

DE PLATE

AFGIFTEKANTOOR
OOSTENDE 1

MAANDBLAD

MEI 2002



FOTO: MIKE LOUAGIE

VERSCHIJNT NIET IN JUNI, JULI EN AUGUSTUS

Oostende voor Anker



op 23-24-25-26 mei 2002

Speciale uitgave:

7 postkaarten t.g.v. Oostende voor Anker

- formaat 10 x 15 cm glanzend geplastificeerd
- Uitzonderlijk voorzien van het logo "Oostende stad aan zee"
- Kostprijs per set: € 2,5
- Berperkte oplage
- Tijdens het treffen op het Petrus- en Paulusplein zal er een speciale stand staan t.h.v. het Strandhotel
- Te verkrijgen bij:

PHOTO TROPIC

Albert I-Promenade 66 - 8400 Oostende

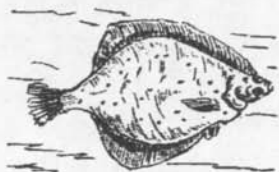
Tel/Fax: 059/50 97 72 - GSM: 0478/62 20 45

Oostende

Nieuwe uitgave:

"Die großen Passagierschiffe der Welt"

- Een unieke uitgave met niet minder dan 750 schepen afgebeeld
- Enkel te verkrijgen op bestelling bij Photo Tropic
- Kostprijs: € 50



“ De Plate “

v.z.w

OPROEP TOT DEELNAME AAN DE JAARLIJKS HULDE AAN “PASTER PYPE” – de man die onze vissersbevolking uit de grote nood heeft helpen opstaan, geen kleur noch gezindheid kende en daarom de eretitel “Vader der Vissers” had meegekregen.

Het **Herdenkingscomité PASTER PYPE** dat voortaan onder de vleugels van onze kring verder werkt en waarvan onze penningmeester Jean Pierre FALISE het voorzitterschap op zich heeft genomen houdt zoals naar jaarlijkse gewoonte op de sterfdatum (03.06.1926) van Paster Pype een bloemenhulde aan diens graf.

De gedachtenis aan een van onze Sociale Reuzen gaat dus niet verloren.

Wij verzoeken onze leden die zich op **maandag 03 juni om 11 uur** even vrij kunnen maken zich bij het comité te voegen aan de ingang van het **oud kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg** om samen met ons, het stadsbestuur en de afvaardigingen uit de visserij- en zeevaartmiddens hulde te brengen aan de man die gedurende meer dan 40 jaar zoveel voor onze vissersbevolking heeft betekend.

U kunt natuurlijk ook zelf een bloementuil neerleggen.

Het Bestuur.

DE PLATE V.Z.W.

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

Prijs Culturele Raad Oostende 1996

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming

Aangesloten bij de CULTURELE RAAD OOSTENDE en het WESTVLAAMS VERBOND VAN KRINGEN VOOR HEEMKUNDE

Statuten gepubliceerd in de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad dd. 1-2 mei 1959, nr. 1931 en gewijzigd volgens de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad dd. 15 mei 1975 nr. 3395, de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 4 december 1986 nr. 31023 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 5 oktober 1989 nr. 13422.

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

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

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

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

JAARGANG 31

NUMMER 5-8

MAAND mei-september 2002

Prijs per los nummer : 1,50 €

IN DIT NUMMER

Blz. 127: **R. VANCRAEYNEST**: "Grote" koopvaardij schepen in de haven van Oostende historisch bekeken (2^e deel en slot).

Blz. 137: **I. VAN HYFTE**: Stene in de Nederlandse periode.

Blz. 138: **N. HOSTYN**: Monumenten, beelden en gedenkplaten te Oostende.

Blz. 143: **R. OUVRY**: De stichters van de Koninklijke Jachtclub Oostende.

Blz. 147: **D. FARASYN (+)**: Van "Bank van Lening", "Berg van Barmhartigheid" tot "Openbare Kas van Lening".

Blz. 148: **M. CAPON**: Koninklijk Van Neste Genootschap Oostende. Atletiekafdeling.

Blz. 151: **N. HOSTYN**: Lexicon van de muziek in West-Vlaanderen.

HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

Correspondentieadres : Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende

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

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

Rekeningen : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

Het Bestuur

Voorzitter :

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende

Ondervoorzitter :

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende

Secretaris :

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende

Penningmeester :

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

Leden:

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende

Jan NUYTTEN, Karel Janssenslaan 33/13, 8400 Oostende

Emile SMISSAERT, Hendrik Serruyslaan 4/9, 8400 Oostende

Gilbert VERMEERSCH, Blauw Kasteelstraat 98/2, 8400 Oostende

Koen VERWAERDE, A. Choqueelstraat 1, 8400 Oostende

Schreven in dit nummer:

Raymond Vancraeynest: Blauw Kasteelstraat, 103, 8400 Oostende.

Ivan Van Hyfte: Kastanjelaan, 58, 8400 Oostende.

Norbert Hostyn: Brusselstraat, 18, 8400 Oostende.

Robert Ouvry: Vlaanderenstraat, 45/3, 8400 Oostende.

D. Farasyn (+): p.a. mevr. Farasyn: Ernest Feysplein, 15/85, 8400 Oostende.

Michel Capon: Westlaan, 19, 8400 Oostende

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

MEI-AKTIVITEIT

Donderdag 30 MEI om 20 u

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

Onderwerp: **De Oostendse Studentenclub Moeder Oostendse te Leuven**

Deze voordracht wordt verzorgd door dhr **Michaël-W. SERRUYS**.

Michaël-W. SERRUYS is geen onbekende meer voor ons publiek. Hij zorgde reeds in maart 2000 voor een schitterende voordracht over de Oostendse Compagnie en het economisch effect van de zeehandel op Oostende in de periode 1713-1745.

Hij woont te Leuven, is ondertussen een geacht lid en wanneer het hem mogelijk is woont hij zelfs een voordracht bij.

De voordracht zal uit vier delen bestaan. Eerst zal hij het fenomeen van de studentenclubs algemeen beschrijven en een indruk geven van de grote verscheidenheid in binnen- en buitenland, zoals bijvoorbeeld in Nederland en Duitsland. Maar hij laat ons ook een kijkje nemen aan de verschillende universiteiten en hogescholen, waaronder Oostende.

In het tweede deel verhaalt dhr SERRUYS de geschiedenis van de studentenclub Moeder Oostendse. Het hoe en het wat van het ontstaan van de vele Vlaamse studentenclubs op het einde van de 19^{de} eeuw. Moeder Oostendse, die pas sinds 1912 officieel bestaat, groepeerde de studenten van Oostende en omstreken in Leuven. Daar studenten niet echt begaan waren en zijn met het bewaren van gegevens voor historici, is het niet altijd gemakkelijk om de geschiedenis van een studentenclub te onderzoeken.

Wij kunnen ons echter toch een globaal beeld vormen van de evolutie die de Leuvense studentenclubs ondergaan hebben in de 20^{ste} eeuw. Denk maar aan de actie die leidde in 1968 tot de splitsing van de Leuvense universiteit. Of de zogenaamde "rode jaren '70" die ook een belangrijke invloed hadden op het studentenleven.

Het derde deel wordt sappiger met cantussen, dopen, ontgroening en galabals. Sommige activiteiten vinden plaats samen met andere clubs zoals het zangfeest of de activiteiten van de West-Vlaamse gilde. In dit deel besteedt de spreker ook aandacht aan de verschillende lintjes, petjes, wapenschilden en clublieders.

En de gewezen student verplicht het aan zichzelf een paar sterke verhalen uit zijn eigen studententijd te vertellen als toetje en om de lezing op een passende manier af te sluiten!!!
Commilitonis ad exercitium.....

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor ALLE belangstellenden. Wij rekenen stellig op uw aanwezigheid
Men zegge het voort !!!

JUNI-ACTIVITEIT. STUDIEREIS NAAR POPERINGE EN NIEUWPOORT

We vertrekken op zondag 9 juni 2002 om 08.30 u stipt vanaf het Canadaplein, rechtover het Gerechtshof.

We rijden rechtstreeks naar Poperinge waar we rond 09.30 u aankomen. We stappen af in café "Oud Vlaenderen" waar we een kop koffie nemen. Rond 10.15 u gaan we dan, te voet, naar het Hoppemuseum. We worden daar verwacht door 2 gidsen die ons, uiteraard in 2 groepen, rondleiden in het museum.

Het bezoek duurt ongeveer 1u30. Rond 12.00 u verlaten we het museum en wandelen naar het restaurant "De Vette Os".

De Kring biedt U het aperitief aan en we steken de voeten onder tafel om te genieten van:

Aspergeroomsoep



Weens gebrad met marktverse groenten



Ijstaart



Koffie (3 x bediend) met koekjes

De dranken zijn, uiteraard, voor eigen rekening en persoonlijk af te rekenen.

