
- nr 61: "Het hotel is gesloten buiten het zomerseizoen"
Zie publiciteit in de "Guide d'Ostende et du Littoral" (1904): "Hôtel ouvert pendant toute l'année".
- nr 62: "het tweede handelsdok".
Het kanaal waarvan sprake verbond het eerste handelsdok met het kanaal Oostende-Brugge.
- nr 80: Grand Hôtel des Bains en niet Royal Hôtel (zie ook nr 71)
- nr 90: "ter hoogte van de Northlaan".
Wat doe je met achtereenvolgens Luikstraat, Henegouwenstraat, Limburgstraat en Luxemburgstraat?
- nr 97: "Het Instituut Sint Vincentius Ferrerius"
Hier verwacht de auteur de "Dochters der Liefde", toegekomen op 8 april 1895 te Oostende en op 15 juni verhuisd naar Langestraat 83, met de Dominicanessen (en niet de Predikheressen) die zich in 1887 kwamen vestigen in de Nieuwpoortsesteenweg, in een nog jong weeshuis, toegewijd aan Vincentius Ferrerius.
- nr 102: "slagerij Cartryse".
Zowel de kaart zelf als het winkelraam vermeldt een bakkerij.
- nr 103: "De vuurtoren van Raversijde".
A. DESEYNE, in Raversijde 1914-1918, batterij Aachen, heeft het over geleidelichten voor de scheepvaart.

- nr 104: "dit Noors chalet".
Hopelijk wordt bedoeld het middelste (het optrekje voor Leopold II) en niet het rechtse op de foto dat een tuinpaviljoen was.
- nr 106: "De zusters van de H. Jozef hadden een nonnenschool o.a. op de Parochie Sint-Pieters en Paulus (Koeienstraat)..."
De Koeienstraat lag aan de westelijke zijde van het vliegveld van Stene en werd in 1959 gewijzigd in Maurits Sabbestraat. Op de parochie Petrus en Paulus hadden de zusters verschillende scholen : het "Huis van het kind Jesus" in de Witte Nonnenstraat (1838); het "Huis van het Heilig Hart" in de Kaaistraat (1863) en in de Sint Sebastiaanstraat een "Franse school" en de niet-betalende "Katholieke kring" (1877).
- nr 125: "in de achtergrond de werkhuisen van het Zeewezen".
Vooreerst héél onduidelijk, maar ook onjuist. Moet de foto niet in spiegelbeeld bekeken worden ?
- nr 142: "de Kapucijnenstraat, één van de oudste straten van Oostende".
Alle oude straten, binnen het geometrische stadspatroon op de DEVENTER-kaart, zijn toch even oud.
- nr 171: "Hotel de Flandre in de Vlaanderenstraat".
Tot 1858 heette het: Kattestraat.
- nr 173: "maison Beenekens".
De muzikwinkel heette "maison Beenckens".
- nr 178: "een of andere katholieke manifestatie".
"SALVE" betekent "groet" of "heil" en wijst op de decoratie van het 4 september-feest van 1905 waarbij Leopold II ondermeer ontvangen wordt op het stadhuis aan het Wapenplein.
- nr 195: "Anwerpsestraat".
Al van het begin af (1897) heette die "Antwerpenstraat".
- nr 199: "Directeur Keuwels".
De juiste naam van de pianist van het Kursaal en stichter van het zangkoor "Het loze vissertje" was Jef KEURVELS (1866-1915).

Ook uitgevers kunnen zich wel eens vergissen. Zo heeft A.H.J. zijn prent verkeerdelijk benoemd: nr 184 is niet de Berlijnstraat maar de Koningstraat, richting Koninklijk Chalet-kruispunt met de Van Iseghemlaan.

Dit belet niet voluit te genieten van meer dan 200 zichtkaarten die mijn stad bijwijken onherkenbaar maken.

Hoog met stip, noteer ik, voor de vuist, de straten (nr 67, 69, 94, 95, 169, 182), het dorp Raversijde (nr 73, 101, 102), de kinderrijke Vuurtorenwijk (nr 108, 110); twee hoogst uitzonderlijke Conterdam- en Stene-kaarten (nr 115, 118), de groezelige Groentenmarkt (nr 146, 147, 150). Of de geanimeerde foto's van Baigneurs (119), oesterputten (46), nettenbreisters (127) of de drukte op een "zaiwiedinge" (143)...

