

# MAANDBLAD

SEPTEMBER 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 9**

**MAAND september 2006**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 224: **Y. VAN HYFTE**: Migranten nadrukkelijk aanwezig te Sluis – 1604/1605.

blz. 229: **R. HOUWEN**: Herinneringen aan de eerste oorlogsmaanden 1940 (1).

blz. 236: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 9).

blz. 243: - De Compagnie der Zaagmolens Oostende/Bredene.

- Ontbrekende tijdschriften.

- Vraag.

blz. 244: **M. CAPON**: Veloclub De Zeemeeuw Oostende (deel 13).

blz. 250: **G. SERVAES**: Oostende doet mee met monumentenstrijd op VRT.

## KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

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

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

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

**Rekeningen :** 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

### **Het Bestuur**

#### *Erevoorzitters:*

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

#### *Voorzitter:*

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

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

#### *Ondervoorzitter:*

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

#### *Secretaris:*

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

E-mail: [plate.oostende@telenet.be](mailto:plate.oostende@telenet.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:**

Yvan VAN HYFTE: Kastanjelaan 58, 8400 Oostende.

Raymond HOUWEN: Meeuwenlaan 9, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

Guy SERVAES: Plantenstraat 82, 8400 Oostende.

## **SEPTEMBER ACTIVITEIT**

De Koninklijke Oostendse 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 28 september 2006 om 20 uur**

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

Onderwerp: DE OOSTENDSE ACTEUR HECTOR CAMERLYNCK

Spreker: dhr. **Norbert HOSTYN**

Dhr. Norbert HOSTYN voorstellen is water naar de zee dragen. Hij is conservator van de Stedelijke Musea en effectief lid van onze Heemkring. Bovendien is hij auteur van verschillende werken betreffende schilders en schilderkunst.

Na de Oostendse actrice Gella Allaert, die we voor enkele jaren in de kijker plaatsten is nu Hector Camerlynck aan de beurt.

Slechts bitter weinig Oostendenaars-Stenenaars, zoals Hector Camerlynck er eigenlijk een was, stroomden tot nu toe door naar het professionele theater. Dat heeft veel, zoniet alles, te maken met het feit dat onze stad - op de korte Malpertuis-episode in de jaren '90 van de vorige eeuw na - nooit de stimulans van een beroepsgezelschap kende. Er was en er is slechts amateurtheater. Laat staan dat er, na de sloop van de schouwburg, een toneelzaal-die-naam-waardig was.

Hector Camerlynck werd geboren te Stene in 1913. Hij kreeg zijn toneelopleiding bij Rikke Schmitz aan het Oostends conservatorium en aan het conservatorium te Antwerpen., waar hij leerling was van Charles Gilhuys en Mevr. de Gruyter.

Vanaf 1938 hoorde hij tot het gezelschap van de K.N.S. Antwerpen en zou steeds - zo'n 40 jaar - bij dit gezelschap blijven. Hij woonde beroepshalve in Antwerpen maar keerde vaak naar de kust terug en woonde na zijn opruststelling in de Esdoornlaan te Mariakerke.

In de lezing schetst dhr. Hostyn een beeld van de carrière van deze vergeten, minzame .B.V. avant-la-lettre, zijn prestaties op het podium, alsook zijn optredens op TV en in de film. Alles rijkelijk geïllustreerd met archief- en beeldmateriaal uit eerste hand.

Eens te meer een avond die een rasechte Oostendenaar niet mag missen.

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos ook voor niet-leden.

Men zegge het voort.



## Migranten nadrukkelijk aanwezig te Sluis - 1604/1605 -

door Ivan VAN HYFTE

Na lectuur van een Noord-Nederlandse historische publicatie, stelde ik verbaasd vast dat Edward VLIETINCK in zijn meesterlijk Beleg-boek (1897), merkwaardig genoeg, met geen woord rept over Oostendenaars die zich tijdens het Beleg, of na de overgave van 1604, in Sluis vestigden.

Het was de H. Pierre THOMAS uit Brugge die mijn aandacht vestigde op dit werk dat de Heemkundige Kring West-Zeeuws-Vlaanderen (1) in 2004 uitgaf onder de titel "Niemandland in Staats verband". 376 pagina's, een duidelijk Oostends tintje, voldoende reden om er in te grasduinen...

VLIETINCK had het over de uitwijking van Oostendenaars naar Veere, Middelburg en Vlissingen waar hij - zegt hijzelf - de stedelijke en kerkelijke archieven in 1888 heeft onderzocht. "...Wij haasten ons te zeggen dat wij in onze verwachtingen niet zijn teleurgesteld geweest..." (p. 312). Zo vond hij de namen van niet minder dan 34 Oostendse families die zich tussen 1586 en 1683 in Middelburg hadden gevestigd. Maar Sluis? Wat heeft Oostende daar nu mee te maken, vraagt auteur W.J. op 't HOF zich af. Deze predikant in de Nederlandse Hervormde Kerk (1947) heeft in het hoger geciteerd werk een héél diepgaande demografische studie gemaakt van de Sluise burgerbevolking na de reductie (2) in 1604 en 1605.

Ter verduidelijking, nog even de feiten op een rijtje. Eén maand vóór het einde van het driejarig Beleg (1601-1604) herovert Maurits van Nassau de belangrijkste stad in West Zeeuws Vlaanderen: op 20 augustus 1604 wordt Sluis door de Staatse troepen ingenomen. Maar de verovering van Sluis liep uit op het verlies van Oostende dat in de ogen van de Staten-Generaal een stevig steunpunt moest blijven buiten de gesloten tuin van de Republiek om alzo de oorlog buiten zijn eigen grenzen te houden. Al wie enigszins vertrouwd is met de Oostendse geschiedenis weet welke richting het is uitgegaan. In een tot puinhoop geschoten stad vond een banket plaats onder militaire overwinnaars en overwonnenen en die allebei woorden te kort hadden om elkaar de hemel in te prijzen. Het cynisme van elke barbarij! Daarop begaf de Staatse troepenmacht zich richting het noorden met in hun spoor een groot aantal protestantse burgers, die voorheen onder druk van de Spaanse successen in Vlaanderen, de wijk hadden genomen naar Oostende. Waar konden deze vluchtelingen beter terecht dan in het zojuist op de Spanjaarden veroverde Sluis. Auteur W.J. op 't Hof vat als volgt samen: "...Vanuit Oostende kwam een uiterst gekwalificeerd potentieel vrij, dat als extra voordeel kende dat het een samenhangend geheel vormde. De Oostendenaars behoefden niet eerst aan elkaar te wennen. Ze waren door een lange tijd van coöperatie samengesmeed tot een hechte eenheid..." (p. 79-80).

Lijkt het overdreven te stellen dat in Sluis zich de politieke, maatschappelijke en kerkelijke "elite" van de verdreven protestantse bevolking van Oostende had gevestigd?

Zo stelde de Staten-Generaal, amper 3 dagen na de val van Oostende, op 23 september 1604, de gewezen baljuw van deze stad, Maillaert MAERTEN aan tot baljuw van Sluis. Bij de drie eerste nieuwe samenstellingen van het Sluise stadsbestuur (1604-1605) figureren er 4 Oostendse schepenen: Gillis HORA, Nicasius KIEN, Cornelis PIJL en Jasper DIERLINCK, waarvan de eerste zelfs burgemeester wordt. Door deze Oostendse inbreng in het beleid konden de ex-Oostendenaars een aanzienlijke invloed uitoefenen op de plaatselijke politiek van het gereformeerd Zwinstadje. Of hoe allochtone bestuurders het stadsroer van autochtonen (gedeeltelijk) overnamen... Ook in het maatschappelijk bestel namen zij sleutelposities in: de baljuw, de commies en de arts waren uit Oostende afkomstig. Een Oostends griffier, Adriaen de BLOCQ, bracht het zelfs tot schepenen van het Vrije van Sluis.

Religieus waren we veel minder nadrukkelijk aanwezig: een koster, een diaken en een predikant. Deze laatste, Louis DIERICX, diende eerste in de gereformeerde gemeente van Oostende en na 1604 bezorgde de Staten-Generaal (alweer!) hem een (slechts kortstondige) standplaats in Sluis.

W.J. op 't HOF heeft een aantal schattingsmechanismen toegepast voor wat betreft de bevolking van Sluis. Hij schat het aantal Oostendse immigranten op 150 à 175, al vindt hij "het de veiligste weg om uit te gaan van zo'n 100 à 125 personen" (p. 107). Dit zou dan inhouden dat 1 op de 16 tot 20 inwoners van Sluis toen afkomstig waren van onze Vlaamse havenstad en dit waren niet alleen personen uit de bovenlaag. Het is best mogelijk dat een deel van de sociale onderlaag van de Oostendse bevolking in het West Zeeuws Vlaamse kuststadje terecht gekomen is.

Zo werden de drie à vierduizend gulden die te Oostende vlak vóór de belegering geëxcerpeerd waren voor het gasthuis, besteed aan het gasthuis te Sluis op voorwaarde dat de vluchtelingen en armen uit Oostende in Sluis toegelaten werden en als eigen ingezetenen behandeld zouden worden.

In een bijlage heeft de auteur "getracht" (er was geen bevolkingsregistratie en uiterst waardevolle bronnen zijn verloren gegaan) de Sluise burgerbevolking te reconstrueren. Hij geeft 848 namen op maar taxeert de werkelijke bevolkingsomvang in de jaren 1604-1605 op zo'n 2000 personen. Voor de V.V.F. en andere naamkundig geïnteresseerden heb ik alle 848 (met de nodige burgerlijke gegevens) geëxcerpeerd vanuit een Oostendse achtergrond. Ik heb er 51 teruggevonden: 22 mannen, 20 vrouwen en 9 kinderen. De meeste van hen hebben zich permanent in Sluis gevestigd. Dit had zo zijn redenen. Sluis was in alle opzichten een Vlaamse stad, die voor de nieuwkomers geen nieuwe bestuurlijke systemen of nieuwe maatschappelijke instellingen kende. Bovendien lag Sluis in hun oude vaderland en de hoop onder hen leefde dat heel Vlaanderen ooit eens zou bevrijd worden van Spanje en dat zij misschien terug naar hun heimat konden...

(1) Redactieadres: A.R. Bauwens, Hanzestraat 1, 4527 G.H. Aardenburg, Nederland.

(2) Historische term voor het terugbrengen onder het oorspronkelijk gezag. Na 17 jaar vreemde Spaanse overheersing viel Sluis terug onder het gezag van de Staten-Generaal

- BIJLAGE -

AERNOOTS Jasper	- ° Oostende - bakker - 1 <sup>e</sup> huwelijk (×1) met Jacomina CASSEYT - 2 <sup>e</sup> huwelijk (×2) met Catharina BASTIAENS - 3 <sup>e</sup> huwelijk (×3) met Elisabeth vanden BROECKE (Sluis, 23-11-1625) - begraven te Sluis, 23-03-1638.
BATAILLE Adriana	- dochter van Vincent BATAILLE en Maria COOMAN - woonplaats Oostende, vóór 1604 - × met Bertelmeus del CORNE - † vóór 29-10-1613.
BATAILLE Jacomina	- woonplaats Oostende, vóór 1604 - ×1 met Pauwels RUYSGOET - ×2 met Pieter VLAMINCK
BATAILLE Jan	- zoon van Vincent BATAILLE en Maria COOMAN - ° Oostende - × met Cornelia van NOORWEGHE (Sluis, 8-5-1611)
de BLOCQ Adriaen	- griffier te Oostende - × met Margaretha van ZUYTPENE - † vóór 1-11-1606
de BUT Josina	- 1605, Schepen van Het Vrije van Sluis - ×1 met Hubrecht de WREEDE - ×2 met Rijckaert PIETERS

CLEYNE Maria	- begraven te Vlissingen, 16-3-1634.
COLLAERT Christina	- X met Rijckaert OUTERMANS
	- woonplaats Oostende, vóór 1604.
	- X met Willem de ROO
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- overleden vóór 30-3-1609.
COOMAN Maria	- X1 met Vincent BATAILLE
	- X2 met Gerrit WILLEMS
	- X3 met Marcus RUYN
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- † tussen 25-10-1613 en 10-4-1616.
DIERICX Joos	- kleermaker en kramer
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- X met Maria MUS
	- † vóór 29-11-1619 in West Indië
DIERICX Louys	- ° Bergen
	- predikant in Oostende 1603-1604
	in Koudekerke 1605-1606
	- X met Anna vanden CORENHUYSE
	- † 1616 Koudekerke
DIERLINCK Jasper	- ° Oostende
	- X1 met Elisabeth SIVANCK
	- X2 met Francina MARANES (6-12-1600)
	- X3 met Jacomina HERBAULT (4-9-1604)
	- Schepen 1605-1613
HANTSCHOEWERKER Christina	- X met Maillaert RUBBENS
	- X2 met Anthonis HEYNDRICX
	- X3 met Jan ENGELS
	- woonplaats Oostende, vóór 1604.
d'HAUWERS Maria	- X1 met Jan de PRINCE
	- X2 met Lieven van WANZEELE
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- begraven te Sluis, 16-11-1639
HERBAULT Jacomina	- ° Oostende
	- X1 met Joos PARENT
	- ondertrouwd met Jasper DIERLINCK
	- † vóór 18-4-1628
Van de HOFSTED E Jacob	- conducteur van commies Nicasius KIEN
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
HORA Gillis	- ° Oudenaarde
	- controleur van de konvoeien en licenten
	- X1 met Anna TESSALON
	- X2 met Maria HARDEWIJN
	- was burgemeester van Oostende (1603)
	en van Sluis (1605)
HUBRECHTS Cathalina	- X met Mattheus TESSALON
	- woonplaats { Oostende, vóór 1603
	{ Vlissingen 1603-1604
	{ Sluis 1605
KIEN Maria	- dochter van Cornelis KIEN en Maria PAUWAERT
	- X Cornelis PIJL
KIEN Nicasius	- ° Oostende