We vertrekken rond 14.30 u richting Nieuwpoort. Een uurtje later bezoeken we, met gidsen, het museum "Slot en Sleutel". Dit is een betrekkelijk nieuw museum want het werd pas in de maand juni 2000 geopend. Het museum vertelt ons de geschiedenis van de sloten en de sleutels door de eeuwen heen.

Na ongeveer 1u30 verlaten we het museum en rijden verder naar de markt van Nieuwpoort. Daar zijn er mogelijkheden genoeg om te genieten van een frisse pint vooraleer we om 19.00 u in de bus stappen, richting Oostende.

Inschrijven kan door storting van **35 €** per persoon op rekening 380-0096662-24

Heemkring De Plate

Hendrik Serruyslaan 78/19

8400 Oostende

met vermelding "Platereis 2002 met X personen". In deze prijs is begrepen: autocar, koffie bij aankomst, middagmaal, toegang tot de musea, de gidsen en de fooi voor de chauffeur.

De inschrijvingen moeten binnen zijn vóór maandag 3 juni 2002. Er zijn maximum 53 plaatsen beschikbaar. De 54^e kan niet meer mee!!

Meegaande stellen wij een kleine brochure samen die een aangename herinnering zal blijven aan die uitstap.

Uw reisleider
Jean Pierre Falise

"GROTE" KOOPVAARDIJSCHEPEN IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

HISTORISCH BEKEKEN (2e DEEL en SLOT)

door Raymond VANCRAEYNEST

Tweede deel: De toestand van de haven na de eerste wereldoorlog

9. Wrakken in de havengeul

De haven van Oostende werd tijdens de oorlog door de Duitsers volledig afgestemd op het verkeer voor militaire doeleinden. Het was precies om dat verkeer lam te leggen dat de Britten in de nacht van 9 op 10 mei 1918 trachtten, door het tot zinken brengen van de "Vindictive", de havengeul te blokkeren. Dat slaagde maar voor de helft want er bleef tussen het gezonken schip ter hoogte van de toenmalige seinpost op het oosterstaketsel en het westerstaketsel, nog voldoende ruimte over om de Duitse schepen toe te laten verder binnen en buiten te varen. Als de Duitsers 5 maanden later, op 17 oktober 1918, de stad en de haven moesten ontruimen, wisten ze dus perfect wat ze moesten doen om de haven nu volledig te versperren. In de doorvaartopening brachten ze de oude pakketboot "Flandre", gebouwd in 1888 en te Oostende achtergelaten in 1914, tot zinken. Ook de Duitse stoomtreiler "Hamburg" werd met de voorsteven in de flank van de "Flandre" tot zinken gebracht. In de geul lagen verder nog enkele gezonken schepen waarop ik hier niet verder zal ingaan.

Het was de "Salvage Section" van de Royal Navy, onder leiding van Commodore Fred W. YOUNG, die door de Britse Admiraliteit belast werd met het opruimen van de wrakken en het uitvoeren van de baggerwerken. Tussen de "Vindictive" en het westerstaketsel was er een doorvaartopening van 46 meter en bij hoogwater konden schepen passeren met minder dan 3,50 m diepgang (39).

Tegen 15 juni 1919 waren de pakketboot en de Duitse stoomtreiler in zover verwijderd (40) dat er kon gebaggerd worden op -4,50 m (Z). De dienst Oostende-Dover, die in januari 1919 was hervat, was tot nu toe tijgebonden geweest, maar zou voortaan zijn vast uurrooster kunnen volgen (41).

Eigenlijk was de "Flandre" maar voor twee derde verwijderd. Het overige derde achtte men voldoende weggezonden in het slijk om de scheepvaart niet te hinderen (42).

Het wrak van de "Vindictive" verwijderen bleek voor veel moeilijkheden te zorgen. De bovenbouw werd weliswaar zoveel mogelijk afgebroken, maar het schip bleef in de bocht van de havengeul een ernstige belemmering voor de scheepvaart vormen. Daaraan werd gedeeltelijk verholpen door het wrak op 16 augustus 1920 met grote moeite te verplaatsen in de richting van de Leopoldspuisluis (43).

Een jaar later, op 20 september 1921, schreef de inspecteur-generaal van Bruggen & Wegen BOUCKAERT aan de minister van Openbare Werken dat het wrak zo vlug mogelijk moest verwijderd worden in het belang van de scheepvaart (44). Maar de aanwezigheid van de "Vindictive" had niet belet dat zeer grote schepen in 1920 de haven waren binnengelopen. Het ging om Duitse schepen die tijdens de eerste wereldoorlog in 1917 zowel in Noord- als in Zuidamerikaanse havens waren in beslag genomen en ontmanteld. In Chili werden enkele van die schepen geladen met nitraat en na de oorlog met krachtige sleepboten naar Europa gesleept. Ik vermeld hier o.m. de "Abessinia" die hier op 12 juli 1920 – dus vóór de verplaatsing van de

“Vindictive” – binnenvaarde met een lengte van 451 voet (137,5 m), een breedte van 51 voet 9 duim (15,77 m) en een diepgang van 21 voet 10 duim (6,65 m). Vervolgens kwam de “Rhodopis” binnen – na de verplaatsing van de “Vindictive” – op 14 september 1920, met als afmetingen: lengte 435 voet 7 duim (132,77 m), breedte 53 voet 2 duim (16,20 m), diepgang 23 voet (7,01 m).

10. Hoogoplopende twisten

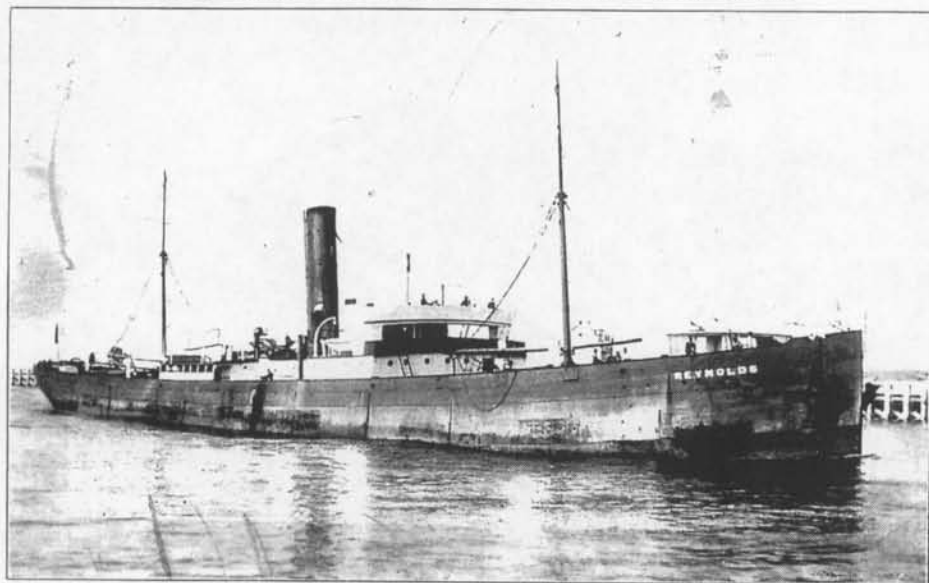
Over de afmetingen van de schepen die in de haven van Oostende al of niet werden toegelaten door het Zeewezen, werd er in de jaren 1923-1926 soms bitsig geredetwist tussen de verschillende overheidsinstanties. Daarop kom ik verder terug. Merkwaardig is dat in de vergadering gehouden op 9 november 1925, op het stadhuis te Oostende onder het voorzitterschap van E. ANSEELE, minister van Spoorwegen en Zeewezen, de directeur-generaal van het Zeewezen PIERRARD nopens het binnenlopen van de “Abessinia” zich liet ontvallen: “Ce bateau est entré par surprise et la manoeuvre a réussi”. Over het binnenvaren van de “Rhodopis” verklaarde PIERRARD: “..., il était toué par deux remorqueurs. Il s’est mis à travers du port et il a été sauvé grâce au grand remorqueur de l’Etat”. Hierop replikeerde FERMON, scheepsmakelaar en invoerder van Chilinitraat: “Votre remorqueur ne vaut rien” (45). Het was inderdaad de gangbare mening bij scheepsmakelaars en zeekapiteins; die sleepboot was veel te lang, te weinig manoeuvreerbaar en de bemanning was onervaren in dergelijk werk. Naar verluidt gebeurde het zelfs dat de schade aan de staketsels niet werd veroorzaakt door het binnenvarende schip maar door de staatssleepboot.