Ik heb het allemaal "graag gezien".

Oostende graag gezien door Siegfried DEBAEKE – Brugge: De Klaproos, dep. 2005-V, 225 p.: 224 ill. (Graag gezien) – ISBN 90-5508-080-2. - € 22,95.

DE HOTELBRIGADES IN OOSTENDE

door Serge Van Daele

Laatst was ik op gastronomisch weekend in een romantisch hotelletje in de Ardennen. Toen ik na het avondmaal de eigenaar van de zaak aantrof in de bar vond ik het maar wat raar dat hij aan het bedienen was in zijn kokskledij.

Het kwam al gauw tot een gesprek waarbij ik vrij vlug concludeerde dat er problemen waren met het personeel. Een kamermeisje had zich ziek gemeld, een kelner was niet komen opdagen en op de keukenhulp moest men ook al niet meer rekenen.

Het stereotype zinnetje: 'ja mijnheer, men vindt geen personeel meer zoals vroeger' klonk mij bekend in de oren. Het deed mij terugdenken aan de foto's die in de Oostendse archivalia te vinden zijn over restaurant- en keukenbrigades toen het nog blijktbaar de 'goede oude tijd' was.

Hoog tijd dus voor een terugblik!

Onder een hotelbrigade verstaat men de volledige ploeg van personeelsleden die instaan voor de dienstverlening naar de gast toe. Gaande van de hoteldirecteur tot de loopjongen!

Tijdens de hoogdagen van de Oostendse 'belle-époque' tot aan het einde van het interbellum hadden vele grote hotels 60 tot 80 personeelsleden in dienst.

Soms nog aangevuld met seizoenarbeiders en gelegenheidspersoneel.

In de meeste hotels kon men 9 verschillende diensten onderscheiden.

Volgend dienstschema is afkomstig van het Royal Palace Hotel in Oostende, op zijn hoogtepunt in 1910. (Vergeef mij de Franse betitelingen, maar sommige termen zijn niet vertaalbaar in het Nederlands, bovendien maken ze integraal deel uit van de beroepsimpressie.)

De dienst van de directeur

Bestond uit de directeur (*le directeur d'hôtel*) die belast was met de algemene leiding van het hotel. Hij werd bijgestaan door de '*chef van het personeel*' en enkele secretaresses.

De dienst van de receptie

Bestond uit de '*Chef-receptionist*', één of meerdere *receptiebediendes*, de '*dactylo*', en de '*portier*'.



De dienst van de boekhouding

Bestond uit een '*Chef boekhouder*' en de '*kassier*'.

De dienst van de huisbewaarder

Dit was één van de voornaamste diensten van het hotel.

De huisbewaarder '*le concierge*' was heer en meester over zijn afdeling en stond hoog in aanzien bij het personeel. Onder zijn bevoegdheid stonden de *conducteur* (le chauffeur) die de gasten afhaalde aan het station en ze ook terugbracht.

Het Grand Hôtel des Bains te Oostende. De vervoerwagen voor de gasten (het woord 'taxi' bestond nog niet). Bemerkt links de chauffeur, achteraan de wagen de voiturier, op de trap de portier en onderaan de trap de bagagist.

Deze mensen hadden een immense aantrekkingskracht bij het publiek met de opkomende wagens. Samen met de *'voiturier'* verzekerde hij aan de ingang van het hotel de dienst van de wagens.

De *'portier'* ontving de gasten, bracht hen naar de receptie en zorgde voor het reisgoed.

De hall van het hotel was zijn domein. Soms werd hij ook *'huissier'* genoemd.

Bij belangrijke bezoekers nam de conciërge de taak van de portier over.

De *'bagagist'* bracht de bagage van de gasten in en uit het hotel.

De *'telefonist'* verzorgde de aanvraag van gesprekken voor de gasten.

De *'loopjongens'* vormden een niet te onderschatten onderdeel van het hotel. Zelfs vandaag nog spreken ze tot de verbeelding van menig bezoeker, schrijver en filmregisseur. Wie kent de stripfiguur Robbedoes niet met zijn knalrode pakje die altijd alles weet over en van elke gast. Dit was ook zo met de loopjongens in de Oostendse hotels.