- LAUWERS Jacob
  - commies van de munitie
  - Schepen in 1604; in 1605 uit Sluis vertrokken
  - ° Oostende
  - ×1 met Jacomina CALUWAERT
  - ×2 met Christina TACOEN
  - † 8-9-1642
- MAERTENS Maillaert
  - zoon van Jacob Heyndricksz. MAERTENS
  - baljuw
  - ×1 met Constance de RUSTICHI
  - ×2 met Sara de SURCK
- OUTERMANS Rijckaert
  - ° 1553/1554
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - × met Maria CLEYNE
- PARENT Adriana
  - ° Stege
  - ×1 met Adriaen de GRAVE
  - ×2 met Jacob OLIVIERS
  - ondertrouwd met Cornelis PIJN
  - woonplaats Oostende, vóór 1603
- VAN PERSIJN Levina
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - × met Heyndrik VOS van KELLENDONCK
- DE PRINCE Jan
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - lakenkoopman
  - × Maria d'HAUWERS
- DE PRINCE Pieter
  - zoon van Jan DE PRINCE en Maria d'HAUWERS
  - ° Oostende
  - × Maria THIESE (Sluis 17-5-1628)
  - begraven te Sluis, 20-5-1636
- PIJL Cornelis
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - begraven te Vlissingen 23-10-1626
  - Schepen van 1604 tot 1606
- PIJPE Jacomina
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - × met Christiaen VALCKE
- DE ROO Willem
  - woonplaats Oostende, vóór 1604
  - zoon van Jan DE ROO
  - timmerman
  - ×1 met Christina COLLAERT
  - ×2 met Elisabeth WOUTERS
  - ×3 met Debora PANTEN  
(huwelijkscontract Sluis 17-4-1629)
- RUBBENS Cornelis
  - zoon van Maillaert RUBBENS en Christina HANTSCHOEWERKER
  - ° Oostende
  - landstimmerman
  - ×1 Pierijne DE WOLF (Sluis, 13-9-1615)
  - ×2 Margaretha JOOS (Sluis, 17-9-1642)
  - begraven te Sluis, 10-4-1647
- RUBBENS Elisabeth
  - dochter van Maillaert RUBBENS EN Christina HANTSCHOENWERKER
  - ° Oostende
  - ×1 met Gerart BERTELS (Sluis, 13-3-1612)
  - ×2 met Jan LUBERTS (Sluis, 28-6-1617)
- RUBBENS Maria
  - dochter van Maillaert RUBBENS en Cathalina

	SCHARDAUX
	- ° Oostende, 1597/8
	- ×1 met Jan WEYTS (Sluis, 7-6-1617)
	- ×2 met Anthonis JANS (Sluis, 19-2-1623)
DE RUSTICHI Constance	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × met Maillaert MAERTENS
RUYSGOET Pauwels	- zoon van Pieter RUYSGOET
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × met Jacomina BATAILLE
RUYSGOET Pieter	- ° 1533/4
	- vóór 1604, koster te Oostende
Maria ?	- vrouw van Pieter RUYSGOET
SCHARDAUX Cathalina	- ×1 met Maillaert RUBBENS
	- ×2 met Willem DE NAYER
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
TESSALON Anna	- dochter van Mattheus TESSALON
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × met Gillis HORA
TESSALON Catharina	- dochter van Mattheus TESSALON
	- ° Oostende
	- × Andries PARENT
	- begraven te Sluis, 9-5-1642
TESSALON Maria	- dochter van Mattheus TESSALON
	- ° Oostende
	- × met Jan SARRAGON (Sluis, 1-5-1611)
	- † vóór 14-5-1626
TESSALON Mattheus	- woonplaats { vóór 1603 Oostende
	{ 1603-1604 Vlissingen
	- × Met Cathalina HUBRECHTS
	- burgemeester in Oostende
TESSALON Susanna	- dochter van Mattheus TESSALON
	- ° 1588
	- woonplaats Oostende, vóór 1603
	- × Joseph VAN BRIENEN (Sluis, 4-3-1607)
	- † 24-9-1653; begraven te Sluis
VALCKE Christiaen	- ° Oostende
	- ×1 met Jacomina PIJPE
	- ×2 met Elisabeth BOUCKE
	(huwelijkscontract Sluis, 22-7-1623)
VERBRUGGE Maria	- ° Oostende
	- × met Melchior VERBRUGGE, te Oostende
VERBRUGGE Melchior	- ×1 met Maria VERBRUGGE
	- ×2 met Johanna STEVENS
VERBRUGGE Pieter	- zoon van Melchior VERBRUGGE en Maria VERBRUGGE
	- ° Oostende, 1602
DE VLEESCHOUWER Christiaen	- ° Oostende
	- × met Magdalena JANS
	- † Sluis, vóór 5-5-1616
	- Schepen van 1607 tot 1608
VOS VAN KELLENDONCK Heyndrick	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- gepromoveerd arts
	- × met Levina VAN PERSIJN

	- begraven te Sluis, 19-7-1630
	- Schepen in 1614
WILSOETS Jacob (alias Beyens)	- °1568/9
	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- † 10-3-1631
VAN ZUYTPENE Margaretha	- woonplaats Oostende, vóór 1604
	- × Adriaen DE BLOCQ

## HERINNERINGEN AAN DE EERSTE OORLOGSMAANDEN 1940 (1)

door **Raymond HOUWEN**

De eerste oorlogsmaanden van 1940 zijn ongetwijfeld een onvergetelijke periode geweest voor de vele landgenoten die destijds betrokken waren bij die vreselijke tijdspanne. Ik had op vrijdag 10 mei 1940, datum van de Duitse inval in ons land, reeds de kaap van de 18 jaar overschreden, zat in de 3de klas van de Normaalschool te Torhout, en hoopte er het volgend jaar mijn onderwijzersakte te behalen, wat trouwens zo gebeurd is.

Het schooljaar 1939-1940 boorde met horten en stoten doorheen een lange en barre winter. Tijdens de wintermaanden vroor het dat het kraakte en op de dichtgevroren vijvers van het Maria Hendrikapark werd lustig geschaatst. Toen de lieve mei aanbrak piepten de bloempjes in het gras. Ze staken hun kelkjes verwonderd op toen lange slierten studenten van het Onze-Lieve-Vrouwecollege (waarvan ik tevens oud-leerling ben en waar ik ook vele vrienden tel) traditioneel naar het kapelletje van Bredene opstapten, biddend om vrede. Het geprevel van de jongens werd evenwel overstemd door het gierend gefluit van Belgische legervliegtuigen die lustig oefenden boven de zee en de duinen. Ons vaderland scheen in veilige handen ... tot in de vroege morgen van 10 mei.

Naar dagelijkse gewoonte was de kapel van het Oostendse 0.-L.-Vrouwecollege die morgen tegen 7 uur stipt helemaal volgelopen. Hoogst abnormaal was het toen principaal René Butaye plots met zenuwachtige stap naar voren trad. Met een trillende stem kondigde hij aan dat het oorlogsmonster had toegeslagen : de Duitsers waren België binnengevallen en het college sloot voor onbepaalde tijd zijn poorten. Vooral de internen maar ook de externen waren evenwel het juichen nabij omwille van die onverwachte vakantie en het vervroegd naar-huis-toe mogen. Op hun gelaat lag een bijna blijde spanning, wat fel in tegenstelling was met het uitgestreken gezicht van de principaal. In de Torhoutse normaalschool kwam directeur Jozef Ghesquière de normalisten om 8 uur tijdens de morgenstudie melding brengen van de Duitse aanval. Er was werk op de plank. Ik vulde dadelijk mijn grote valies met mijn boeken en mijn kleren en nam in het station van Torhout de boemeltrein naar Oostende. Even vóór de middag belandde ik thuis (Van Maestrichtplein, 5) en keek in de kammervolle ogen van mijn moeder. Pas was ik thuis of mijn vader, die radio-telegrafist was op de mailboten, arriveerde vanuit Dover thuis met ander belangrijk nieuws: "In Engeland is zopas de regering Chamberlain gevallen. Er is dadelijk een nieuwe regering gevormd met de energieke Winston Churchill als premier. Er zal nu vlug een einde komen aan de schemeroorlog (drôle de guerre) aangevangen begin september 1939, want nu wordt het serieus." Profetische woorden!

### DE EERSTE OORLOGSWEEK

Na de middag van 10 mei stroomden reeds gemotoriseerde eenheden van het Franse leger toe. Omstreeks 14 uur stond ik te kijken samen met vele stadsgenoten op het trottoir vóór de apotheek Beuselinck aan het kruispunt Petit Paris. We sloegen de lange colonnes legerwagens met

manschappen en materiaal gade die uit de richting Nieuwpoort onze stad binnenreden, hun weg vervolgden over de Alfons Pieterslaan en de Vindictivelaan, verder de Kapellebrug over tot ze verdwenen in de richting van Brugge. Rond 15 uur was ik weer thuis. Gelukkig maar, mijn twee jaar oudere broer André die aan de universiteit Leuven voor ingenieur studeerde, arriveerde met pak en zak in het ouderlijk huis. Zo was ons gezin compleet, tot ieders geluk.

Voor het overige verliep die eerste oorlogsdag in Oostende vrij rustig. Wel steeg de kooplust bij vele huismoeders, kwestie van de nodige reserve aan voedingswaren en aan bepaalde huishoudelijke producten verder aan te leggen. De opgedane ervaring tijdens W.O. I noopte immers tot voorzichtigheid en vooruitziendheid.

De sensationeelste gebeurtenis van 10 en 11 mei was de verovering door Duitse paratroepen met zweefvliegtuigen van het fort Eben-Emael, bij de vertakking van de Maas en het Albertkanaal. Na Pinksterzondag 12 mei begon onze stad geleidelijk overspoeld te worden met vluchtelingen uit provincies die door de Duitse overweldigers reeds bedreigd of bezet waren. Daarbij bevonden zich tal van ambtenaren uit steden en gemeenten die het raadzaam vonden andere oorden op te zoeken. Ook de Oostendse visserij begon zich zeevaardig te maken om eventueel de wijk naar Engeland te kunnen nemen samen met familie en tal van geïnteresseerden.

Vooraf een serie gebeurtenissen op woensdag 15 mei hebben mij getroffen en zijn in mijn herinnering levendig gebleven. Omstreeks 14 uur ontmoette ik aan het kruispunt Petit Paris mijn vriend Andries Vandeweghe, hetgeen een aangenaam samentreffen was, al waren de omstandigheden weinig beloftevol. Verontrustende geruchten deden immers de ronde dat de Duitsers reeds op dinsdag 14 mei erin geslaagd waren de linie Dinant - Sedan te doorbreken en dat ze op weg waren naar de Noordzee. Aan Petit Paris stapten, voor ons onverwacht, plots diverse pelotons Belgische soldaten voorbij. Ze volgden de weg naar het Bosje en hielden halt aan de Squares Stefanie en Clementine. Die soldaten zagen er erg bezweet en vermoeid uit. Het kon niet anders, of zij hadden bij het aanhoudend heerlijk lenteweer in het zweet van hun aanschijn gedurende ettelijke uren of wellicht dagen gemarcheerd. Het was voor ons een verrassing toen wij in de hovingen van de Square Stefanie de gemobiliseerde collegepriester-leraar Jozef Vandenabeele herkenden. Ronde zweetdruppels parelden van zijn voorhoofd tot aan zijn kin. Wij moedigden hem aan en stelden de rust die hem en zijn lotgenoten gegund was, erg op prijs. Als dank glimlachte hij eventjes meewarig en zelfs de lentebloemen in de hovingen hadden eerbied voor de moed en de inspanningen van onze soldaten.

Nog enigszins onder de indruk van die terugtrekkende Belgische soldaten, kwam ik even na 15 uur weer thuis. Ik schrok evenwel toen ik iedereen in het ouderlijk huis druk in de weer zag. Mijn vader informeerde me dat een telegrambesteller hem een half uur geleden een spoedbericht had overhandigd met het bevel dat hij zich onverwijld als radio-telegrafist diende ter beschikking te stellen om de overvaart naar Dover met de pakketboot Joséphine-Charlotte in goede banen te leiden. Familieleden die het wensten mochten hem vergezellen. In allerijl werden alle beschikbare valiezen gevuld. Ook ik diende mijn mouwen op te stropen om het nodige gerief en klederen van mijn huisgenoten in de reiskoffers te helpen deponeren. Vanzelfsprekend was besloten dat moeder samen met vader de evacuatie naar Engeland zou meemaken. Mijn broer en ikzelf zouden hier blijven, want beiden waren wij studie-gebonden. Onze grootouders die op de eerste verdieping woonden, zouden - gezien hun hoge leeftijd - ook hier blijven. Maar onze inwonende tante Eveline, weduwe Emiel Schuyesmans, zou samen met haar dochtertjes Emilienne (8 j) en Christiane (3j 3 m) de overtocht meemaken. In Milford Haven (Wales) woonde trouwens een van tantes zusters.