Het was vooral vanaf het jaar 1921 dat er moeilijkheden ontstonden met de loodsdiensten over de weigering van sommige schepen. De grootste scheepsmakelaar te Oostende was toen de firma G. PÉRIER & Cie. Zij was de opvolgster van de firma A. PÉRIER & Fils. Alphonse PÉRIER was te Oostende geboren op 18 januari 1818 en stichtte het huis in 1845. Tientallen jaren lang, tot aan zijn overlijden te Oostende op 26 oktober 1894, was hij agent van de General Steam Navigation Company die de lijn Oostende-Londen uitbaatte. Zijn zoon Georges PÉRIER volgde hem op (46).

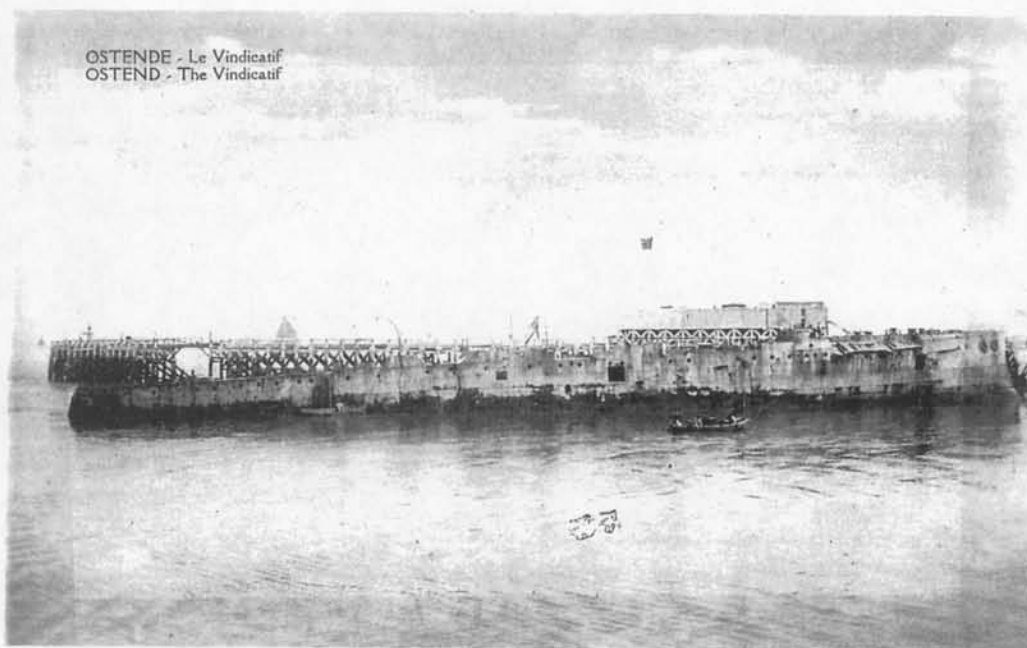
De firma PÉRIER was de agent voor de schepen die in de tijd na de eerste wereldoorlog bevroren vlees aanvoerden uit Argentinië en door haar lange ervaring kon ze de brug slaan naar de vooroorlogse toestanden in de haven van Oostende. Bij telegram aan de minister van het Zeewezen, bevestigd in zijn brief van 15 juni 1921, meldde PÉRIER dat de loodsen de toegang voor een schip met 25 voet diepgang geweigerd hadden. PÉRIER wees erop dat eertijds schepen met 24 voet werden binnengeloodst, voor de oorlog zelfs met 26-27 voet, en vroeg de minister dat hij zou tussenkomen en door de bevoegde diensten zou laten bepalen welke de maximumdiepgang was voor de schepen om Oostende binnen te lopen (47).

DE GRAVE, inspecteur van het Loodswezen te Oostende, schreef op 11 juli 1921 aan zijn directeur te Antwerpen dat loods J.B. DE RYCKER en chef-loods MYCKE verklaard hadden geen 23 voet te willen overschrijden door de aanwezigheid van de “Vindictive” en andere wrakken. Hij vond dat hun schrik wel wat overdreven was, maar dat de havengeul voor die schepen toch wat smal was. Hij vond het voorzichtig de 24 voet toch niet te overschrijden (48). Die plotse belangstelling staat ongetwijfeld in verband met de aanvraag op 23 maart 1921 gedaan door de directeur-generaal van de Rijkskoeldiensten van het Ministerie van Bevoorrading aan de directeur-generaal van Bruggen & Wegen om te Oostende koelhuizen te bouwen voor de invoer van bevroren vlees uit Argentinië en waarvoor het zeewaarts gedeelte van de diepwaterkaai geschikt werd bevonden. Het Bestuur van het Zeewezen sprak daartegen zijn veto uit en de beperkte afmetingen van de sluis Demey zorgden voor de verdere teloorgang van deze nieuwe interessante trafiek (49). De pakketbotendienst bleef heer en meester in de haven van Oostende. De havenkapitein in dienst van de stad had niets te zeggen op dat terrein.

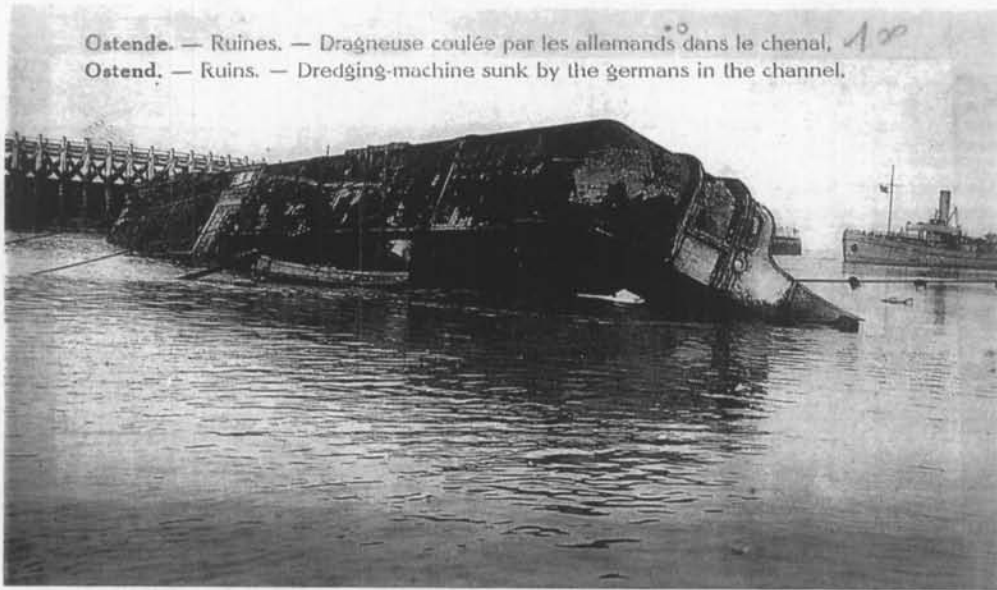
STOOMBOOT REYNOLDS : RECHTSTREEKS VAN SAN NICOLAS (PLATA) NAAR OOSTENDE
MET 73.820 ZAKKEN GELEN PLATA MAIS, VOOR LAROYE EN ZONEN, OOSTENDE



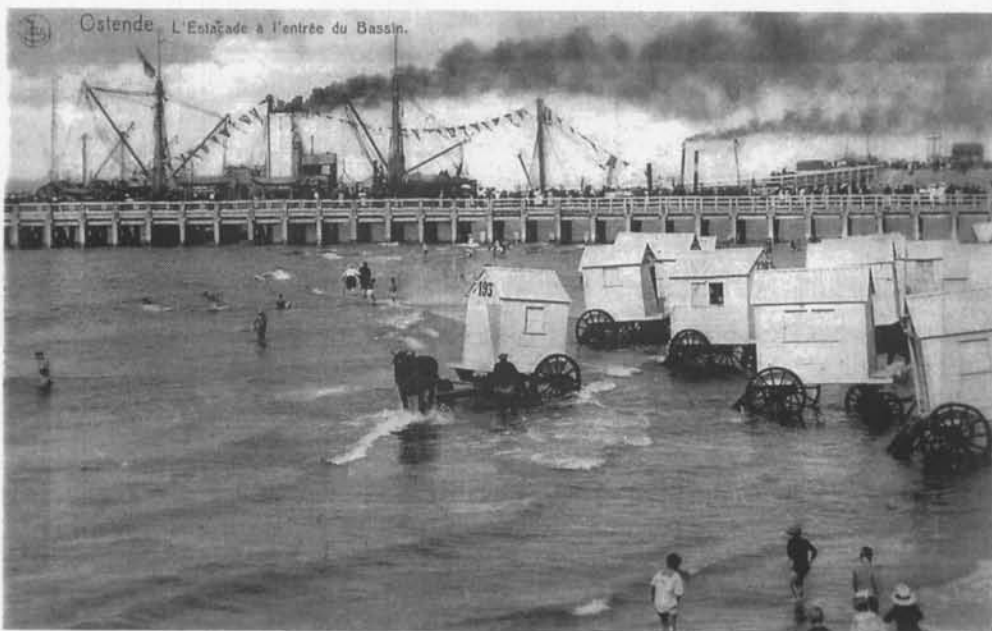
Het Engels ss. "Reynolds met een volle lading maïs uit Argentinië, 28 augustus 1912