Er waren 2 soorten: de *'chasseur'* met een rood uniform, deed boodschappen buiten het hotel en de *'groom'* met een groen pakje; die deed allerlei taken binnen het hotel. Ze stonden niet alleen ten dienste van de gasten maar ook van de directie, de huisbewaarder en de zaalmeester.

Uiteraard kwamen die jongelui overal en kenden ze meestal alle geheimpjes van het hotel en heel dikwijls de laatste nieuwtjes.

Oostendes gekende schrijver Karel Jonckheere was in zijn jeugd *'chasseur'* in het Royal Palace hotel alsook de erevoorzitter van De Plate Omer Vilain in het Majestic hotel.

De *'liftjongen'* was meestal een loopjongen die een beurtrol deed met de *'grooms'* en de *'chasseurs'*. Het bedienen van een lift werd in die tijd als gevaarlijk beschouwd en een lastige klus want er was een metalen rooster vóór de liftdeur die telkens opengetrokken moest worden.

De liftjongen van het New Grand Hotel (Mariakerke). Bemerkt de zitplaatsen in de lift. De persoon rechts draagt een typische restaurantkledij. Het zou de zaalmeester kunnen zijn.

De *'nachtwaker'* deed op regelmatige tijdstippen zijn ronde in het hotel en ontving de nachtelijke bezoekers.

Het informatiekantoor had meestal een *'vrouwelijke bediende'* die ter beschikking stond om inlichtingen te verstrekken aan de gasten

De dienst van het restaurantpersoneel

De *'restaurantdirecteur'* had het beheer over de verschillende zalen waar er eten bediend werd.

De *'eerste zaalmeester'* (*le 1er Maître d'hôtel*) had de algemene leiding in het restaurant.

Hij ontving de gasten, verzorgde de tafelreservering en hield toezicht en controle op het bedieningspersoneel.

De *'tweede zaalmeester'* was de assistent van de eerste zaalmeester en diens plaatsvervanger.

De *'rangskelner'* was belast met de bediening van een *'rij'* tafels. Dit varieerde volgens de grootte van het restaurant en de status van het hotel. Meestal tussen de 4 en 6 tafels.

De *'halve rangskelner'* (*le demi-chef de rang*) beschikte nog niet over de vakkennis van een *'chef de rang'*. Hij mocht meestal 2 tot 3 tafels bedienen en was de ondergeschikte van de rangskelner.

De '*commis de rang*' was een beginneling als hulp voor de rangskelner. Hij moest meestal de gerechten aanbrengen uit de keuken tot bij de tafel maar mocht nog niet uitserveren.

Er mocht geen contact zijn met de gasten!