Met een calèche reden omstreeks 17 uur de hierboven geciteerden richting Kaaistation naar de inschepingsplaats. Via de loopbrug scheepten zij in en stapelden hun bagage in het telegraafbureautje van mijn vader. Geduldig wachtten zij op de afvaart in die kleine ruimte, waarin zij het zeker niet makkelijk zullen hebben om er met z'n vijven te overnachten. Diezelfde 15de mei,



even na 18 uur, veroorzaakten een aantal ontploffingen vrees, deining en afschuw. Ik dacht dat Oostende voor het eerst op bommen getraceerd werd, maar achteraf bleken het explosies van zeemijnen te zijn. Was dit de voorbode van erger? Niemand wist het, noch hoopte het. Het is evenwel een feit dat mijn vader wat later op de pakketboot Joséphine-Charlotte een telegram ontving hem meldend dat de overtocht naar Dover die avond werd afgelast en verschoven werd naar de voormiddag van de 16de mei. Daarop keerden mijn moeder en de familie weer naar huis om er de nacht door te brengen. De bagage bleef evenwel samen met vader op de pakketboot.

Mijn broer en ik gaven er de voorkeur aan, zoals trouwens ook nog andere stadsgenoten, om de nacht door te brengen in een nabijgelegen schuilkelder. Safety first! Wij konden kiezen tussen de veilig uitziende en goed ingerichteabri van de Sint-Jozefskerk vlak tegenover ons huis, ofwel de voortreffelijke bierkelder van brouwer Jules Mahieu in de Edith Cavellstraat. Wij opteerden voor de bierkelder. Wij vonden er nachtverblijf in het gezelschap van onze grootouders. Mijn grootmoeder zat duttend naast me. Op haar schoot rustte een zwarte boodschappentas waarin haar spaarpotje stak, en in haar armen wiegde zij een H. Hartbeeld ter beveiliging van ons allen én van de spaarcentjes.

In de vroege morgen van donderdag 16 mei ontving mijn vader op de pakketboot een telegram uitgaande van het ministerie ter kennisgeving van het juiste uur van afvaart naar Dover. Onmiddellijk gaf hij opdracht aan een telegrambesteller-met-fiets vliegensvlug naar ons huis te rijden ter verwittiging dat vrouw en familie zich onverwijld moesten inschepen. Op het ogenblik dat zij bij de pakketboot aankwamen, was de loopbrug evenwel reeds ingetrokken. De machines daverden en de pakketboot zette zich langzaam in beweging. Vader had nog juist de tijd om de koffer van tante en haar kinderen op de kade te werpen, samen met nog één van de twee andere valiezen. Onbewust had hij zich evenwel van valies vergist, want zijn valies kwam op de kaaistenen terecht, terwijl moeders valies meevoer naar Engeland. Pas vijf jaar later, in juni 1945, zal moeder haar man terugzien, samen met haar valies en kleren... In de loop van de eerste oorlogsweek namen nog andere pakketboten de wijk naar Engeland. Ook veel vissersboten zullen hun weg naar het Verenigde Koninkrijk vinden. Volgende van mijn vrienden slaagden daar ook in : Albert Candaele, Roger Vandromme, Gustaaf Decoo, Henri en Eddy Bekaert, Eugène Lauwereyns, Jacques Dillen, Roger Deplancke, Willy Deknuyt, Charles Aspeslagh, Lucien Simoens, Albert Clauwaert, ... Aanvankelijk konden zij in Engeland verder studeren, naderhand kregen zij een militaire opleiding, en tenslotte zouden zij met de Brigade Piron hun bijdrage leveren in de bevrijding. Hierbij denk ik heel speciaal aan Lucien Simoens die in het O.-L.-Vrouwecollege in de grote studiezaal van september 1936 tot juli 1937 naast mij zat en die sneuvelde met de Brigade Piron te Leopoldsburg in 1944.

Die 16de mei 1940 is een dag die ik niet kan noch mag vergeten. Het was immers de dag dat wij moeder weer in ons midden hadden, maar wij zouden vader voor ruim vijf jaar thuis missen. Wel kregen wij al die jaren af en toe wat nieuws via het Rode Kruis. Gelukkig bleef moeder elke maand vaders loon ontvangen, en dat was absoluut noodzakelijk want de oorlog duurde nog lang, het leven tijdens de bezetting was peperduur en onze studies kostten een aardige stuiver. Maar Gods wegen zijn wonderbaar. Diezelfde donderdagmorgen klonk over de radio het bevel : "Alle mobiliseerbare jongeren tussen 16 en 35 jaar krijgen de opdracht zich in Frankrijk te melden bij een van de recruteringscentra van het Belgische leger." Ik voelde mij plots een kopje groter en ook belangrijk voor ons vaderland. Dus was ik onmiddellijk bereid mijn nationale plicht te volbrengen. Mijn broer stelde voor eerst een aantal bevriende studenten aan te spreken. Daarom gingen wij samen naar het O.-L.-Vrouwecollege om er even poolshoogte te nemen en eventueel contacten te kunnen leggen. Het college was tijdens die eerste oorlogsweek van aanschijn veranderd. In die weinige dagen was het als onderwijsinstelling uitgebloed en was het omgeschakeld tot militair hospitaal. Het reuzegrote Rode-Kruis-embleem op het dak tekende zich schrijnend tegen het Oostendse luchtruim af en het kreeg nu pas zijn volle betekenis. Principaal René Butaye was aalmoezenier geworden en

hij begeleidde het zielenheil van allen die zich in dit militaire hospitaal bevonden. Alle leraars waren onder de wapens geroepen uitgenomen retoricaleraar E.H. Conrad de Mûelenaere, die vrijgesteld was. Mijn broer en ik waren blij hem aan te treffen, want wij beiden hadden volle vertrouwen in hem. Hij slaagde erin contacten te nemen met tal van ons bekende oud-leerlingen. Tenslotte werd afgesproken de volgende dag, d.i. vrijdag 17 mei per fiets Frankrijkwaarts te vertrekken en diezelfde avond onderdak te krijgen op de hoeve van René Butayes broer te Beveren-aan-de IJzer. En zo geschiedde het.

#### WAAR MEN RIJDT LANGS FRANSE WEGEN

Op vrijdag 17 mei, tevens de dag waarop de Duitsers Brussel binnentrokken, vertrok aan het kruispunt Petit Paris een veertienkoppige bende studenten per fiets, nagestaard door een bekommerde leraar Conrad de Mûelenaere die de jongelui met pijn in het hart ten afscheid wuifde. Hier volgen de namen : Pierre Goubau, Jan Felix, André Houwen, Roland Roose, André Mahieu ; Oostendse seminaristen Walter Goetghebeur, Robert Dugardijn, Oscar Vermeesch; vijf Waalse seminaristen in Leuven studierend wier namen ik vergeten ben ; en tenslotte ikzelf. Veel meer dan een reisdeken en wat ondergoed namen wij niet mee, want naderhand zou het Belgisch leger ons wel kleden en "bevoorraden. Welke som geld mijn makkers bij zich droegen, is mij onbekend. Wel hadden mijn broer en ik elk honderdvijftig Belgische frank in onze portefeuille voor in geval van nood.

De eerste rit liep zoals hierboven vermeld naar de hoeve van René Butayes broer te Beveren-aan-de-IJzer. We volgden de Torhoutse Steenweg en aan de Kromme Elleboog sloegen wij af naar Leffinge. Aan de Leffingse kerk deed zich een eerste haperingetje voor: Jan Felix, die waarschijnlijk nooit veel gefietst had in zijn leven tot-nog-toe, reed pardoes in de bocht tegen het beschermend kerkmuurtje aan. De ironie van het lot ligt hierin dat Jan jaren later in Oostende toch schepen van de sport zal worden. De rest van die rit liep evenwel goed af. Via Diksmuide reden wij door de IJzervlakte naar Lo en Leisele tot Beveren. We hadden geen moeite om Butayes hoeve te vinden. Beide broers Butaye hadden dezelfde stem. Wel was de man van Beveren groter van gestalte en wat scherper van gezicht dan de principaal, maar de hartelijkheid was identiek. Op de hoeve hadden wij beleefdheidshalve aandacht voor de bloeiende dochters die naarstig melk aan het karnen waren bij de boterfabricage. Na een deugddoend avondmaal legden wij ons onder het stro in een grote schuur te slapen. Kwestie van goed uitgerust te zijn om de volgende ritten aan te kunnen. Zaterdag 18 mei sprongen wij uit ons strobed op, wasten ons buiten onder de pomp, kleedden ons onberispelijk aan, aten lekker hoevebrood bestreken met deugdelijke confituur, kregen een aantal broden mee voor onderweg, zegden oprechte dank aan onze vriendelijke landgenoten en bestegen onze fietsen. Een lange tocht stond ons voor de boeg : van Beveren naar Roesbrugge, verder naar Watou en Rattokot drongen wij Frankrijk binnen, doorkruisten Steenvoorde en beklommen de bekende Casselberg. Van structuur was ik de lichtste van onze groep zodat ik met brio Cassel binnenreed. Roland Roose die de zwaarlijvigste van ons allen was had het lastig, niettegenstaande hij over een koersfiets beschikte om jaloers op te zijn. In het mooie Cassel hielden we halt en maakten er een verpozend wandelingetje. Daarna reden we voorbij het huis van de Franse generaal Vandamme uit de Napoleontische Franse revolutietijd. Bij een heerlijk lenteweertje reden we door het nijverige Arques ten zuiden van Saint-Omer en volgden de weg naar Théroouanne, eertijds Terwaan geheten, en voorzien van een bisschopszetel. 's Middags aten wij onze lekkere Beverense boterhammen op in een plaatselijke herberg en bleven er nog even rusten.

In de loop van de namiddag nam de drukte op de weg toe, ofschoon we een departementale weg volgden. De hele namiddag reden we naarstig door naar het mooie Montreuil, waar het bijzonder druk was. We verboederden er met een jeugdige bende uit Veurne, aangevoerd door seminarist Bernard Nollet die jaren later leraar 3de latijnse klas aan het Oostendse college zal worden. Wij hadden allen dorst ingevolge het mooie weer en de geleverde inspanningen. Dus zochten wij een taverne op en bestelden allen een deugddoende kop koffie. Onze ontgoocheling was evenwel groot

toen de ober heel kleine kopjes dampende en raar gekleurde koffie serveerde. Naar het schijnt was het in heel Frankrijk de gewoonte dergelijke koffie te drinken, hetgeen wij toch niet geapprecieerd hebben.

Vanaf Montreuil namen we de nationale nr 1 naar Abbeville aan de Somme. Wij dachten dat het verstandig was de Somme te kunnen bereiken, want de Duitsers zouden het toch moeilijk hebben om die waterloop over te steken. In de nabijheid van Abbeville vonden wij onderkomen in een klein maar verlaten werkmanshuisje. De vloeren waren er belegd met strobalen, dus scheen ons dat een uitstekende gelegenheid om er de nacht door te brengen na zo'n lange tocht. Buiten op straat vóór het huisje aten wij wat nog restte van 's middags. Onze fietsen stalden wij veiligheidshalve economisch binnen de kleine ruimte van een stalletje. Omstreeks 21 uur legden wij ons te ruste op ons strobed en hoopten op een verkwikkende nachtrust. Maar diezelfde zaterdag nog omstreeks 23 uur werd plots zwaar op de huisdeur gebonkt en een daverende stem riep de slapers toe ; "Levez-vous, les Boches sont là!" Verschrikt sprongen wij allen recht, openden de voordeur en keken in het gelaat van een Franse officier die ons beval onmiddellijk te vertrekken. Vierklauwens grepen wij onze weinige spullen bij elkaar, pakten alles behoorlijk in, bonden het op de bagagedragers en sprongen hals-over-kop op onze fietsen. We laveerden door een eindeloze stroom vluchtelingen : volgepropte boerenkarren, stootkarren en kruiwagens, tot barstens toe geladen auto's en voertuigen van alle slag en soort, pelotons soldaten, drommen fietsers, knallende motorvoertuigen, voetgangers van alle leeftijden, runderen en schapen ... Werkelijk een lamentabele exodus. En dit alles bij nachtelijk duisternis. Noch straatlantarens, noch fietslampen, noch autolichten mochten branden omwille van het gevaar door vijandelijke vliegtuigen ontdekt te worden.

Gelukkig hadden Pierre Goubau en nog een paar vooruitziende geesten van onze groep vóór het slapengaan een Franse wegenkaart bestudeerd en opgemerkt dat onze derde rit diende de richting Rouen te volgen ten einde aldus de Seine te bereiken en over te steken. Dus laveerden wij in deze richting. Omdat wij in het nachtelijk duister elkaar niet zouden verliezen, moesten wij dicht bij elkaar fietsen, niet te vlug rijden en elkaar zo goed als mogelijk in het oog houden. Omstreeks middernacht werden wij plots tot stilstand gebracht door een colonne achteruittrekkende Franse soldaten. Zij plantten hun revolvers gevaarlijk op onze borst, want wij werden voor Duitse spionnen aangezien. Wij hadden nauwelijks de tijd om een akte van berouw te verwekken, zo ontzettend snel reageerde het Franse leger. Het werd bepaald benauwelijk toen een plaatselijke boer verklaarde ons als parachutisten te hebben zien nederdalen, en van ons het woord "Ja" te hebben opgevangen. Tenslotte kwam alles voor mekaar, maar het heeft geen haar gescheeld.