De "Vindictive" op zijn oorspronkelijke plaats tegenaan het seinhuis op het oosterstaketsel,
1918-1920



Het schip dat de haven binnenvaart is de "Precursor", een hopperzuiger van de Britse Admiraliteit die hier in bedrijf gesteld werd in 1919



Een massa kijklustigen op het westerstaketsel die waarschijnlijk de verplaatsing van het wrak van de "Vindictive" gadeslaat naar de Leopoldsluis op 16 augustus 1920

In 1922 zijn er geen schepen binnengevaren met nitraat (50), zodat er zich wellicht weinig of geen problemen zullen gesteld hebben. Toch besliste het bestuur van de Handelskamer op 3 oktober 1923 aan de minister van het Zeewezen een onderhoud te vragen nopens de afmetingen van de schepen die toegelaten werden tot de haven. Immers, er werden nu moeilijkheden gemaakt voor schepen die minder diep lagen dan het ss. "Anglo Columbian", dat vóór de oorlog binnenliep op 25 november 1913 (51).

Op 6 oktober 1923 had het schepencollege een onderhoud met de inspecteur van het Loodswezen DE GRAVE. Die bleef bij zijn mening: 23 voet diepgang bij springtij, 21 voet bij kranktij. De verbreding van de havengeul uitgevoerd in 1889 was volgens hem onvoldoende voor de lengte van de huidige schepen. Hij wilde ook de lengte beperken tot 328 voet of 100 meter wegens de mogelijke blokkering van de haven bij aanvaring met de staketsels (52). Twee dagen later, op 8 oktober, protesteerde het stadsbestuur in een brief aan de minister van het Zeewezen over "de onbegrijpelijke handelwijze van de plaatselijke afdeeling van het Loodswezen". In de loop van september waren immers twee schepen, die voor Oostende bestemd waren, geweigerd geweest, namelijk het ss. "Manchester City" met bevroren vlees, dat weliswaar 445 voet (135,64 m) lang was, maar slechts 21 voet diep lag, en het zeilschip "Magdalena Vinnen" geladen met Chilinitraat, dat maar 329 voet (100,28 m) lang was, maar 24 voet 6 duim diep lag. Het stadsbestuur meende "dat onze haven in den vreemde slecht zal worden aangeboekt, bijgevolg een zekere ondergang te gemoet gaat". Het stadsbestuur was er ten volle van overtuigd dat de Staat "de ondergang van Oostende als zeehaven niet beoogt" en drukt de diepgaande wens uit "dat aan deze ongehoorde handelwijze van den plaatselijken loodsdienst een einde zal gesteld worden" (53).

In de gemeenteraadszitting van 16 oktober 1923 interpeleerde raadslid VAN VLAENDEREN (*) en vroeg wat men dacht te doen tegen het verval van onze haven. Het Loodswezen had onlangs een drietal vaartuigen geweigerd en zo wordt onze haven stilaan gedood. De geul wordt niet meer gebaggerd omdat de baggermolen buiten dienst valt door de aanwezigheid van resten van het wrak van de "Flandre".

Raadslid BLONDÉ was er als zeeman onmiddellijk bij om de loodsen van alle schuld vrij te pleiten. Volgens hem kwamen de maatregelen van hogerhand en was het vooral het gebrek van een goede sleepdienst dat het binnenvaren van grote schepen bemoeilijkte. Voorzitter, burgemeester MOREAUX, verklaarde dat de beperkende maatregelen van inspecteur DE GRAVE, zelfs de toegang van de pakketboten zouden beletten bij laagwater springtij want die waren 357 voet lang, hetgeen 29 voet meer was dan de 328 voet toegestaan door de loodsdienst. Als de havengeul uit 1889 nu niet meer voldoet moet daaraan onverwijld verholpen worden. Wenken in die zin werden al geformuleerd door de Bijzondere Commissie over de wenselijkheid van een buitenhaven te Oostende, die op 10 maart 1921 haar eindverslag publiceerde.

Havenkapitein VAN GLABBEKE, die ook op de zitting gehoord werd, had uitgerekend dat de weigering door de loodsdienst van de twee stoomschepen "Manchester City" en "Millais" alsook van de drie zeilschepen "Magdalena Vinnen", "Parchim" en "Parma" voor de haven van Oostende een enorm verlies betekend heeft van minimum 422.259, 27 frank.

Raadslid PEURQUAET wist te melden dat de Bijzondere Commissie over de eventuele buitenhaven het model Zeebrugge had afgewezen maar eenparig de verplaatsing van het oosterstaketsel had bepleit. Hij betreurde dat men, bij het herbouwen van het door de oorlog vernielde oosterstaketsel, daarmee geen rekening had gehouden. Ook schepen en volksvertegenwoordiger Hendrik BAELS verdedigde de Oostendse loodsen maar wees op het

(*) VAN VLAENDEREN werd ingevolge de 12 weken werkstaking aan de dokken in april, mei en juni, door de Boetstraffelijke Rechtbank van Brugge veroordeeld voor mishandeling van een katholiek dokwerker (DUFIT) tot 7 maanden gevangenis, in beroep herleid tot 4 maanden gevangenis (54).

hangend geschil tussen de dienst van Bruggen & Wegen en de aannemer van de baggerwerken die het baggeren had stopgezet wegens de schade aan zijn materiaal veroorzaakt door de resten van het wrak van de "Flandre" (55). 's Anderendaags, op 17 oktober 1923 om 15 uur, was er een nieuwe bijeenkomst te Brussel over hetzelfde onderwerp. De Handelskamer was vertegenwoordigd door BORGERS, DEWEERT, FERMON en PÉRIER. Voor het Zeewezen waren het de directeur-generaal BULTINCK en voor Bruggen & Wegen kwam ingenieur DESCANS uit Brussel. Daar werd overeengekomen de lengte van de schepen te beperken tot 420 voet en niets meer. De dienst van Bruggen & Wegen zou zijn best doen de bevaarbaarheid van de geul te verbeteren (56).

Amper 10 dagen later, op 27 oktober 1923, was er weer een vergadering te Oostende, belegd door de Handelskamer door de voorzitter A. BORGERS met de makelaars FERMON en PÉRIER en met de afgevaardigden van het Zeewezen BULTINCK en DE GRAVE. Daar verklaarde de loods VERCNOCKE dat de "Manchester City" met zijn 445 voet lengte te groot was voor Oostende. Voor een schip met 420 voet lengte en 21-24 voet diepgang zou hij gunstig advies geven mits te kunnen beschikken over goede slepers uit de handelsscheepvaart. De leden van de Handelskamer merkten op dat de enige staatsleepboot niet altijd beschikbaar was en het personeel niet opgewassen was tegen zijn taak. Hierop replikeerde BULTINCK dat het slepen geen staatsmonopolie was te Oostende. Voor de afmetingen van de schepen was het besluit 420 voet lengte maximum en wat de diepgang betreft: 23 voet bij hoogwater kranktij en 24 voet bij hoogwater springtij (57).

De adjunct-hoofdhydrograaf J. LAUWERS, in antwoord op een vraag van PIERRARD, directeur-generaal van het Zeewezen, wees er op 3 januari 1924 op, dat er verwarring bestond tussen het nulpunt gebruikt door het Loodswezen en het nulpunt gebruikt door het ministerie van Openbare Werken. De peilingen van de loodsdienst hadden betrekking op een schaal met nulpunt op het peil van de drempel van de sluis van de oude handelsdokken. Daarentegen was het nulpunt van Openbare Werken het gemiddelde peil van laagwater bij springtij, het nulpunt Z, dat 1,48 meter boven de drempel van die sluis lag. Dat was ook het nulpunt voor de hydrografische kaarten. Betreurenswaardig en onbegrijpelijk dat men dit pas nu had vastgesteld!! LAUWERS was van mening dat de loodsdienst zijn nulpunt zou moeten verlaten en vervangen door het nulpunt Z (58).

In het jaar 1924 werden nog verscheidene schepen de toegang tot de haven geweigerd, o.a. het ss. "Thorpe Grange" met 500 ton bevroren vlees, dat een hele controverse teweegbracht tussen de loodsdienst en Furness' Shipping & Agency uit Antwerpen. Ook het ss. "Caslemoor" met een lading graan uit Bahia Blanca werd geweigerd en het Zweeds ss. "Yngaren" met een lading van 5.200 balen wol uit Australië (59).