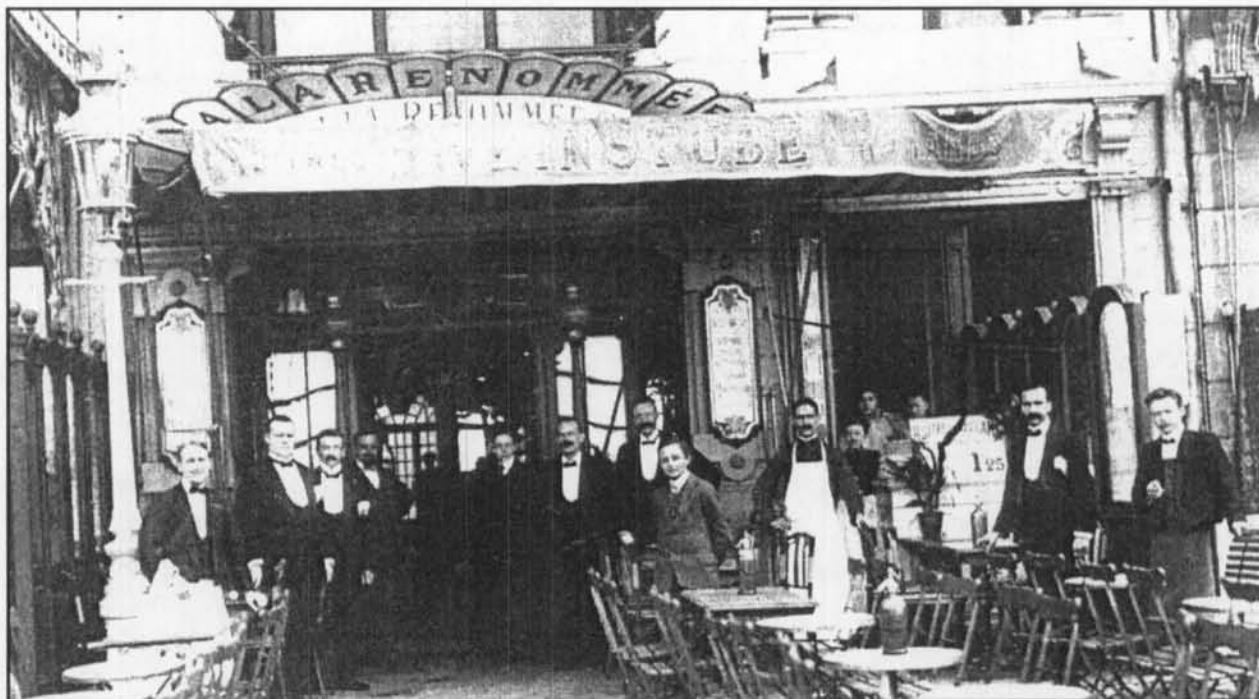
De '*commis débarrasseur*' (de leerling afruimer) was voor het eerst in het hotelbedrijf werkzaam. Hij mocht enkel de vuile borden en bestekken naar de afwas brengen.

Menig grote zaalmeesters zijn zo hun carrière, die meestal over 30 jaar tijd ging, begonnen.

De '*trancheur*' was een rangskelner die het wild, het gevogelte en het vlees kundig versneed aan tafel bij de gasten. Hij moest goed de anatomie van alle diersoorten kennen.

De '*sommelier*' was gelast met de dienst van de wijnen, likeuren en sigaren.

De '*restaurantsecretaris*' was gelast met het opmaken der rekeningen van de niet-hotelgasten. De '*passanten*' genoemd.



De restaurantbrigade van de 'Renommée'-1908. We tellen 13 personeelsleden. Bemerkt de verschillende uniformen van de kelners.

De dienst van het keukenpersoneel

De '*keukenchef*' had de algemene leiding van de keukenbrigade. Hij deed de aankopen, maakte de menu's en hield de keukenboekhouding bij.

De '*sous-chef*' was de vervanger van de keukenchef. Het was de droom van elke '*sous-chef*' om ooit '*chef*' te worden. De bekroning van een ganse carrière die heel dikwijls ook beneden de ladder aanving. De *sous-chef* was tevens '*aboyeur*' tijdens de dienst. De '*aboyeur*' was de persoon die de bestellingen vanuit het restaurant luidkeels voorlas aan alle andere keukenpersoneel, zodat ze konden starten met de bereidingen.

De '*saucier*' zorgde voor alle warme sausen (behalve de zoete). Tevens voor de stoverijen van vlees en gevogelte. De '*saucier*' moest in feite de volledige kaart met de bereidingen kennen en was voorbestemd om later '*sous-chef*' te worden.

De '*potager*' stond in voor de bereiding van de soepen.

De '*entremetier*' stond in voor de warme garnituren, de warme voorgerechten, de deeg- en meelsoorten en de eierbereidingen. In sommige hotels was er zelfs nog een aparte '*légumier*'; enkel voor de groentebereidingen.

De '*friturier*' stond in voor alle frituurgerechten, de '*poissonnier*' voor alle visgerechten.

De 'rôtisseur' verzorgde alle gegrilde en gebraden gerechten.

De 'garde-manger' verzorgde alle koude voorgerechten en koude sausen. Hij was ook verantwoordelijk voor de koelkasten en de bewaring van het gemalen ijs.

De 'tournant' was een plaatsvervanger van alle beroepen. Een zeer verantwoordelijke taak op het zelfde niveau van een 'saucier'. Hij nam de taak over van zieken en verloven.