Wij besloten voortaan onder elkaar Frans te spreken om geen kwaad vermoeden meer te kunnen opwekken. Iedereen van onze groep kreeg een vast nummer toebedeeld opdat wij onderweg elkaar niet zouden verliezen. Heel gezapig maar fel onder de indruk van wat ons overkomen was, zetten we onze gevaarlijke tocht verder. Zondag 19 mei brak aan. Af en toe klonk van onze kopman Roland Roose het bevel : "Numérotez-vous : un!" En daarop volgde : "deux, trois, ...tot en met quatorze". Die nacht doorkruisten we Blangy, daarna Neufchâtel, volgden dan de departementale route naar Forges-les-eaux en zo verder via Argueil naar Lyons. Het probleem was de brug over de Seine te vinden te Pont de l'Arche. Maar moeilijk was het niet, want alle verkeer verliep in die richting. Engelse soldaten poogden er te zorgen voor goede orde en vlot verloop, maar de massa vluchtelingen was daar zo enorm dat het stropste. Geduldig wachtten wij in de file en de Engelsen kalmeerden ons met het woord "tout de suite" dat ze op z'n Engels uitspraken als "to-the-swiete". Precies om 6 uur 's morgens reden wij de brug over en waanden wij ons gered. Maar nog was de miserie niet ten einde. Het begon te regenen zodat wij een schuiloord moesten opzoeken. Na een tiental kilometer rijden zagen wij een grote hoeve met een open hangaar. Dit leek ons een ideale schuilplaats en wij bleven er de hele zondag slapen in het droge. Wel kregen wij van de eigenaars elk een ruime schotel warme pap en brood om de inwendige mens te versterken.



De volgende dag, maandag 20 mei, bleven wij rusten op die hoeve en wat nakaarten over wat was voorgevallen. Maar het leek beter de toekomst in het oog te houden. Besloten werd eerst gezamenlijk in een beek onze was te doen, want veel onderbroeken en hemden hadden wij niet mee. Met behulp van onze toiletzeep slaagden wij erin te bewijzen dat wij proper ondergoed en nette hemden op prijs stelden. Maar insmeren, wrijven, spoelen en uitwringen verliep bij iedereen niet even vlot. Iemand van ons vond wassen in een beek niet echt boeiend en tevens beulenwerk. Van zodra hij zijn werk had opgeknapt begon hij te dansen en te "godferen" van contentement. Iedereen proestte het uit, seminaristen inclusief. In de namiddag zochten wij in de omliggende dorpen bakkerijen op en slaagden erin een behoorlijke reserve aan brood aan te leggen. Wie is de patroon van de vooruitziende jongelingen?, vroegen wij ons af. Maar één van onze groep, nl. André Mahieu, verdween die namiddag met zijn fiets en bagage. Toch is alles voor hem goed afgelopen, zoals ik naderhand in Oostende zal kunnen vaststellen.

Dinsdag 21 mei vertrokken wij met z'n dertien naar Chartres, hetgeen niet noodzakelijkerwijs een ongeluksgetal is. Wel waren de weergoden ons die dag minder gunstig gezind, in die zin dat de zon niet van de partij was. De wind waaide hevig in zuidelijke richting. Er was bijna geen verkeer op de nationale route N 154 naar Evreux. Het was aangenaam rijden met een felle wind in de rug, de vrijheid tegemoet, want het gevaar voor Duitse troepen scheen voorlopig geweken, vermits zij de Noordzee hadden bereikt en in de richting van Duinkerke marcheerden. Wij waren allen in prima conditie, en zongen nu en dan eens van "Mietje Katoen komt morgennoen en wij zullen een pintje drinken". Ook het loze vissertje was af en toe van de partij. Gelukkig hadden wij voldoende broden mee, want onderweg waren de meeste bakkerijen gesloten of er stonden veel kopers in files aan te schuiven. Van Evreux reden wij naar Dreux, steeds "le vent en poupe", om tenslotte in Chartres halt te houden aan de beroemde kathedraal. We zetten onze fietsen zorgvuldig vooraan tegen de rechtergevel en als geïnteresseerde toeristen bezochten wij de Notre-Dame, Frankrijks mooiste gotische kathedraal. Gedurende anderhalf uur wandelden wij erin rond, spoelden onze ogen en werden overbluft door het fraaie van het kunsthistorisch beeldhouwwerk. Ook de intense kleuren van de diverse roosvensters hebben mij getroffen.

Schijnbaar hebben wij in Chartres geen moeite gehad om logies te vinden, al ben ik na ruim 64 jaren vergeten waar ik precies geslapen heb. Waarvoor excuus.

### DRIE DAGEN EN NACHTEN IN HET FIERE ORLEANS

Het stond in de sterren geschreven dat wij met onze groep enkele dagen in Orléans zouden verblijven. Die stad is immers een bisschopsstad en is voorzien van een seminarie. De seminaristen met ons op de vlucht zouden daar immers gemakkelijk enkele dagen onderdak krijgen. Woensdag 22 mei fietsten wij rechtstreeks via de nationale N 154 van Chartres naar het 73 km zuidelijker gelegen Orléans. Reeds halverwege de namiddag reden wij door het grandiose centrum van die stad naar het dichtbij gelegen seminarie. We belden aan, werden er allen vriendelijk binnengelaten en naar een ruime speelplaats gebracht, waar een honderdtal Franse seminaristen in priesterkledij rondwandelden met een gebedenboek in de handen, wellicht mediterend. De seminaristen van onze groep werden bij de superior gebracht. Na een uitvoerig gesprek mochten zij op het seminarie voorlopig blijven, lessen en geestelijke oefeningen volgen, eten en slapen. Maar wat met de leken binnen onze groep? De superior liet zijn goed hart spreken : hij zou zorgen voor onderdak bij bevriende goedgehartige mensen uit de buurt en van maaltijden konden zij gratis genieten in het nabije Centre d'Accueil. Pierre Goubau, Jan Felix, mijn broer André en ikzelf waren opgetogen en de zon brak door de wolken.

Uiteindelijk zijn wij allen gedurende drie dagen in Orléans gebleven. Met z'n vieren genoten wij van die prachtige stad gelegen op de rechteroever van de Loire, binnen een ring van brede boulevards. De brug van meer dan 300 meter lang en voorzien van 9 bogen was indrukwekkend. Elke dag wandelden wij door het centrum op de Place Martroi. We stapten voorbij het monument



van Jeanne d'Arc, herinnerend aan de redding door haar gerealiseerd bij de belegering door de Engelsen in 1428. Elke voormiddag waren wij aanwezig in de stampvolle kathedraal Ste-Croix tijdens een eucharistische dienst geleid door de bisschop, die de aanwezigen in zijn homilie tot gebed aanspoorde, ten einde de rampspoed over Frankrijk af te wenden. Het dreunend slotlied "Nous voulons Dieu" klinkt me nu nog in de oren na. Ook het prachtige Stadhuis imponeerde ons, alsook de mooie botanische tuin. Elke namiddag wipten wij even binnen in het seminarie ten einde het contact met onze landgenoten niet te verliezen. Zo verliepen heel rustig donderdag 23 mei en ook vrijdag 24 mei. Maar inmiddels hadden wij ontdekt dat Orléans ook een belangrijk spoorwegkruispunt was, voorzien van een groot station. En omdat wij vernomen hadden dat onze Belgische regering naar Limoges was uitgeweken, leek het vanzelfsprekend te zijn dat wij allen Orléans zouden verlaten en ons naar het 275 km verder gelegen Limoges zouden begeven. Pierre Goubau kwam op het idee informatie te gaan inwinnen in het station van Orléans en er de mogelijkheid te bespreken om per spoor die grote afstand te overbruggen. Het gesprek met de stationschef verliep vlot en leidde tot resultaat : zaterdag 25 mei om 14 uur zou een trein uit Orléans vertrekken. De Belgische mobiliseerbare vluchtelingen hadden recht op gratis vervoer. Joepie! Na contactname met onze seminaristen sloot Pierre Goubau in ons aller naam onmiddellijk een definitief akkoord af met de stationschef.

Met onze geladen fiets aan de hand stonden wij allen die zaterdag 25 mei even vóór 14 uur op het juiste spoor geduldig te wachten. Precies op tijd stoomde de lange trein het station binnen. Iedereen van ons nam de bagage van zijn fiets af, tilde zijn rijwiel tot binnen de bagagewagon, liep met zijn bagage naar de aangewezen reizigerswagon, vond er zijn plaats en we vertrokken. Het eerste uur verliep aangenaam, met kort gehouden babbeltjes en bewondering van het landschap door de ruiten heen. Evenwel na een uur tuffen begonnen de remmen plots hartverscheurend te piepen en de trein bleef ruim anderhalf uur koppig stilstaan. Wat gedaan? Kalm blijven, want de ruiten zakken en naar buiten kijken helpen niet. Dan maar een kaartspel bovengehaald. In die trein heb ik leren bridgen. Wel kon ik al gewone whist en kleurenwhist spelen, maar van bridge wist ik toen niets af. Roland Roose wist het in de Franse taal allemaal haarfijn uit te leggen, 't Ging van trèfle, pique, coeur et carreau naar sans atout. En van as, roi, dame et valet. Werkelijk een intelligent spel waarbij een goed geheugen vereist is.

Onze trein hield tijdens het verdere verloop van die reis nog diverse keren halt. Wellicht was dat nodig om andere treinen door te laten en ongelukken te vermijden. Het was tenslotte 23 uur als wij met slapers in de ogen en met een lege maag arriveerden in het station van de hoofdplaats van de Limousin. Gelukkig was er in het station een Centre d'Accueil ingericht en kregen wij er overvloedig drank en spijs. Tenslotte brachten wij de nacht door in de wachtzaal van het station.

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 9)

door **Ferdinand GEVAERT**

Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 4 - 1979-2005).

1979	Huckepack dienst (T.R.M. -Transport Rail-Weg) wordt ingesteld door de R.M.T. in samenwerking met de N.M.B.S. en Deutsche Bundesbahn (Spoorweg West- Duitsland).
1979	R.M.T. sluit contract af met de Amerikaanse vliegtuigbouwer Boeing Aircraft Company, uit Seattle, V.S.A.) voor de levering in 1981 van twee draagvleugel-boten (jet-foils).
1979-1981	Ombouwwerken in het zeestation (Pakketbotengebouw - Zeewezengebouw) om een gedeelte van het gebouw om te vormen tot jetfoilterminal, met vertrekhal met inschepingsbalies met bagageafgifte, geëigende wachtzaal, bagagebehandelingsbanden (carrousel - bagagebanddraaimolen - cfr. Luchthavens), laad- en losplaats bagagecontainer met transportband.
1980	Twee portaalkranen op de pakketbotenkaai worden gesloopt (er waren er drie).
1980-1981	Een vlottende jetfoilterminal wordt ontworpen en gebouwd door de technische diensten en werkhuizen van de Directie Materieel van de R.M.T. De terminal wordt permanent gemeerd aan glijpalen, aan post 3 van de Pakketbotenkaai. Op een betonnen platform wordt een torenkraan geplaatst voor het in- en ontschepen van de bagagecontainer, die meegevoerd wordt op het achterdek van de jetfoil.
31 mei 1981	Start van de vleugelbootdienst (jetfoil) van de R.M.T. tussen Oostende en Dover (Western Docks), met de draagvleugelboot "Princesse Clémentine".
27 juli 1981	De tweede jetfoil "Prinses Stephanie" wordt in dienst genomen.
1983	Scheepswerf Beliard-Murdoch verlaat het Zwaaidok (Sloepenstraat) voor nieuw gebouwde werf, Polyship, aan het zwaaidok van het kanaal Oostende-Brugge, stroomafwaarts van de Plassendalebrug.
1 okt. 1984	Aanvang van de bouw van een droogzettingsinstallatie met scheepslift van 1750 ton in opdracht van het Ministerie van Openbare Werken, Dienst van de Kust, o.m. ten behoeve van Polyship (te water laten van de aldaar gebouwde schepen in gewapende kunststof). Op 22 november 1986 wordt aldaar het eerste schip te water gelaten. De ganse installatie, met inbegrip van de verharde scheepsrangeerplatformen, was in april 1986 voltooid.
1984	Een zijlaadplatform, bestemd voor het laden en lossen van voertuigen uit het bovenste garagedek van drie ro-ro schepen van de R.M.T. (Prinses Maria-Esmeralda, Princesse Marie-Christine en Prins Albert) die uitgebreid werden met een bijkomend garagedek met zijlaaddeur, voor vrachtwagens, (installatie ontworpen en gebouwd door de diensten van de R.M.T), wordt gebouwd naast carferrybrug nr. 3 aan de Pakketbotenkaai, ter hoogte van de zijlaaddeur van de aan de brug vastgemeerde schepen.
1986	Een identiek zijlaadplatform wordt gebouwd naast carferrybrug nr. 1 (post 7 van de Carferry kaai, ter hoogte van het Loodswezengebouw).
1986	Door het Ministerie van Openbare Werken, Dienst der Kust, wordt aan de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) een ro-ro brug gebouwd. De rederij Schiaffino verlaat het Houtdok en verhuist naar de nieuwe installatie. Op het zuidelijk uiteinde van de kaai wordt een ro-ro terminal ingericht.
6 maart 1986	De laatste vistrein vertrekt uit het goederenstation Oostende-Vismijn. De dienst van de vistreinen wordt opgeheven.
1988/1990	De treinsporen naar de vismijn, werkhuizen van de R.M.T., de Hendrik Baelskaai,