Meest flagrant was wel de weigering van het zeilschip "Montmorency" geladen met nitraat. In 1907 was het binnengevaren met 25 voet diepgang en nu in 1925 weggestuurd naar Brugge met slechts 23 voet diepgang (60).

De twisten over het al of niet toelaten van grote schepen werden in de loop van 1925 verder gezet. Volksvertegenwoordigers BAELS en BOENS interpelleerden de minister van het Zeewezen E. ANSEELE. Het Zeewezen bleek vooral bezorgd, als er iets zou mislopen bij het binnenvaren van een groot schip, dat de havengeul zou kunnen versperd worden waardoor de pakketbootdiensten en de regelmatige lijndiensten (Cockerill) zouden onderbroken worden en de beweging van de vissersboten sterk gehinderd (61).

Dit alles leidde tot het beleggen van een vergadering op het stadhuis van Oostende op 9 november 1925 om 11 uur onder voorzitterschap van de minister zelf. Al de voornaamste betrokkenen waren erop aanwezig: MOREAUX, burgemeester van Oostende, en de schepenen VERHAEGHE, DE COCK en ELLEBOUDT; BAELS en BOENS, volksvertegenwoordigers; PIERRARD, directeur-

generaal, en BULTINCK, inspecteur-generaal van het Zeewezen; DE GRAVE, inspecteur van het Loodswezen; FERMON, PÉRIER, HAILLEZ, scheepsmakelaars; BORGERS, voorzitter, en BOUCHERY, ondervoorzitter van de Handelskamer; VERBRUGGHE, beheerder van de "Oostendsche Rederij"; VERRAERT, ingenieur van de stad Oostende; VAN GLABBEKE, havenkapitein van Oostende; VROOME, directeur van de maatschappij "Frigoria".

Alle problemen van lengte en diepgang van de schepen werden bekeken, ook de assistentie en beschikbaarheid van goede sleepboten, enz... De besprekingen verliepen vaak zeer bitsig waarbij de enen de beschuldigingen naar het hoofd van de anderen slingerden, vooral burgemeester MOREAUX en havenkapitein VAN GLABBEKE tegen de vertegenwoordigers van het Zeewezen PIERRARD en BULTINCK. De minister spande zich in om de gemoederen te bedaren en olie op de golven te gieten en stelde voor dadelijk een afvaardiging samen te stellen die met de hoge ambtenaren van het Bestuur van het Zeewezen zou onderhandelen om alle problemen op te lossen vóór 1 december, zelfs deze van de baggerwerken die afhingen van het Ministerie van Openbare Werken (62).

Op 18 november 1925 hield de havencommissie een vergadering te Brussel op het departement van het Zeewezen. De aanwezigen waren: PIERRARD en BULTINCK, directeur-generaal resp. inspecteur-generaal van het Zeewezen; DESCAMPS, juridisch adviseur van het Zeewezen; DE GRAVE, inspecteur van het Loodswezen, BAELS, volksvertegenwoordiger en schepen van Oostende; FERMON, PÉRIER, HAILLEZ, scheepsmakelaars.

PIERRARD verklaarde dat na het onderhoud met minister ANSEELE, schepen met grotere diepgang konden toegelaten worden als men maar meer baggerwerken zou uitvoeren.

BAELS gaf vervolgens lezing van een rapport van stadsingenieur VERRAERT aan het schepencollege, waarin deze nogmaals wees op het verschil in het nulpunt van de peilschalen gehanteerd door het Loodswezen en door het Bestuur van Bruggen & Wegen (nulpunt Z), hetgeen nog altijd oorzaak was van misverstanden.

Omdat PÉRIER steeds aandrong op de terugkeer naar de toestanden vóór W.O. I, citeerde PIERRARD uit de correspondentie die in 1913 gevoerd werd tussen de adjunct-inspecteur van het Loodswezen ROMYN, enerzijds met G. PÉRIER & Cie en anderzijds met ingenieur VAN DER SCHUEREN van de Dienst van de Kust. Deze laatste liet weten dat er toen bij hoogwater springtij in de geul $4,07 + 4,61 = 8,68$ m water stond, maar dat een schip van 27 voet 3 duim over 9,31 m water moest beschikken zodat de toegang dus onmogelijk was.

Het besluit van de bijeenkomst was dat de toegang voor elk schip langer dan 408 voet, apart moest bekeken worden (63).

Op 30 november 1925 hadden schepen BAELS en havenkapitein VAN GLABBEKE besprekingen op het kabinet van de minister van Openbare Werken o.m. over de te baggeren diepte in de havengeul. Ze kwamen overeen dat de geul over een breedte van 60 m zou gebaggerd worden op $-5,75$ m (Z) i.p.v. $-5,50$ m (Z) en dat die diepte zou gehandhaafd blijven tot aan de sluis Demey (64).

11. Nu opnieuw andere beperkingen

In het jaar 1926 werden door de loodsdienst opnieuw andere dagorders voor de loodsen uitgevaardigd. De meeste grote schepen die vóór juni 1926 de Oostendse haven waren binnengelopen werden in de voorhaven zonder problemen gezwaaid vooraleer de sluis Demey binnen te varen. Op 9 juni 1926 werd het aan de loodsen verboden hun schip te zwaaien in de

voorhaven. Ze moesten dus hun schip naar het zwaardok brengen op het einde van de dokhaven om het daar te zwaaien (65).

Op 31 augustus 1926 werd die maatregel wat versoepeld in zover dat het zwaaien in de voorhaven toegelaten werd bij het verlaten van de dokken voor schepen die niet dieper lagen dan 17 voet (66). De maatregelen afgekondigd op 9 juni en 28 augustus werden bij dagorder van 4 mei 1927 ingetrokken. Voortaan werd aan de loodsen die schepen met grote afmetingen te Oostende binnenbrachten, toegestaan die schepen bij het binnenvaren te zwaaien met sleepboten op voorwaarde dat dit gebeurde vóór hoogwater en dat er genoegzaam water stond (67).

Als gevolg van een brief door LAROYE op 14 mei 1927 aan de minister van het Zeewezen gericht, begaf de directeur-generaal, de gewezen poolreiziger Adrien de GERLACHE, zich nog tijdens dezelfde maand naar Oostende. Hij sprak er met de inspecteur van het Loodswezen DE GRAVE, met LAROYE, invoerder van granen uit La Plata, met VAN DE KERCKHOVE, gevolmachtigde van scheepsmakelaar PÉRIER, en bezocht tevens de haveninstellingen.

Het bleek dat hij aan de basis lag van de afschaffing van het verbod de grote schepen te zwaaien in de voorhaven. Maar door de herhaalde beperkingen en plagerijen die aan de schepen in het verleden werden opgelegd, moest vastgesteld worden dat het aantal grote schepen te Oostende gevoelig verminderd was (68). Hoe kon het ook anders?

In 1928 kwam te Oostende geen enkel schip meer toe met bevroren vlees uit La Plata (69).

In feite bleven de betwistingen bestaan: sommige schepen werden geweigerd waarvan men dacht dat ze zouden toegelaten worden, andere schepen werden toegelaten waarvan vermoed werd dat ze zouden geweigerd worden. Eigenlijk kon het moeilijk anders zolang er geen fundamentele beslissingen genomen werden: de verplaatsing van het oosterstaketsel en de haven dieper uitbaggeren. De regering evenwel had er geen oren naar zolang de pakketbotendienst maar ongestoord kon doorgaan. Alle andere schepen konden alleen maar potentiële storende factoren zijn.

Op 21 maart 1929 schreef burgemeester MOREAUX aan de minister van het Zeewezen dat hij een onderhoud had gehad met de secretaris-generaal COLENS en met de inspecteur van het Hoog Comité van Toezicht DEBUSSCHE om de houding aan te klagen van de inspecteur van het Loodswezen DE GRAVE te Oostende. Hij had altijd elke vraag van het stadsbestuur afgeketst en zich steeds vijandig getoond tegenover de ontwikkeling van de haven. Hij had inderdaad de stad een enorm nadeel berokkend door vanaf september 1924 achtereenvolgens 7 schepen de toegang te weigeren die heel goed onze haven hadden kunnen binnenlopen maar die, volgens hem, ofwel te lang waren, ofwel te diep lagen. Het was bovendien zeer betreurenswaardig dat hij in betrekkingen met sommige reders liet weten dat Oostende maar een "safe port" was voor schepen niet langer dan 400 voet. Dat had bij de reders een slechte indruk nagelaten, daar zij wisten dat in 1913 en 1920 langere en dieper liggende schepen te Oostende waren binnengevaren. Des te meer was dat het geval in 1920 als het wrak van de "Vindictive" nog de toegang bemoeilijkte.