De 'pâtissier' stond in voor alle zoete bereidingen, gebakkeuze en broodsoorten.

De 'commis' was een leerling die stond bij een kok als hulp om later zijn taak over te nemen bv: 'commis poissonnier': later werd hij 'poissonnier'. Heel vaak waren 'commis' jonge mannen tussen de 25 en 30 jaar.

Vandaag de dag durft een jongeling van 22 zich 'chef' te noemen!!

De 'apprenti' of 'garçon de cuisine' was een beginneling in het vak en mocht niet in de nabijheid van de keukenchef komen. Hij begon met de kachels aan te steken, kolen aanbrenge, specerijen aanvullen, enz...Enkele maanden later mocht hij groenten kuisen, aardappelen schillen en vis kuisen.



De keukenbrigade van het hotel 'Osborne' in 1929 met in het midden op de voorste rij de vermaarde keukenchef Mr. Marius; een leerling van Escoffier (zie mijn artikel De Plate-Oktober 2003).
Bemerk de koksmutsen (les toques). Op deze foto is het niet te zien maar de oorspronkelijke bedoeling van een 'tocque' was om de verschillende verantwoordelijken te herkennen. Hoe hoger de 'tocque', hoe voornamer in dienst. De chef, uiteraard met de hoogste koksmuts, werd dan ook vaak 'le gros bonnet' genoemd. Niet de koks maken deze foto zo uniek maar wel de dames op de achtergrond!

Bemerk dat de koks een halsdoek dragen. Welnu, het was voor een vrouw een hele eer om ook een halsdoek te mogen dragen. Dit waren dames die een trapje hoger stonden op de hiërarchische keukenladder en daar maar al te fier op waren. Meestal waren dit goede keukenhulpen die al eens een voorbereidende saus of gerecht mochten klaarmaken. Zie de dame uiterst links en de 2 dames rechts met halsdoek. De derde dame van links draagt zelfs een keukenkledij. Zij is dus nog een trapje hoger dan de rest van haar vrouwelijke collega's. De tweede persoon van links was hoogstwaarschijnlijk afwasdame; bemerk de handdoek in de rechterhand.

De dienst van het étagepersoneel

De "huishoudster" (*la gouvernante d'étage*). Dit was de hoogste trap op de ladder die vrouwelijk personeel in die tijd kon bereiken. Uiteraard waren die dames fier op hun titel en lieten ze dit dan

ook duidelijk blijken. Zij was verantwoordelijk voor alle materiaal in de kamers en had het toezicht op de linnenkamer.

De 'kamermeisjes' deden de lichtere opschik van de kamers zoals bedden maken, stof afnemen en stonden bij aankomst en vertrek ten dienste van de gasten.

De 'kamerknecht' (*le valet*) deed het zwaardere werk zoals het boenen van de parketvloeren, schoenen poetsen, meubelen verplaatsen. Een hotel die geen 'bagagist' in dienst had, deed beroep op de 'valet'.

De 'kamerkelner' bediende de gasten op hun kamer.

De 'officier d'étage' was gelast met het onderhoud van het 'office' op elke verdieping. Vanuit dit office vertrokken elke morgen de ontbijten, werd er koffie gemaakt en werden de schoenen gepoetst.

De dienst van het dienstruimpersoneel

La 'gouvernante d'office' had de leiding van alle onderhoudspersoneel in het hotel.

De 'officier du restaurant' was verantwoordelijk voor alle onderhoud van glazen en zilverwerk in de eetzaal.

De 'brunisseur' werkte uitsluitend met de zilverkuismachine.

De 'cafetier' was belast met de bereiding van de warme tafeldranken.

Wie later in het restaurant terecht wilde komen, deed hier een goede leerschool op.

De dienst van de aanverwanten

De 'econoom' was verantwoordelijk voor de stapelplaats van de voedingswaren en de bevoorrading.

De 'keldermeester' zorgde voor de wijncollectie van het hotel.

De 'linnenjuffrouwen' waren belast met de controle van de wasserij en het herstellen van gordijnen en lakens.

De 'barman': het beroep van 'barman' deed pas zijn intrede na WO I. In de jaren '30 hadden slechts enkele hotels in Oostende een 'barman' in dienst en een afzonderlijke ruimte waar 'cocktails' geschonken werden vóór of na de maaltijd.