	het sporenbundel, de Zeemacht (Logistieke dienst), de sporenbundel aan de Vismijnlaan en de Handelstraat worden opgebroken.
1988/1989	De steenkoolparken van Lagaey aan de Godetiastraat worden ontruimd en opgeruimd. Op de vrijgekomen ruimte wordt door de maatschappij Verhelst (afdeling stevedoring) uit Oudenburg, nieuwe loodsen gebouwd.
1988	Oprichten van de Oostendse Havengemeenschap.
1988	Een "Masterplan" voor de reconversie en ontwikkeling van de haven van Oostende, opgemaakt door een ad-hoc studiegroep (-commissie) wordt voorgesteld en aan de overheden overgemaakt. De voorstellen zijn vrij ingrijpend.
Juni 1989	De "vistrap" aan het Montgomerydok wordt heringericht, een verkoopsgebouw met gescheiden verkoopsstanden wordt gebouwd en in gebruik genomen. De installaties voldeden aan de toenmalige geldende reglementen, nationale en Europese.
17 juli 1990	Het drijvend droogdok van de R.M.T., verankerd in de Havengeul, aan post 11 van de oosteroever, wordt verkocht aan een onderneming uit Singapore. Het laatste schip werd gedroogd tijdens de laatste week van september 1990, n.l. het m.s. Prince Laurent van de R.M.T. Op 12 januari 1991 verliet het droogdok, geladen op een afzinkbare ponton en gesleept door een hoogzeesleepboot, de haven van Oostende, met bestemming het Verre Oosten. Op het droogdok waren twee Amerikaanse Missisipi-boten geladen, de "Charleston" en de "New Orleans" (ex-thuishaven van beide: Dover, Delaware, V.S.A.), daarenboven werd er nog een derde vaartuig geladen op het droogdok, een Nederlands pleziervaartuig.
1990	De torenkraan met een hefvermogen van 40 ton, vast opgesteld op het noordelijk einde van de oosteroever, op het terrein van de werkhuizen van de R.M.T., wordt gesloopt. De torenkraan was oorspronkelijk bestemd voor het verwijderen uit het schip van de turbine-schoepenassen van de stoomturbines van de stoompakketboten van de Oostende-Doverlijn (Zeewezen). Later ook voor het te water brengen van de reddingsboot (Watson-type) van de Reddingsdienst van het Loodswezen, het op het droge zetten van de motorredboten van het Loodswezen, evenals de kleinere eenheden van de Zeemacht (havensleepbootjes - "pushers"- en ook de rivierpatrouilleboten van de voormalige Rijnflotielje) en bovenal voor in- en ontschepen van boeien. Het terrein in bereik van de arm van de kraan werd gebruikt voor het onderhouden, reinigen en schilderen van boeien, en kreeg de naam: "het boeienplein". (Nota: de laatste stoompakketboot van de O-D lijn werd verkocht voor de sloop in 1960) Een karakteristiek element die jarenlang de skyline van de haven beheerste, verdween hierbij. De sloop van de reddingsloods, die sinds het vervangen van de Watsonreddingsboot geen functie meer had, gelegen even buiten het bereik van de arm van de torenkraan, vervulde de wijziging van de aanblik.
26 nov. 1990	Aanvang van de werken voor het maken van een doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan om een ongehinderde verbinding te maken tussen de Pakket-botenkaai en het nieuw ro-ro park aan de Stapelhuisstraat (langs de treinsporen). Doorsteek en verbindingsweg afgewerkt eind april 1992. In gebruik genomen in juli 1992. Vrachtwagens moesten alsdan geen gebruik meer maken van de toegang tot de terminal gelegen aan het Stationsplein.
1990/1991	Bouw van nieuwe carferrybrug (in- en ontschepingsinstallatie voor voertuigen), voor het laden en lossen van grote ro-ro's op twee niveau's (onder- en boven voertuigendek). Bedrijfsklaar op 27/09/91. (CF-brug nr.4). Bouw van passagierskoker en hydraulische gangway, rechtstreeks vanuit de passagiersterminal in het station.
17 januari 1991	Eerste steen wordt gelegd van de renovatiewerken (en hervormingswerken) van de stedelijke vismijn, (Edouard Anseelekaai).



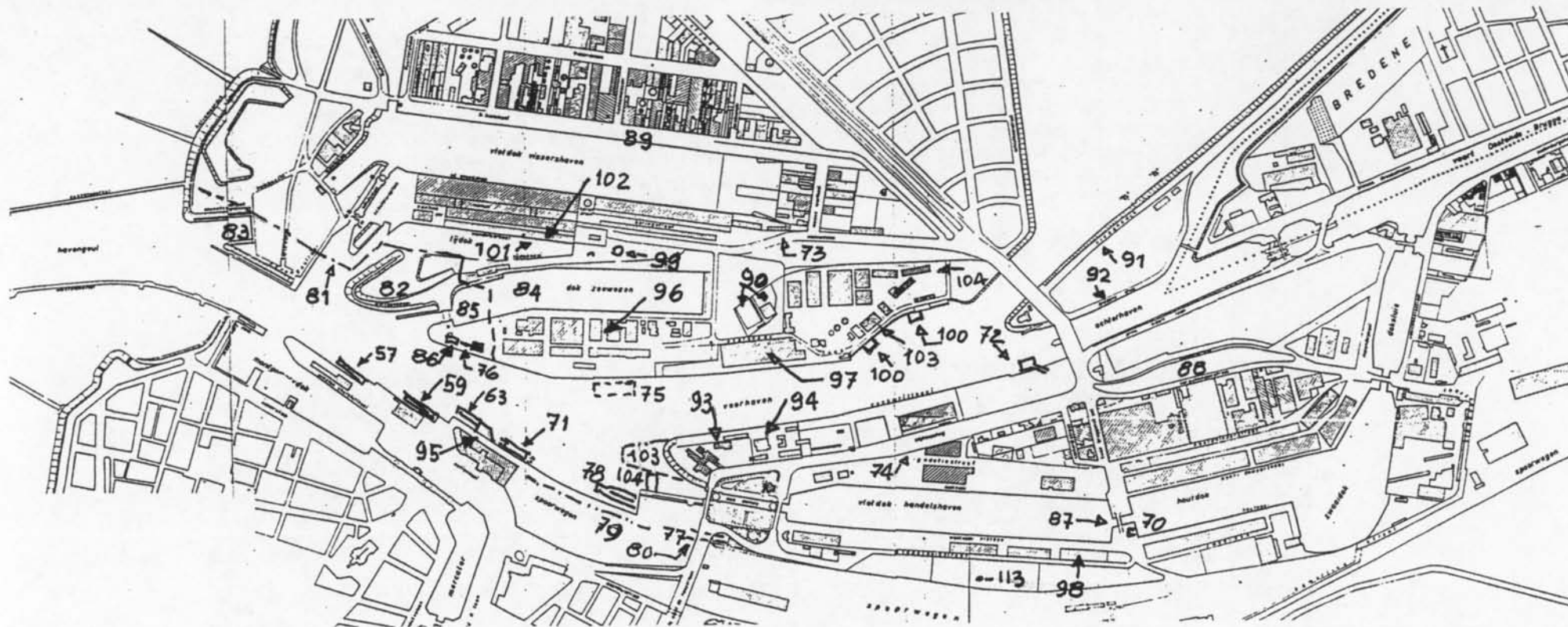
1991	Luifel tussen het spoorwegstation en de Pakketbotenkaai wordt gesloopt.
April 1991	Sloop en opruimen van de oprit (helling) van de Pakketbotenkaai (verbinding met de de Smet de Naeyerlaan, aangelegd in 1934).
1991/1992	<p>Verbreiding van de havengeul,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- maart 1991, werfbank (kuisbank) geslecht en weggebaggerd,</li> <li>- april 1991, verdiepingswerken havengeul,</li> <li>- mei 1991, verwijderen van de glooiing van de Havengeulkaai en sloop van het westelijk uiteinde van de wachtkaai van de schutsluis van het Visserij-dok,</li> <li>- bouw van nieuwe glooiing in lijn met het betonnen oosterstaketsel,</li> <li>- sloop van de resten van de spuisluis van de voormalige Leopoldspuikom, (aangelegd 1860).</li> </ul> <p>heien geleidingspalen voor de verbrede havengeul.</p>
December 1991	Nieuwe brug in de Tweebruggenstraat (tussen Vlotdok en Houtdok) gebouwd.
1992	Zeevaartschool van Oostende wordt gesloten. Na het opdoeken van de studierichting "kustvaart", werd de school nog slechts gebruikt door de Hogere Zeevaartschool (Antwerpen), voor de opleiding van de 1ste jaars studenten. Daartoe was enkele jaren vroeger een studentenverblijf (peda) gebouwd naast de Zeevaartschool. Het zeevaartonderwijs werd ingericht door het Bestuur van het Zeewezen (Verkeerswezen).
4 oktober 1992	Laatste overtocht van een RMT-schip (met uitzondering van de jetfoils) naar Dover Western Docks (Marine Station). Alle schepen van de RMT leggen voortaan aan in de Ferry Terminal, Eastern Docks, Dover.
31 december 1993	<p>Laatste overtocht door de RMT op de Oostende-Doverlijn. Na 147 jaar verlaten de schepen van de staatsrederij Dover, en ruilen voor Ramsgate.</p> <p>Dit tengevolge van het einde van het samenwerkingsakkoord met P&amp;O. (Na het einde van het poolakkoord met British Rail Shipping Division op 31.12.1985, sloot de RMT een samenwerkingsakkoord af met Townsend-Thoresen, (1.1.1986). T-T werd overgenomen door P&amp;O op 22 oktober 1987, ten gevolge van de ramp met de "Herald" op de rede van Zeebrugge. De samenwerking tussen P&amp;O en de RMT eindigde op 31.12.1993. Ondertussen had de RMT een samenwerkingsakkoord afgesloten met Sally Line, startdatum 1.1.1994. Sally line had een terminal uitgebouwd te Ramsgate, zodat de RMT naar daar "verhuisde".. De eerste reis naar Ramsgate ging door op 1.1.1994, onder merknaam "Oostende Lines".</p>
26 januari 1994	Het laatste lichtschip van het Zeewezen verlaat definitief de bestendige ankerplaats in de Vlaamse banken, en wordt vervangen door een boei.
1994	De vuurtoren van Oostende, vulgo "Lange Nelle", wordt geschilderd, naar een ontwerp van Van Isacker.
1994/1995	Aanleg ro-ro parkeerterrein aan de Vergunning- en Handelstraat.
1995	Sloop van de koelhuizen van de Belgische staat (Refrigibel - een staatsregie) aan de Hendrik Baelskaai.
1995	De twee nog resterende oesterputten in de haven van Oostende, gelegen op de oosteroever, worden gedempt, (aangelegd in 1896 - Desmet, Roger, Stracké).
1995	Inkrimping en afbouw van de internationale treinverbindingen met vertrek en aankomst te Oostende.
1995	<p>Begin van de werken tot omvorming van het Zeewezendok (een vlotdok) tot ro-ro terminal (tijdok).</p> <p>In 1997 werd de sluis van het Zeewezendok gesloopt en opgeruimd. Het dok werd voor de helft opgevuld (zuidelijk deel) en nieuwe kaaimuren gebouwd, die een grotere waterdiepte toelaten. Een nieuwe Tijdokkaai wordt gebouwd. Twee ontschepingsbruggen worden</p>



	gebouwd in het verbouwde dok, (het dok behield de oorspronkelijk naam).
Eind februari 1996	De tijseinpост op het oosterstaketsel wordt niet meer bemand. Alles omgevormd tot afstandsbediening vanuit de loodsenwacht in het Loodswezengebouw.
29 maart 1996	De visnetbreimachines van "Ostend Stores" (groep Ostend Textiles) vallen stil, en verhuizen naar Portugal.
1997	Oprichten van het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, ter vervanging van de Oostendse Havengemeenschap. Het bedrijf werd bevoegd voor het beheer van de ganse haven, dus geen "staatshaven" noch "stadshaven" meer.
28 februari 1997	laatste overtocht van een staatsschip (RMT, Zeewezen), op lijnvaart, tussen Oostende en Engeland. De RMT werd opgeheven. Het werd, gelukkig, geen sociaal bloedbad.
1 maart 1997	Start van de lijn Oostende-Ramsgate door de rederij Holyman Sally, met fast-ferries "Holyman Express" en "Holyman Rapide".
Mei 1997	Sloop begonnen van de onteigende gebouwen (woningen) aan de Bredene-steenweg (vulgo: de Coupure) en de Vicognedijk (dijk van de spuikom) om ruimte te scheppen voor de bouw van de geplande zeesluis (10.000 ton), stroomopwaarts van de Voorhavenbrug.
Juli 1997	Sloop van het studentenverblijf van de Zeevaartschool op de Cockerillkaai.. De Zeevaartschool was al eerder opgedoekt. De lokalen van de school waren ingenomen door de Havengemeenschap, toen recent door het Havenbedrijf.
1998	Sloop van het voormalig (ontruimd) Mijnenveegcentrum (Cedra) van de Marine (Zeemacht) aan de Cockerillkaai en Slijkensesteenweg.
6 maart 1998	Eerste overtocht tussen Oostende-Dover van de nieuwe lijn Hoverspeed-Holyman met catamaran.
Augustus 1998	De recent vernieuwde brug in Tweebruggenstraat wordt gesloopt, dit ter realisatie van de verbinding Kennedyplein-De Bolle.
September 1998	De vlottende jetfoilterminal wordt door de "RMT in ontbinding" verkocht en overgebracht naar Duitsland.
1998	Ontmanteling en sloop van carferrybruggen 2 en 3 (Pakketboten- Carferrykaai).
1999/2000	Bouw van een cruiseschipkaai aan de Pakketbotenkaai, posten en 2. Aanpassen aan de nieuwe situatie (cruisepassagiers) van de passagiersterminal.
1999/2000	Sloop van de werkhuizen van de Directie Materieel van de RMT (werkhuizen oorspronkelijk opgericht door het Bestuur van het Zeewezen, als "Scheepsbouwdienst", 't was in 't frans: Chantier Maritime, in 1873.
2000	Sloop van de werkhuizen, (langs de kaai van de oosteroever), van de Logistieke Dienst van de Marine (Zeemacht). Later zouden nog magazijnen , bureaus en dienstgebouwen gesloopt worden.
2000	Stapelhuis (Hangar) nr. 5 van het Vlotdok wordt gesloopt. Stapelhuis nr. 3 was reeds vroeger gesloopt. Blijft nog bestaan Stapelhuisnr. 1 , welke in 1981 beschermd. werd, (K.B. 22.09.1981) en twee recentere pakhuizen . (Westerkaai).
2001	De rederij Ferryways start met een ro-ro en containerdienst vanuit het Zeewezendok naar Engeland. Aan het Zeewezendok wordt een volwaardige vrachtterminal gebouwd, met o.m. installaties voor het opsporen van verstekelingen. Het terrein wordt volledig afgesloten met in- en uit controles overeenkomstig het Schengen-akkoord.
13 maart 2001	Hoverspeed zet "Supercats" in op de lijn Oostende-Dover, met de "Diamant" en "Rapide".
2002	De twee torenkranen op de Oostkaai van het Vlotdok worden verwijderd. Er blijven nog twee torenkranen in de handelshaven, één op de Westkaai van het Vlotdok, en één op de Westkaai van het Houtdok.
2002	Nadat in 1994 bekend gemaakt werd dat de kredieten voor de uitvoering van het