Waarom nu die plotse opwelling van de burgemeester? De druppel die de emmer deed overlopen was dat inspecteur DE GRAVE in de strenge winter van 1928-1929 geweigerd had een staatsleepboot in te zetten om het ijs te breken in de dokken. De minister gaf de toelating toch en zo kon de dokhaven van Oostende open gehouden worden voor de scheepvaart (70).

12. Oude problemen duiken weer op

In de jaren 1930-1940 was de invoer van graan, nitraat en Amerikaans hout steeds verder verslapt. Problemen over schepen met grote afmetingen begonnen zich nu soms te stellen voor schepen die kwamen bunkerkolen inslaan (71).

De Bijzondere Havencommissie onder voorzitterschap van schepen Henri EDEBAU bracht op 13 maart 1936 verslag uit aan het schepencollege. De leden drongen aan om nieuwe stappen te zetten bij de ministeries van Openbare Werken en van het Zeewezen om schepen met grotere diepgang in Oostende toe te laten. Nog steeds waren er voortdurend geschillen om schepen van 26 voet te aanvaarden. Regelmatige baggerwerken zouden er moeten voor zorgen dat de voorgeschreven diepten bewaard bleven. Volgens een bestek van 1935 was de maximum te verwezenlijken diepte in de getijhaven $-6,50$ m (Z). Als dat nu nog beperkt werd tot $-5,80$ m (Z), dan was de waterdiepte bij hoogwater springtij $5,80 + 4,50 = 10,30$ m of 34 voet en bij kranktij $5,80 + 3,50 = 9,30$ m of 31 voet. Nemen wij daarbij als voorzorg dat de schepen 1 meter of 3 voet water onder de kiel moeten hebben dan krijgen we als mogelijke diepgang van de schepen bij springtij $9,30$ m of 31 voet en bij kranktij $8,30$ m of 28 voet. De commissie vroeg zich af wat dan nog kon beletten schepen van 26 voet en 24 voet te laten binnenvaren (72).

Er moest dus eens en voor altijd een duidelijke afspraak gemaakt worden met de bevoegde diensten van Openbare Werken en van het Zeewezen zodat de rederijen en de makelaars zouden weten waaraan zich te houden.

Fundamentele wijzigingen werden er vóór W.O. II niet aangebracht, noch aan de havengeul, noch elders in de voorhaven tenzij nieuwe kaaimuren voor de pakketbotendienst.

De tweede wereldoorlog bracht in de haven veel vernielingen aan en het oosterstaketsel, of wat ervan overbleef, staken de Duitsers bij hun aftocht in brand. Het duurde vele jaren vooraleer aan herstelling werd gedacht. Nogmaals, evenals na W.O. I, werd er van de vernieling geen gebruik gemaakt om het oosterstaketsel te verplaatsen. Er werd een nieuwe kop gebouwd met een nieuw seinhuis en pas vele jaren later, rond 1970, werd een rechtlijnig en hoger gelegen betonnen staketsel gebouwd vanuit de vroegere oorsprong, nu in rechte lijn, naar de nieuwe kop. Het oude houten staketsel dat in een diepe boog naar de geul toe neigde, werd samen met de lage havendam opgeruimd waardoor de geul daar een goede dertig meter breder werd. Oostwaarts van het nieuw staketsel werd een nieuwe rechte lage havendam gebouwd.

Als de Regie voor Maritiem Transport (RMT) eraan dacht de jumboferry "Prins Filip" te laten bouwen werd toen rond 1990 vrij plots besloten de geul te verbreden door het opruimen van de oude Leopoldsluis en van de kalfaterbank gebouwd rond 1930. De geul werd ook uitgediept tot op -8 m (Z) en tonnen oud ijzer werden uit de bodem naar boven gehaald.

Omdat het voor de pakketbotendienst was kon plots alles wat al tientallen jaren vroeger had moeten gebeuren. Toch is de kous nog niet af. Door de komst van langere schepen moet de bocht in de huidige geul verdwijnen. Het betonnen oosterstaketsel en de lage havendam zullen weggebroken worden en vervangen worden door een oostelijke havendam in het verlengde van de Hendrik Baelskaai. Beter laat dan nooit!!

VERWIJZINGEN

(39) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 1023.

(40) Idem.

(41) Idem.

- (42) Idem.
- (43) Idem, nr. 1022.
- (44) Idem.
- (45) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5703
- (46) E.O., 1 november 1894.
- (47) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5700.
- (48) Idem.
- (49) VANCRAEYNEST R. Waarheid en verzinsels over de diepwaterkaai en de spuikom, 1^e deel, De Plate, 30^e jg. nr. 4, april 2001, p. 127.
- (50) Havenstatistieken van Oostende, jaar 1922.
- (51) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5702.
- (52) Gemeenteblad van Oostende, 1923. Gemeenteraad van 16 oktober 1923, p. 381-382.
- (53) Zie noot (51).
- (54) De Zeewacht, 10 november 1923.
- (55) Gemeenteblad van Oostende, 1923. Gemeenteraad van 16 oktober 1923, p. 378-390.
- (56) Zie noot (51)
- (57) Zie noot (51)
- (58) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5718.
- (59) Zie noot (47).
- (60) Zie noot (58).
- (61) Zie noot (47).
- (62) Zie noot (45).
- (63) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5701 en nr. 5704.
- (64) E.O., 1 december 1925.
- (65) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5706 en nr. 5709.
- (66) Idem, nr. 5706.
- (67) Idem, nr. 5709.
- (68) Zie noot (66).
- (69) Car. , 23 februari 1929.
- (70) Zie noot (66).
- (71) Havenstatistieken van Oostende over de periode 1934 tot 1939.
- (72) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5707.

STONE IN DE NEDERLANDSE PERIODE

door Ivan VAN HYFTE

Over Stone is er in ons tijdschrift niet zoveel gepubliceerd. Geen voldoende interesse voor onze deelgemeente? Een eigen heemkring? Te beperkte regio? Of gebrek aan bronnenmateriaal?.....

Toch is er in allerhande archiefdepots wel wat te vinden over deze aloude gemeente in het Kamerlingsambacht. Neem nu de Nederlandse Periode (1815-1830). In het Brugse Rijksarchief steekt bundel 58, Kerkfabriek Stone.

Uit de rekeningen van "de succursaele Kerke van Steene" (1816-1822) komt een brok dorps- en kerkelijk leven te voorschijn dankzij Salomon BRACKX, ontvanger van goederen tot en met 1821 en zijn opvolger, "tresorier" Joannes NEYTS. Of het nu "verpachtinge van sitsels en stoelen" is, of "de kerke schaele van devotie" of "de schaele van het eeuwige licht" of "de busse van den vasten", alles is netjes (soms in gulden) bijgehouden, nauwkeurig gecontroleerd en ondertekend door pastoor Jacobus Josephus DE SOUTER (1), burgemeester Josephus FAICT (2), "president" van het Bureau der Kerkmeesters en zijn raadsleden schepen Carel VERKARRE, Philippus BOURRY, Johannes VERLEYE en vanaf 1822 Joannes DE CORTE. Heel wat toen al bekende Steense families (3) duiken op in de "ontvangsten voortkoomende van de landspagten van de landen competerende de kerke van Steene". De (soms) onjuiste schrijfwijze van hun namen heb ik letterlijk overgenomen. Voor 1816 waren dit:

Henry DE PLA	Carel VERKARRE	Hendricus VAN GHELEWE
Johannes FAICT	Jacobus 't JONCK	Henrij VAN IPER
Louis CORDY	Jacobus CORDY	Henrij HENDRICKX
Henry QUYO	Matheas LECOCK	Joannes DELANNOIJ
	(DECOCK?)	
Joannes NEYTS	Frans ENGHELRAM	Josephus PRUVOST
Domenicus OPSTAELE		(PROVOOST?)

Veel van die Steense namen klinken nu nog vertrouwd in de oren.

Carel HENDRICKX was de laatste koster van dienst (4) en werd in die hoedanigheid betaald voor zijn "costerele competentie". "Waschmaeker" G. COSYN (COUSIN?), een Oostendenaar, stond in voor allerhande was; Henri CLAEYS bracht als timmerman zijn "dagheuren en levering van hout en nagels" binnen; "metsenaere" Frans WINNOCK werd betaald voor "gedaen matsrwerck en levering van Kalck, tegels en bryken". Mooi toch dit 19^{de} eeuwse Nederlands... "orlogiemaecker tot Gistel" J. DE GRAEVE moest instaan voor "één jaer onderhoud van de Kerck orlogie". Het agrarische Stone had uiteraard zijn dorpsmid: Henry HOENRAET leverde het "yserwerck" (5). Frans COLEMBIEN, een "glaesemaeker" had als opdracht "het verloon van de Kercke vinsters, het insteken van ruiten en het witten van de kerke binnen". Er moest al eens een nieuwe goot geplaatst worden. Op Jan VALCKE werd hiervoor een beroep gedaan. Josephus PROVOST leverde "negen hondert gheel backsteen" en Mary BEIJENS onderhield het "Kerkelinwaet".