Eigenlijk waren dit de rustsalons die men ombouwde tot bar.

De dienst van het onderhoud

Enkele grote Oostendse hotels hadden een eigen schilder, timmerman, loodgieter, en elektriciens in dienst.



De hotelbrigade van het hotel Wellington in de jaren '60. Toch nog altijd een 30-koppige ploeg. Het waren de laatste gouden jaren vooraleer de crisis toesloeg in de Horecasector en het personeelsbestand drastisch naar beneden ging. Bemerkt de kledij van de kelners rechts, de schouderépauletten kwamen voor in verschillende kleuren, waardoor de functies konden onderscheiden worden.

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**

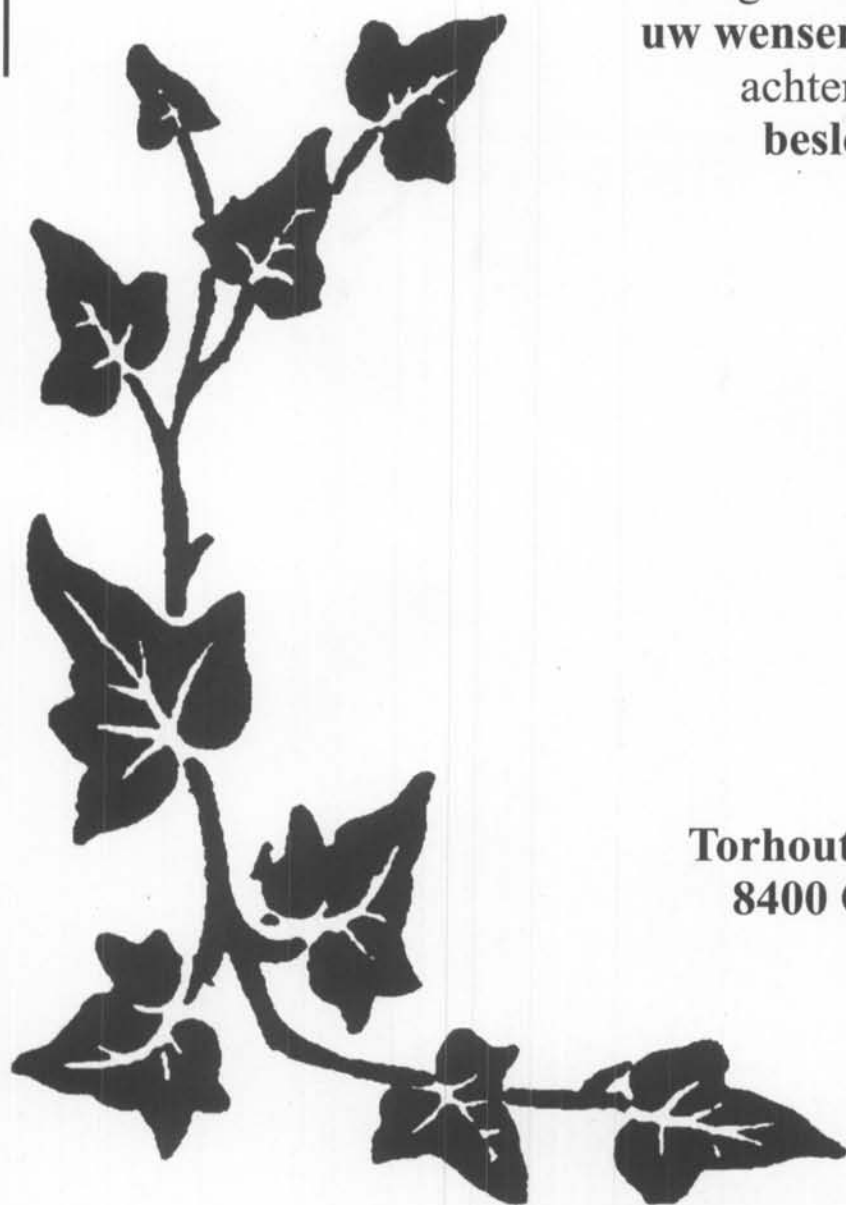
Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

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