	“Masterplan” (weze het in gewijzigde vorm) toegezegd waren, wordt bekend gemaakt dat er geen nieuwe zeesluis gebouwd wordt (stroomopwaarts van de Voorhavenbrug) zoals oorspronkelijk voorzien in het “Masterplan”.
Februari 2002	Sloop en afbraak van het tankstation (met twee grote opslagtanks) voor jetfoilbrandstof op de Oostkaai van het Zeewezendok, (RMT).
Eind 2002	Hoverspeed staakt de uitbating van de lijn naar Dover.
2003/2004	Sloop van het houtenremwerk en steigers aan het zuidelijk uiteinde van de oosteroever in de Voorhaven en bouw aldaar van twee betonnen steigers, (voormalige aanlegplaats van de baggermolens van Dragage Decloedt.)
2004/2005	Spoorwegbrug wordt gebouwd over de vaart Oostende-Brugge , om een spoorverbinding te maken tussen het industrieterrein Plassendale I en het rangeerstation Oostende-Zeehaven.
2004/2005	De Wandelaarkaai wordt gesloopt en herbouwd om een diepere waterdiepte te kunnen baggeren ten einde in het voormalig tijdok een ro-ro brug te bouwen. Brug operationeel begin 2006.
2004	Verdere sloop van de installaties van de Logistieke Dienst van de Marine. Het wachtlokaal aan de hoofdingang aan de Vismijnlaan wordt gesloopt, evenals het kantoorgebouw van de voormalige centrale magazijnen van de Zeemacht, magazijnen, loodsen, brandstofbunkers en andere. Er resten in 2006 echter nog een aantal magazijnen en een kantoorgebouw.
2004/2006	Bouw van een wachtkaai aan de oostelijke zijde van de toegang tot de Demeysluis, na sloop van het houten rem- en steigerwerk. Doortrekken van de Cockerillkaai (omheen de Zeevaartschool) om verbinding te maken met de wachtkaai. Bouw van een wipbrug die de wachtkaai met platform aan cf-brug nr.4 verbindt.
20 juli 2004	Transeurope Ferries, die haar kantoren heeft in de voormalige zeevaartschool, start met het vervoer van auto's met passagiers, zwerfauto's (mobile homes), caravans en motorfietsen, doch geen voetpassagiers tussen Oostende en Ramsgate.
26 juni 2006	Na Killingholme, Immingham en Ipswich start Ferryways met een nieuwe ro-ro dienst tussen Oostende en Tilbury (nabij Londen) Na 36 jaar herstelt men een oude maritieme band, Zij het niet door Cockerill, doch door Ferryways.

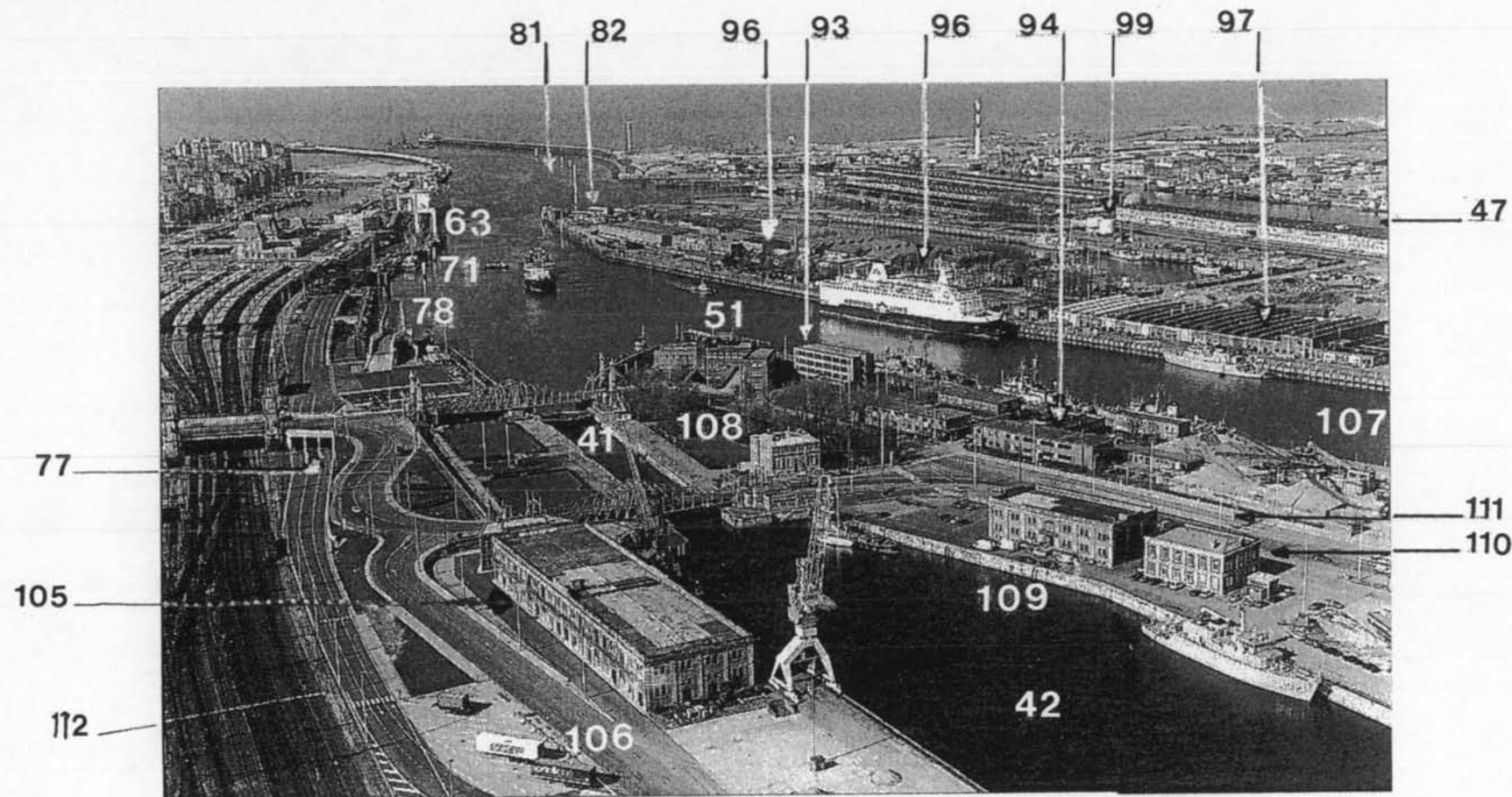
Wordt vervolgd. .



Figuur nr. 76. Haven Oostende, met verwijzingen naar de nieuwe, gewijzigde, gesloopte en/of weggebaggerde installaties gedurende de periode 1980-2006.

57. Carferrybrug nr.1 (1953/1976-....). 59. Cf-brug nr. 2 (1971-1998). 63. Cf-brug nr. 3 (1974-1998). 70. Ro-ro helling Houtdok (1970-1998). 71. Vlottende jet-foil terminal. 72. Ro-ro brug Cockerillkaai (1984-....). 73. Vismijnlaan. 74. Kolenpark Lagacy (19...-1988). 76. 40-ton kraan (1950-1990). 77. Doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan (1992-....). 78. Cf-brug nr. 4 (1992-....). 79. Luifel tussen Pak-kaai en Spwstation (1934-1991). 80. Opril Pak-kaai (1934-1991). 81. Grens verbreden havengeul (1990). 82. Kuisbank (1920-1991). 83. Resten spuisluizen Leopoldspuikom. 84. Zeewezendok (1873-1995/2000). 85. Zeewezendoksluis (1873-1997). 86. Reddingsloods (Watsonreddingsboot) (1950-1990). 87. Brug Tweebruggenstraat (1904-1998). 88. Vergunning- en Handelstraat. 89. Koelhuizen van de staat (Refrigibel). 90. Oesterparken (Soete) (ex-Desmet-Roger-Stracké) (1896-2000). 91. Vicognedijk. 92. Bredenesteenweg. 93. Studentenverblijf Zeevaartschool (1980-1997). 94. Mijnveegcentrum (Cedra) Zeemacht (1947-1997). 95. Cruiseschipkaai (2000-....). 96. Werkhuizen RMT (1873-2000). 97. Werkhuizen Zeemacht (1950-2001). 98. Stapelhuis nr. 5 (1910-2000). 99. Tankstation jet-foil brandstof RMT (1985-2002). 100. Betonnen steigers Voorhaven (2003-....). 101. Wandelaarkaai. 102. Luifel station vstreinen Oostende-Vismijn (1954-2002). 103. Loodsen Logistiek Zeemacht(1954). 104. Hoofdingang Logistieke dienst Zeemacht (1970-2004). 113. TRW-terrein RMT (ro-ro parking).





Figuur nr 77. Haven van Oostende 1992.

41. Demeysluis. 42. Tijdok. 47. Visserijdok. 51. Zeevaartschool. 63 Carferrybrug (in - en onschepingsinstallatie) nr. 3.  
 42. Vlottende jet-foil terminal (R.M.T.). 77. Doorsteek onder de de Smet de Naeyerlaan, verbinding Pakketbotenkaai en het  
 nieuw ro-ro park (T.R.W. -terrein - Transport Rail-Weg) aan de Stapelhuiskaai. 78. Cf-brug nr. 4. 81. Havengeul, verbreed.  
 82. De weggebaggerde Kuisbank. 93. Studentenverblijf van de Zeevaartschool. 94. Mijnveegcentrum (Cedra) van de Zee-  
 macht (nu "Marine"). 96. Werkhuizen, kantoren, magazijnen en gebouw sociale voorzieningen van de Regie voor Maritiem  
 transport, Directie Materieel. 97. Werkhuizen van de Logistieke dienst van de Zeemacht. 99. Tankstation voor jet-foil  
 brandstof (R.M.T.). 105. Stapelhuis nr. 1 (Hangar No. 1). 106. Stapelhuisstraat. 107. Voorhaven. 108. Havenkapitein-  
 dienst. 109. Stapelhuis van de douane (toldienst). 110 kantoorgebouw douane. 111. Slijkensesteenweg. 112. Verbindings-  
 weg tussen de Pakketbotenkaai en het TRW-terrein (ro-ro parking).



## DE COMPAGNIE DER ZAEGMOLENS OOSTENDE/BREDENE

In het gespecialiseerd tijdschrift MOLENECHO'S (Vlaams tijdschrift voor molinologie) jg. 34, nr. 1, jan. 2006, blz. 18-51, verscheen een studie over het zaagmolenpark van Oostende/Bredene tijdens de periode 1752-1824, van de hand van Ferdinand Gevaert en Lieven Denewet. De studie kreeg als ondertitel "Clandestiene technologieoverdracht van Nederland naar Vlaanderen". De studie omvat 34 bladzijden tekst en 30 kaarten en afbeeldingen.

Het oprichten en uitbaten van de zaagmolens, waarvan er tijdens de bloeiperiode 17 operationeel waren, was van grote economische, financiële, sociale, ambachtelijke en technisch-wetenschappelijke betekenis en belang. Ook de maritieme impact was niet gering daar de Compagnie, naast de productie en handel in gezaagd hout, de import op stam en de uitvoer van binnenlandse producten en goederen, ook een rederij met Oostende als thuishaven uitbaatte, met tijdens de bloeiperiode een vloot van 11 schepen.

Om reden van het belang van deze studie voor de kennis van de geschiedenis van Oostende en omstreken, wordt het tijdschrift MOLENECHO'S, jg. 34, nr. 1, te koop aangeboden aan de balie van het Oostends Historisch Museum "De Plate", aan de prijs van € 5 per exemplaar. Het nummer bevat in totaal 58 bladzijden.

---

## ONTBREKENDE TIJDSCHRIFTEN

Volgende Plate-tijdschriften ontbreken in de collectie van het Heemkundig Museum.

- 1<sup>ste</sup> jaargang; 1972 – nrs. 1, 2, 3 en 5.
- 3<sup>de</sup> jaargang, 1973/74 – nr. 4.
- 4<sup>de</sup> jaargang, 1974/75 – nrs. 2, 3, 4, 8 en 9.
- 5<sup>de</sup> jaargang, 1976 – nrs. 1, 2, 3, 6, 7, 10 en 11.
- 8<sup>ste</sup> jaargang, 1979 – nr. 5.
- 11<sup>de</sup> jaargang, 1982 – nr. 10.
- 33<sup>e</sup> jaargang, 2004, nrs. 1 en 12.

Leden die in het bezit zijn van deze nummers en ze willen afstaan aan het museum, kunnen ze afgeven aan de balie of in de brievenbus van het museum deponeren.

Met dank op voorhand.

---

## VRAAG

Onlangs kocht ik een appartement in het vroegere "Hotel Regina", in de Vlaanderenstraat 29 te Oostende. Wie kan mij archiefmateriaal over dit gebouw bezorgen?