Nog andere Steense pachters van roeden land waren: Ignatius VAN TIJGHEM (vanaf 1820), Henry MARANNUS (vanaf 1821) en Pieter DBEUCKELAERE, Johannes DECLERCK en Hendrik HOSTEN (elk vanaf 1823).

Windkracht en storm moeten lelijk huis gehouden hebben in het kleine hallenkerkje met zijn lichtjes overhellende toren. Ieder jaar was er glas gebroken of moesten leien hersteld worden. Een andere

glazenmaker, J. POORTEMAN, stak in 1820 nieuwe ruiten en C. VALCKE repareerde in 1816 het "schaliedeck".

Er werden in de week geen missen gelezen in Sint Anna want pastoor DE SOUTER celebreerde exact twee-en-vijftig missen. Het huidige orgel heeft hij niet horen spelen (6); toch had "orgelmaeker" Seraphinus HOSTEKIND zijn handen vol met het onderhouden en bijstellen van een ouder orgel.

Een wat ongewone onkost was "een jaer watergeschot van het pastoriehof", betaald aan De Wateringe van Camerlinkx; anderzijds betaalde Engelbertus DE ROO een jaarlijkse "huyshuure" en zorgde de Gentse burggraaf de WISSOCX, voor een eeuwig durende rente.

- (1) Als pastoor van Stene aldaar gestorven op 3 juni 1830.
- (2) Was maire, mejier en burgemeester van mei 1800 tot 11 mei 1835.
- (3) Zie R. de BEAUCOURT de NOORTVELDE "Beschrijving der Gemeente Stene", 1908, p. 39-45.
- (4) Vanaf 1823 was het Philippe LETTEN.
- (5) In 1822 was het smid Emmanuel BOUSSEMAERE.
- (6) In 1846 werd het doksaal gebouwd. Het orgel dateert ook uit die tijd.

MONUMENTEN, BEELDEN & GEDENKPLATEN TE OOSTENDE

door Norbert HOSTYN

Aanvullingen op een eerder verschenen reeks artikelen (1)

LXXVI – BUSTEBEELDEN RUBENS EN TENIERS

Twee bustebeelden, Rubens en Teniers, sierden de toppen van twee gelijknamige belle-époquevillas op resp. de hoek Van Iseghemlaan/Ijzerstraat/Koningstraat (nu appartementsgebouw met onderaan "Franco-Belge") en de hoek Ijzerstraat/Koningstraat (nu eveneens appartementsgebouw).

De buste van Teniers werd na de sloop van de villa bovenop de gevel van het appartementsgebouw geplaatst. Ca. 1997 werd ze daar weggehaald. Sindsdien siert de buste (nu gepolychromeerd) de tuin van een landhuisje in de Clemens Heulestraat 17, grondgebied Oudenburg (in de buurt van "O.L.V van 't Pompje").

De auteur van deze beelden is me niet bekend.

Iconografie:

Diverse prentkaarten. Buste Teniers op top van appartementsgebouw: kunstfoto door VAN ROLLEGHEM (Oostende, M.S.K.); afb. in A. VAN CAILLIE, Oud Oostende in Beeld, deel 5, nr. 172.

LXXVII – BRONZEN INSTALLATIE 1/8 (Vijver Leopoldpark)

De installatie bestaat uit vier bronzen hoofden die afkomstig zijn van allegorische figuren die destijds een monument van een lokale beroemdheid ergens in Frankrijk sierden. Ze stelden "Rechtspraak", "Welsprekendheid", "Rechtvaardigheid" en "Geschiedenis" voor. Ze werden door de kunstenaar Leo COPERS gerecupereerd en verwerkt tot een drijvende sculptuur.

In 1998 werd de sculptuur in de vijver van het Leopoldpark geïnstalleerd. De bedoeling van Leo COPERS is dat het water juist tot aan de lippen van de vier hoofden komt, wat niet steeds wil lukken. Om het drijven mogelijk te maken zijn de koppen gemonteerd op vier vlottende elementen.

Het werk is eigendom van de Vlaamse Gemeenschap (inv. BK 6150) en is in bruikleen gegeven aan het PMMK dat het in samenspraak met het Stadsbestuur Oostende in de vijver van het Leopoldpark installeerde als onderdeel van de beeldenroute PMMK-Museum voor Schone Kunsten.

De koppen meten 54 x 38 x 34 cm.

Leo COPERS (Gent, 1947) kreeg zijn opleiding aan het Sint-Lucasinstituut en aan de Academie in Gent. Hij was een pionier op het vlak van conceptuele kunst. Hij experimenteert met installaties en objectkunst. Hij is de meester van het onverwachte en van het relativeren.

Lit.: Eric DE BRUYN, Leo COPERS: "Sculpturen" 1968-1989, Utrecht, 1990.

LXXVIII – VISSERSVROUW (Sint-Antoniusplein; Vuurtorenwijk)

Ingehuldigd op 17 juni 2000, tijdens de jaarlijkse feestelijkheden op de Vuurtorenwijk en n.a.v. de inhuldiging van het vernieuwde plein.

De vissersvrouw verwijst naar de eigenheid van de Vuurtorenwijk, een urbanisatieproject uit het interbellum, oorspronkelijk bedoeld als een nieuwe, gezonde woonwijk voor vissersgezinnen, dichtbij de nieuwe vissershaven en vismijn.

Auteur van het beeld is Martine LABBEKE, een kunstenares uit De Haan.

LABBEKE (° Oostende 1953) was leerlinge aan de Stedelijke Kunstacademie Oostende (1984-1986) en kreeg verdere opleiding bij Paul PERNEEL, Irénée DURIEZ en Hubert MINNEBO. In 1987 kreeg ze de 6^e prijs en in 1988 de 2^{de} prijs in de Nationale Beeldhouwerswedstrijd van het Vermeylenfonds Oostende. In 1994 maakte ze reeds een beeld in opdracht van de Stad Blankenberge.

LXXIX – VISSERSVROUWEN (Natiënkaai; Plein voor het treinstation)

Vijf zittende, gestileerde vissersvrouwen op een L-vormige bank. Sculptuur van de hand van de Oostendse beeldhouwer Gust MICHIELS. Deze sculptuur vormt het sluitstuk van de vernieuwing van het stationsplein.

De bronzen werden gegoten in de gieterij DE GROEVE te Hansbeke in de loop van 1998. De onthulling was op zaterdag 5 december 1998.

Dit type bank-sculptuur biedt plaats voor passanten om er op plaats te gaan nemen en even uit te rusten. Om die reden zijn dergelijke sculpturen steeds bijzonder fotogeniek. Met de banksculptuur van Gust MICHIELS is het niet anders: vaak fotograferen toeristen zich tussen de bronzen vissersvrouwen. Andere voorbeelden van banksculpturen vinden we o.m. in Durbuy en Leuven.

Gust MICHIELS (° Sint Amandsberg 1922) studeerde aan de Academies van Oostende en Gent. In zijn oeuvre stelt hij de vissersvrouw en het maritieme centraal. Het vissersvrouw-motief dat deze bank siert dook in vele varianten al vroeg op in zijn grafiek en sculpturen.

Iconografie: recente prentkaarten

LXXX – “DE EEUWIGE TOESCHOUWER” (“Amfitheater”, Vissersplein)

Zittende mannenfiguur met twee lege omlijstingen in de hand.

Idee achter het beeld is dat de “eeuwige toeschouwer” alles bijwoont wat op het “amfitheater” gebeurt. Hij nodigt a.h.w. de voorbijganger uit ook te komen zitten en toe te kijken.

Net als bij de “Vissersvrouwen” van Gust MICHIELS vóór het station hebben we hier te maken met een “banksculptuur”: een zittende die ertoe aanzet op de bank naast hem te komen zitten.

Auteur van het beeld is de Gentse beeldhouwer Bernard VANDENBERGHE.

Onthuld door burgemeester Jean VANDECASTEELE op zaterdag 24 juni 2000, samen met de inhuldiging van het vernieuwde Vissersplein.

Bernard VANDENBERGHE (° Gent 1951) volgde opleiding regentaat plastische kunsten aan de Rijksnormaalschool in Gent en studeerde beeldhouwen aan de Gentse Academie. Hij is docent aan het Hoger Pedagogisch Instituut in Gent.

Lit.: P. PIRON, De Belgische Beeldende Kunstenaars uit de 19^e en 20^e eeuw, Brussel, 1999.

LXXXI – CHÈVRE FOLLE (Hoek Léandre Vilainplein/Sint-Paulusstraat/Kerkstraat/Prins Boudewijnstraat)

Geitenkop bestaande uit aan elkaar gelast metaalschroot, vastgehecht aan een hoge, bovenaan geknikte buisvormige zuil.