Vraag gesteld door ons lid: Wilfried De Boeck  
Provincialeweg 51  
2890 Lippelo

## VELO CLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 13)

door Michel Capon

### ROMAIN MAES EN DE STICHTING VAN SPORTA

De wielrennerij is altijd zeer keihard geweest. In het jaar 1935 won Zeemeeuwrenner Romain MAES de Ronde van Frankrijk. Bij zijn terugkeer thuis in het Brussels noordstation wachtten hem tienduizenden op. Een jaar later moest hij opgeven en werd uitgejouwd. Deze gebeurtenis had de norbertijnen pater Antoon VAN CLÉ van Tongerlo geweldig aangegrepen. En hij besloot de Zeemeeuwrenner ter vertroosting te gaan opzoeken.

Deze samenkomst was voor Romain een positieve opbeuring. Bij het afscheid zei Romain: "Pater, dit moet vaker gebeuren. Ik wil er mij achter zetten" (1). Langs de Zerkegemnaar om leerde de norbertijn ook andere renners kennen. Een vriendrelatie was ontstaan. De coureurs zochten plaatsen op om in groep samen te komen. Zo ontstonden de 'broederbijeekkomsten'. De eerste grote samenkomst vond plaats in 1937 in de abdij van Dendermonde.

In die tijd was het uitzonderlijk dat jongeren hogere studies volgden en de coureurs zeker niet. Waardoor de toenmalige renners aan hun lot overgelaten waren. Vandaar het idee, en nadien het initiatief, van pater VAN CLÉ om de regelmatige samenkomsten te laten overkoepelen door een georganiseerde vereniging. De club moest uiteraard ook een naam hebben. Bij een van de vroege bijeenkomsten had Romain het woord tot de pater gericht: "Als wij u sportpater noemen, dan kunt u ons toch wel als uw 'sportapostelen' beschouwen" (2) De naam 'sportapostelen' bleek te lang en op voorstel van Romain MAES viel de keuze op het afgekorte SPORTA.

Doelstelling van de norbertijn werd het scheppen van een geest van solidariteit onder de sportbeoefenaars. Daarbij wilde hij een gezonde sportbeoefening op alle niveaus bevorderen en misbruiken bestrijden. Het sportapostolaat was geboren. Nadien werd een V.Z.W. (Vereniging zonder winstoogmerk) opgericht tot het verlenen van morele en materiële steun aan haar leden. Hieruit groeide uiteindelijk de Sociale Dienst van SPORTA, die in 1964 een nieuwe centrale werd van het Algemeen Christelijk Vakverbond. Het sportsyndicaat was een feit.

### WIELERCRITERIUM OOSTENDE 1933 - 1937

In de dertiger jaren maakte het organiseren van criteria met internationale bezetting furore. Ingevolge het toenmalige artikel 182 van de sportreglementen van de B.W.B. (Belgische Wielrijdersbond) mocht geen wedstrijd met gesloten omloop ingericht worden binnen een straal van 15 km van de plaats waar een wielersbaan gevestigd was. Zoals dit het geval was voor Oostende.

Wielersliefhebber bij uitstek, Remi VAN BELLEGHEM, voorzitter van V.C. De Zeemeeuw Oostende, slaagde erin de B.W.B.-top te overhalen om een afwijking van het reglement voor de koningin der badsteden toe te staan. De toerisme-factor speelde een hoofdrol in zijn motivatie.

Deze organisaties met vertrek en aankomst grepen plaats op de Oostendse zeedijk. De volledige inrichtingen ervan berustte bij het V.C. De Zeemesuw-bestuur.

Winnaars: 1933: Karel KAERS (3)

1934: Ward VISSERS (4)

1935: Camiel VAN ISEGHEM (5)

1936: Louis DUERLOO (6)

De jaren nadien doken er organisatorische moeilijkheden op. Het weekblad Duinengalm (30/06/1939) berichtte hierover :

“Het criterium van Oostende was niet (meer) leefbaar, wegens de overdreven kosten en de moeilijke inrichting op den zeedijk.

Sedert het criterium van Oostende een stillen dood gestorven is, blijven we hier verstoken van wegwedstrijden voor beroepsrenners. Nochtans zou een stad als Oostende niet ten achteren mogen blijven in de wielerbeweging en zou er minstens éénmaal per jaar een koers moeten ingericht worden met vertrek en aankomst in Oostende.”

#### RONDE VAN FRANKRIJK-MEETINGS IN DE OOSTENDSE WIELERBAAN

1935 was een schitterend jaar voor ‘de Zeemeeuw’: Romain MAES won de Ronde van Frankrijk en Sylveer MAES was vierde. De Zeemeeuwrenners werden als koningen van de weg gehuldigd. Van het lokaal Hotel de Bruges, destijds gevestigd in de de Smet de Naeyerlaan, trokken ze door de straten van de stad naar het stadhuis op het Wapenplein. Daar werden ze door de toenmalige burgemeester Eduard MOREAUX (8) en de schepenen gehuldigd en gefeliciteerd.

In de namiddag werd een meeting gehouden in het Oostends kuipke, waaraan de ganse Belgische ploeg deelnam. Benevens Romain en Sylveer MAES hadden de andere Belgen voor buitengewone prestaties gezorgd tijdens de Tour. Félicien VERVAECKE (9) werd derde en bergkoning (vóór Sylveer MAES) , Jules LOWIE (10) vijfde, Antoon DIGNEF (11) twintigste, Jean AERTS (12) negenentwintigste en drievoudig ritwinnaar.

De belangstelling in het stadscentrum en rond de Oostendse wielersbaan overtrof de stoutste verwachtingen. De volgende jaren werden eveneens meetings met de Tourrenners ingericht. Ondanks dat Sylveer MAES tourlaureaat werd in 1936 en 1939, werd het aantal toeschouwers van 1933 nooit meer gehaald (13).

Tot en met 1938 was de leiding van de velodroom in handen van Remi VAN BELLEGHEM, voorzitter van V.C. De Zeemeeuw, en zijn bestuur. Einde 1938 doken er fiscale turbulenties op o.a. inzake de kantine-uitbating. Dit onderwerp vergt meer diepgang dan deze bijdrage aankan.

Het jaar erop, 1939, heeft Remi VAN BELLEGHEM het bestuur en de inrichting van de wielersbaan gedelegeerd aan Gentiel MARES, ondervoorzitter van V.C. De Zeemeeuw (14). Ook hij organiseerde, naast andere wielersbaansamenkomsten, op zaterdag 28/03/1939 een tour-meeting (15). En zoals steeds waren het Romain en Sylveer MAES die niet alleen de meeting begeesterden maar ook voor overwinningen zorgden. Zie trouwens verslag van een vorige organisatie van 28/03/1939 (16).

‘Romain en Sylveer MAES waren de twee animatoren van de meeting en het is aan hun strijd lust te danken, dat het programma zoozeer in den smaak is gevallen bij het publiek. Zij wonnen niet alleen den omnium, maar ook de koppelrit en zorgden ervoor dat er van het begin tot het einde veel leven in koers was.’

#### VERWIJZINGEN

(1) Kerk en Leven 21/05/2005 blz 20. Ibidem



- (2) Michel Capon: De Grote Prijs van Oostende 1933, in: De Plate, november 2000 blz. 222-228.
- (3) Michel Capon: Den II<sup>en</sup> Grooten Prijs der Stad Oostende 1934 in: De Plate, sept. 2002 blz. 161-166.
- (4) Zie (3).
- (5) Michel Capon: Het groot internationaal criterium der stad Oostende 1935, De Plate, dec. 2002 blz. 259-263. Camiel VAN ISEGHEM was de enige zeemeewberoepsrenner die deze wedstrijd won.
- (6) Louis DUERLOO (°Antwerpen 1910,+ 1977): Prof 1932-39.  
Grote zeges : 1933: Kamp. v. België  
1955: Ronde v. Vlaanderen
- (7) Eloi MEULENBERGH (°Jumet 1912, +1989). Prof 1954-50.  
Grote zeges : 1955: Ronde v. België.  
1956: Parijs-Brussel.  
1957: Luik-Bastenaken-Luik.  
Werd twee maanden na zijn zege in Oostende wereldkampioen in Kopenhagen in de spurt. 12 jaar later (1949) , toen hij 38 was, klopte hij Milou GOSSELIN nog in de kwartfinales van het Belgisch sprintkampioenschap.
- (8) Eduard MOREAUX (°Oostende 7/9/1870 + 10/1/1958): Geneesheer van beroep. Burgemeester Oostende 1920-40.
- (9) Félicien VERVAECKE (°Dadizele 1907 +Brussel 1986) :  
Prof 1929-46. Reed in de jeugdrangen van de ene triomf naar de andere. In 1911 won hij niet minder dan 106 wedstrijden. Na zijn loopbaan vestigde hij zich als rijwielhandelaar in Brussel. Hij was de eerste raadsman van Eddy MERCKX.
- (10) Jules LOWIE (°Kruishoutem 1913 + 1960) : Prof 1934-47.  
1958 : Parijs-Nice.
- (11) Antoon DIGNEF (°Velm 1910 +1991) : Prof 1932-41.  
1938 : Scheldeprijs
- (12) Jean AERTS (°Laken 1907 +1992). Prof 1927-44. Grote zeges: werd wereldkampioen te Floreffe in hetzelfde jaar 1935  
1936: Kamp. v. België  
1931: Parijs-Brussel  
1933: Ronde v. België
- (13) Mondelinge mededeling Remi VAN BELLEGHEM aan secretaris Amedée GEVAERT
- (14) De Duinengalm 26/5/1939
- (15) Prijzen der plaatsen : Loges: 15fr  
Tribune en pelouse: 10 fr.  
Viragen: 7 fr  
Volks plaatsen: 5 fr. (De Duinengalm 30/6/1939)
- (16) De Duinengalm 2/6/1939

#### ANDERE BRONNEN :

- Dries CLAES, Antoon VANCLÉ, Stichter en bezieler van Sporta, 2005
- Velo Gotha 2005, Harry Van den Brerat  
Joel Godaert  
Paul De Keyser
- Persoonlijk archief



Voorzitter: Remi VANBELLEGHEM (1929-1975).

° Oostende 23 april 1903, bakker, Vandersweeplein 9, Oostende.

Schatbewaarder: Marcel VANISACKER.

° Dikkebus 20 april 1884. Bankbediende Generale Maatschappij, Kapellestraat 77, Oostende + uitbater Hotel de Bruges, de Smet de Naeyerlaan 10, Oostende.

Was gehuwd met Renilde VAN BELLEGHEM, zuster van Camiel VAN BELLEGHEM. Camiel was de oprichter van de velodroom in 1921 en erevoorzitter van V.C. De Zeemeeuw. (zie M. Capon, in De Plate 2003 blz. 198)

Secretaris: Raymond VERBIEST(1928-1938).

° Oostende 24 mei 1906. Exploiteerde samen met zijn broer Hendrik (° Oostende 16 januari 1897) te Oostende een groothandel in confiseriewaren in de Kaaistraat 41, Oostende (zie M. Capon in De Plate 2003, blz. 230).

---

Velodroom Oostende. Ronde van Frankrijk-meeting van zaterdag 26 augustus 1939 om 18 uur.

Van links naar rechts (renners onderlijnd)

- Emile MASSENHOVE (commissaris velodroom, V.C. De Zeemeeuw – postbode).
- Eleonora STOER (mevr. Remi VAN BELLEGHEM, voorzitter V.C. De Zeemeeuw).
- Leon HINDRYCKX (oefenmeester, medestichter V.C. De Zeemeeuw in 1922).
- Félicien VERVAECKE.
- Cyriel VANOVERBERGHE.
- Sylveer MAES (winnaar Ronde van Frankrijk 1939 + 2 ritten).
- Gentiel MARES (directeur wielersbaan 1939, ondervoorzitter V.C. De Zeemeeuw, mentor Sylveer MAES).
- Romain MAES (winnaar Ronde van Frankrijk 1935 + 1 rit in 1939).
- Jozef SCHABALLIE (met pet, wielersbaanspeaker, Torhoutenaar).
- Robert WIERINCKX.
- Gustaaf DANNEELS.
- Eloi MEULENBERG.
- B.W.B. afgevaardigde West-Vlaanderen.
- Jules LOWIE.
- Albert MAECKELBERGHE (zoon van uitbater Café Den Engel, Ichtegem).
- Félicien MARKEY (journalist).
- Marcel KINT (wereldkampioen + 2 ritten).



2006-248





1936 Criterium Oostende. Van links naar rechts: Remi VAN BELLEGEM, Arthur VANDECASTEELE, Gentiel MARES, Aloïs DENNEKIN, winnaar Louis DUERLOO.



Velodroom Oostende 1938. Ronde van Frankrijk-meeting. Van links naar rechts: Félicien VERVAECKE (met rug gekeerd), Romain MAES, R. DEFRUYDT (Varsenare), Sylveer MAES, onbekend.  
(collectie Luc SCHAECK)

## OOSTENDE DOET MEE MET MONUMENTENSTRIJD OP VRT

door Guy SERVAES



### Monumentenstrijd

**Monumentenstrijd** is een nieuw crossmediaal VRT-project over het Vlaamse erfgoed. Het is een wedstrijd waarbij het publiek beslist welk waardevol historisch Vlaams gebouw of ander onroerend erfgoed extra middelen verdient voor restauratie en herbestemming.

Tegelijk is het, na De Grootste Belg, een nieuw crossmediaal project waarmee de VRT op innovatieve, interactieve en educatieve manier geschiedenis wil brengen met grote participatie van kijkers, luisteraars, internetters en lezers. Monumentenstrijd wordt door de VRT gerealiseerd in samenwerking met Vlaams minister Dirk Van Mechelen, bevoegd voor Monumenten, Landschappen, Archeologie en Varend Erfgoed; de afdeling Monumenten en Landschappen; het Vlaams Instituut voor Onroerend Erfgoed en de gewestelijke partnersverenigingen (Erfgoed Vlaanderen vzw; Monumentenwacht Vlaanderen vzw; Open Monumentendag Vlaanderen en VCM - Contactforum voor Erfgoed-verenigingen vzw).

De kandidaturen voor Monumentenstrijd konden ingediend worden tot 20 juni 2006. Er werden bijna 350 projecten ingezameld. **Dement Oostende**, de Oostendse erfgoedactiegroep die ijvert voor een behoud van ons Oostends erfgoed, heeft de **Koninklijke Stallingen** in de Koninginnelaan ingediend.

### **De Koninklijke Stallingen**

Oostende heeft onder koning Leopold II een enorme urbanische uitbreiding gekend. Samen met de Vorst kwam ook de Beau Monde richting Oostende, wat leidde tot een zeer mondiale badstad gekend tot in alle uithoeken van de wereld. Leopold II's architecturale visies leidden tot grootse bouwwerken in Oostende, waarvan er vandaag spijtig genoeg maar enkelen van zijn overgebleven. Deze houten stallingen werden gebouwd naar ontwerp van de Noorse architect Ivar Knudsen, in de Koninginnelaan, een destijds prestigieuze laan tussen de zeedijk en het "Bois de Boulogne", het huidige Maria Hendrikapark.



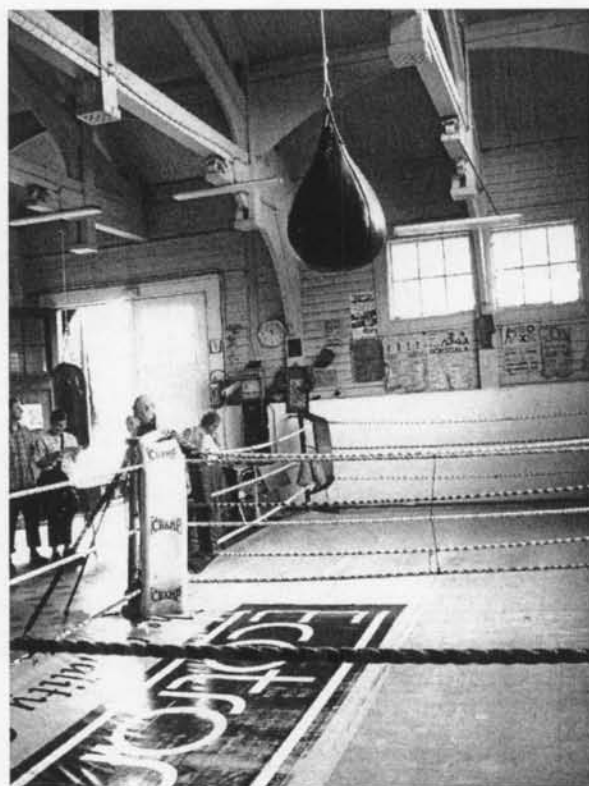
Reeds in 1877 tekende de Engelse architect W.J. Green, tevens ontwerper van Leopold II's houten Koninklijke Chalet, plannen voor de nieuwe Koninklijke stallen. Het project werd niet uitgevoerd, vermoedelijk tengevolge van de beslissing van Leopold II om het paviljoen van de koningin naast het zijne op te richten door een andere architect. In 1902 waren er nieuwe ontwerpen van diverse Franse architecten, ditmaal in de Koninginnelaan, maar ook deze werden niet uitgevoerd. De uiteindelijke realisatie kwam er naar ontwerp van de Noor Ivar Knudsen. Deze architect was de ontwerper van het paviljoen van Noorwegen op de Wereldtentoonstelling van 1900 te Parijs, en het gebouw maakte een sterke indruk op Leopold II. Maar het is ook mogelijk dat de jachtpartij in de Noorse bergen van 1901 van Leopold II met de architect/zakenman Christian Thams de doorslag gaf. Christian Thams was de Belgische Consul (èn Consul voor Kongo) in Noorwegen, en eveneens eigenaar van de Noorse firma 'Thams & Co' in Trondheim. Deze firma exporteerde reeds in 1890 houten prefab-gebouwen naar de Congo van Leopold II.

De koning gaf in 1903 Christian Thams en Ivar Knudsen de opdracht voor houten chalets in het Koninklijk Domein te Raversijde (afgebroken tijdens de eerste wereldoorlog), en voor de bouw van de Koninklijke Stallingen in Oostende. Het Noors houtmateriaal kwam samen met de architect en de Noorse werknemers per schip naar België. Het volledig houten complex werd voltooid in 1904, maar evenwel nooit in gebruik genomen als stalling. In 1929 trok de stedelijke technische school in het complex, en vanaf 1959 werd na afbraak van het deel van de stallingen palend aan de Peter Benoitstraat (1964), het complex verbouwd tot stedelijk sportcentrum.

De Koninklijke Stallingen zijn een uniek monument op gebied van houtwerk en architectuur voor Oostende en voor België. Het is één der weinige houten complexen die de tand des tijds heeft doorstaan, en het is gebouwd in een voor België unieke architecturale stijl, nl. de zogenaamde 'Dragenstil', een voor Scandinavië karakteristieke vermenging van Viking-stijl met art-nouveau-elementen. Als men in de buurt is, moet men eens letten op de prachtig gesculpteerde houten zuilen, de opengewerkte dakspanten, de rijkelijk versierde vensters en deuren, de overstekende leien zadeldaken, de houten poorten onder puntgevel, de windveren met het logo van Leopold II erin verwerkt, en de torens die verwijzen naar de eeuwenoude Noorse houten "stavkirken". De houtbewerking is zeer verzorgd, zowel binnen als buiten, met steeds terugkerende motieven van scandinavische slangen- en drakensymbolen. Het complex is zowel getuigenis van de Belle Epoque in Oostende, als een testament van de architecturale visie van Leopold II. Vandaag is de Stad Oostende eigenaar van het complex, en blijft het dienen als sportcomplex met faciliteiten voor boksen, turnen, judo, schaken en basket.

Het gebouw is redelijk onderhouden geweest gedurende de laatste 100 jaar, maar enkele jaren van verwaarlozing kan veel vernietigen in een korte periode. Vooral de laatste jaren merkt men de achteruitgang sterk op: de dakleien schuiven naar beneden, het markant en uniek houtwerk verpulvert, de dakspitsen zakken door, er is schade door opstijgend vocht, ...

De Stad Oostende, die eigenaar is van het gebouw, heeft sinds juli 2005 een volledig uitgewerkt restauratiedossier in bezit. Het dossier omvat een volledige restauratie van het complex in samenwerking met de dienst Monumenten en Landschappen, met eveneens aandacht voor vernieuwde infrastructuur voor de sportverenigingen, brandveiligheid, thermische isolatie, ... We meenden echter te begrijpen dat de stad nog steeds op zoek is naar financiën om met het project te kunnen starten.



### **We zijn geselecteerd !!**

Maar het goede nieuws is dat het comité van deskundigen van Monumentenstrijd ons dossier heeft geselecteerd !!! De combinatie van een unieke architectuur, de Oostendse Belle Epoque onder Leopold II, en het sociale aspect van een actief sportcentrum waren blijkbaar doorslaggevend. Er zijn in totaal dertig projecten weerhouden, zes per provincie.



Deze dertig projecten zullen uitgebreid aan het publiek worden voorgesteld, met ondermeer extra aandacht op de Open Monumentendag van 10 september. Er wordt een Monumentenstrijd-magazine uitgegeven op 400.000 exemplaren (op 5 september bij de kranten van de VUM-groep). Maar uiteindelijk zullen er van deze dertig maar vijftien doorgaan naar het volgende stadium.

Er moet dus gestemd worden tussen **22 augustus en 17 september**. Men kan op drie manieren een stem uitbrengen: via sms, de 0905-lijn en de website. Elk project heeft een eigen code. Voor de Koninklijke Stallingen te Oostende werden volgende nummers gereserveerd:

**per sms: sms 'STEM 29' naar 3470 (0,50 cent per bericht)**  
**telefonisch: bel naar 0905 56 3 29 (0,50 cent per oproep)**  
**Website : [www.monumentenstrijd.be](http://www.monumentenstrijd.be)**

*Het aantal stemmen uitbrengen is beperkt. Elke mogelijkheid om te stemmen mag per provincie één keer gebruikt worden. Per sms/telefonisch kan men enkel stemmen in België. Smsen kan bovendien enkel met een Belgisch gsm-nummer.*

Eind september worden dus nog vijftien projecten weerhouden, drie per provincie. Deze gaan door naar de volgende ronde in januari-februari 2007, met programma's op Canvas en Radio 1 en Radio 2. In deze programma's wordt elke steen (bij ons balk) van de vijftien gebouwen omgedraaid. Ook in deze fase van Monumentenstrijd blijft de keuze van het publiek beslissend. Iedere week kan men stemmen. Vanaf het einde van de documentaire op maandagavond tot zondagavond. Zo houden we vijf projecten - één per provincie - over voor de finale. Op 19 februari 2007 wordt tijdens een live programma op Canvas Monumentenstrijd beslecht. Via televoting en sms beslist de kijker die avond wie de winnaars worden van de eerste Monumentenstrijd en welke projecten dus geld krijgen.

## **Oproep !!**

Dit is enerzijds een unieke kans voor het patrimonium van Oostende, als anderzijds voor de infrastructuur van de vele sportverenigingen in het complex. Maar hiervoor moeten we eerst doorgeraken naar de tweede ronde van vijftien geselecteerden. Mogen wij u vragen te stemmen voor ons Oostends project. Geef de boodschap door aan al uw kennissen, familieleden en erfgoed- en sportminnenden geïnteresseerden. Kom kijken op de Open Monumentdag van 10 september. Stem af op Vlaanderen Vakantieland in hetzelfde weekend. Er zullen items zijn in 1000 Zonnen en Garnalen. Om tot de volgende '15' te behoren is het van belang dat zoveel mogelijk mensen op Open Monumentdag op een aangename, vlotte en veilige manier kunnen kennismaken met ons project, en uiteraard stemmen op onze Koninklijke Stallingen.

In één der volgende maandbladen van De Plate zal ik dieper ingaan op de historie van dit prachtig stukje Oostends patrimonium.

## 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 modernste technologie met multi-scanner*

**COCK CAMERA SERVICE**

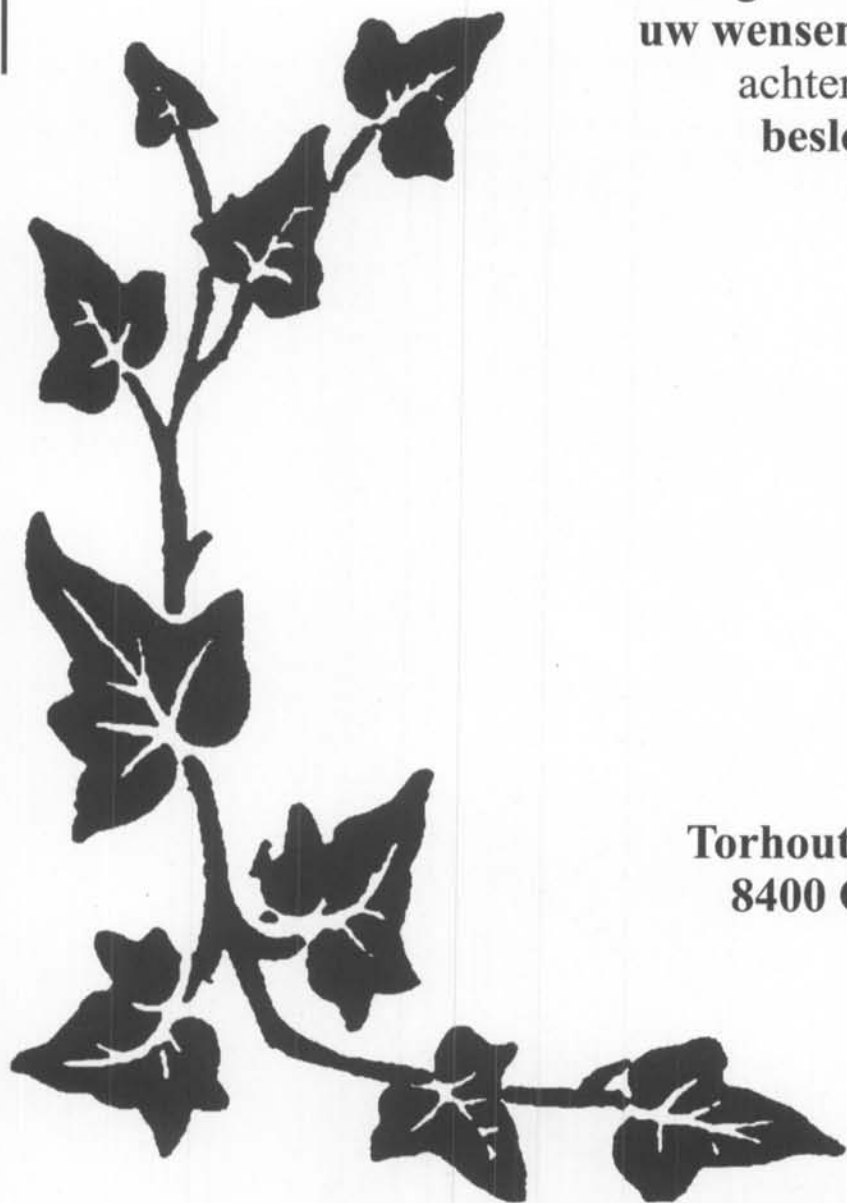
Hoek Jozef II straat en Christinastraat - Oostende

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