Het monumentje refereert naar de legendarische kunstgroep “La Chèvre Folle” die vroeger op deze plaats stond. Nadat het café ca. 1969 sloot, stond het pand er jarenlang verkommerd bij tot het tenslotte in 1998 werd gesloopt. De sculptuur staat dus op de gronden zélf van het gesloopte café.

Auteur van het monumentje is de Oostendse kunstschilder-beeldhouwer Pierre CLAES (° Oostende 1947), die als beeldhouwer uitsluitend beelden uit metaalschroot creëert.

De onthulling gebeurde op zaterdag 27 mei 2000, samen met de inhuldiging van het vernieuwde Sint-Petrus- en Paulusplein en omgeving.

(Over de galerij “La Chèvre Folle) kon u eerder een bijdrage lezen in “De Plate”: 1994/150-154).

LXXXII – KONING BOUDEWIJN (Zeedijk: parterre vóór de Venetiaanse Gaanderijen)

Dit monument kwam er op initiatief van wijlen burgemeester Jan PIERS die de idee voor een fondswerving lanceerde. Onthuld in aanwezigheid van Koningin Fabiola op zaterdag 3 juni 2000.

Bronzen sculptuur van de Oostendse beeldhouwster Josiane VANHOUTTE. Ze typeerde de in 1993 overleden Vorst: stappend, in regenjas met opstaande kraag.

Naast een standbeeld in Aalst en één monument in Antwerpen is dit één van de eerste Koning-Boudewijnmonumenten in ons land.

Kort na de onthulling gaf het beeld reeds aanleiding tot vandalisme: het werd overgoten met een brandbare vloeistof en in brand gestoken (zonder veel erg); de bril werd beschadigd, later afgerukt. Ook het Antwerpse monument was reeds meermaals onderwerp voor vandalisme.

Kort na de onthulling was er ook de controverse of het beeld al dan niet bedoeld was als een officieel herdenkingsmonument, dit n.a.v. de weigering om er een bloemenhulde te laten doorgaan. Het Stadsbestuur was toen van oordeel dat het beeld eerder als een artistieke hommage aan de Vorst te interpreteren is dan als een standbeeld met officieel karakter.

Josiane VANHOUTTE (°Oostende, 1946) studeerde beeldhouwen aan de Oostendse Kunstacademie o.l.v. Paul PERNEEL. Ze beeldt katten, paarden, honden en vogels uit. De menselijke figuur vinden we terug in balletdanseressen en in portretten (o.a. J. ENSOR, K. JONCKHEERE, J. VERMINNEN, F. GLORIEUX). Josiane VANHOUTTE is ook de auteur van het monument "Vuurvreter" aan de Brandweerkazerne in de Velodroomstraat.

Iconografie: prentkaart Photo Tropic (Broux).

LXXXIII – STE. DÉVOTE (nieuw park bij de Plaatselijke Openbare Bibliotheek)

Abstraherend-figuratieve sculptuur in wit-marmer met voorstelling van de patroonheilige van Monaco, Ste Dévote.

Sculptuur in wit marmer van Livia CANESTRARO en Stefaan DEPUYDT. Deze sculptuur is een geschenk van de kunstenaars aan de Stad Oostende uit erkentelijkheid voor de aankoop van een sculptuur van elk van hen die bedoeld zijn voor de "beeldenroute".

Dit kunstenaarskoppel uit Jabbeke is alhier vooral gekend omwille van hun monumentale fonteinsculptuur op 't Zand in Brugge.

De sculptuur werd in de week van 4 september 2000 geplaatst in het pas aangelegde parkje bij de nieuwe stadsbibliotheek.

LXXXIV - HERDENKINGSPLAKET ONTHULLING KONINKLIJKE SCHOUWBURG (1905)

Bij het slopen van de Schouwburg in de Van Iseghemlaan werd het herdenkingsplaket van de onthulling overgebracht naar het Museum voor Schone Kunsten. Sinds kort siert het de vergaderzaal "Alban Chambon" in het Stadhuis.

Het betreft een witmarmeren plaket voorzien van een bronzen kroontje en daaronder de tekst:

INAUGURÉ
LE 15 JUILLET 1905
BOURGMESTRE
A. PIETERS
ÉCHEVINS
A. LIEBAERT
D. FERMONT
E. VAN GLABBEKE
A. DECOCK

ARCHITECTE
ALBAN CHAMBON

LXXXV – “IKAROS II”

Daidalos en zijn zoon Ikaros ontsnappen vliegend uit het Labyrint, met vleugels uit vogelveren. In zijn overmoed vliegt Ikaros – ondanks de waarschuwingen van zijn vader – te dicht bij de zon. Zijn met was bevestigde vleugels laten los en Ikaros stort neer in de naar hem genoemde zee. In deze abstracte bronzen sculptuur uit 1995 legt Stefaan DEPUYDT het idee van een vallende vogel.

Stefaan DEPUYDT (° Gistel 1937) beeldhouwde samen met zijn echtgenote Livia CANESTRARO de monumentale beeldengroep op het Zand in Brugge en de sculptuur “Ste. Dévote” nabij de Oostendse Stadsbibliotheek.

Geplaatst in het plantsoen tussen Vuurkruisenplein en Mercatorlaan, mei-juni 2001.

Het beeld werd aangekocht door de Stad Oostende.

LXXXVI – “HOOP”

Deze bronzen sculptuur uit 1997 van Jacky DE MAEYER maakt deel uit van de beeldenroute die dwars door het Leopoldpark het PMMK, (Provinciaal Museum voor Moderne Kunst) met het Museum voor Schone Kunsten verbindt. Ze staat op de hoogte achter het Bloemenuurwerk.

Het beeld is 245 cm. hoog, paalvormig en volledig in brons. De Oostendse beeldhouwer Jacky DE MAEYER (° 1938) stelt de hoop voor als een open cirkel waarvan de twee armen in de lucht reiken. Qua stijl sluit het beeld aan bij zijn bekende totemsculpturen, waarvan een ander voorbeeld te vinden is bij de strooiweide van de begraafplaats in de Stuiverstraat (“Levensboom”).

Het beeld werd geplaatst in de lente van 2001.

LXXXVII – “VLUCHTEN KAN NIET MEER”

Deze geometrische, non-figuratieve sculptuur is van de hand van de Koekelaarse beeldhouwer Gerrit GERMONPRÉ (° Oostduinkerke 1939) en werd door de stad Oostende aangekocht voor de beeldenroute tussen het PMMK en het Museum voor Schone Kunsten.

Na een periode van steen- en marmersculpturen schakelde GERMONPRÉ over op staalplaatculpturen die hij opbouwde uit geometrische vlakken, vooral driehoeken. “Vluchten kan niet meer” behoort tot deze laatste categorie.

NOTEN

(1) De voorlopige laatste aflevering verscheen als nr. LXXV in “De Plate” (1997, p. 167: “Zeilen op zee”. Voor een overzicht van de hele reeks, zie: “Bibliografie van de Geschiedenis van Oostende, nrs. 5821 e.v.

DE STICHTERS VAN DE KONINKLIJKE JACHTCLUB OOSTENDE

door **Robert OUVRY**

Emile François CORNELLIE

Louis CORNELLIE werd geboren te Oostende in 1843 en was loods-kapitein in Vlissingen. Men noemde hem "President" daar hij voorzitter was van de Societeit der Belgische Loodsen.

In het Oostendse archief komt hij enkel voor in "Le Carillon" van 13 maart 1890 toen hij het ereteken 2^e klasse ontving als loods in Vlissingen.

Als vader CORNELLIE thuis was, vormden zijn acht kinderen een kring rond hem om te vernemen hoe de reis, met de loods-kotter waarop hij schipper was, de Hollanders had weten voorbij te lopen.

Het was dan ook geen wonder, dat minstens één onder hen, het leven begon te aanzien als een eeuwigdurende zeilwedstrijd.

Zo was zijn zoon Emile, geboren te Vlissingen op 15 augustus 1869, een haantje vooruit om over slootjes te springen, of kwajongensstreken uit te halen.

Moeder had hem willen van de zee afhouden. Maar kan men in een stad als Vlissingen een jongen van het water afhouden? Er is overal water!

Hem naar het College sturen in Oostende hielp niet veel. Het College lag immers aan de tweede "bassin", vol schepen. Wat hem niet belette de 4^e en 3^e klassen in één studiejaar af te werken.

Eén jaar kon men hem in een Duits bureel plaatsen. Maar dan was hij niet meer te houden. Veiligheidshalve deed hij enkele reizen met kustvaarders en schoeners. Maar als hij zich sterk genoeg voelde, vertrok hij voor een eerste reis rond de wereld met de Duitse viermastbark "Magnat" en dan nog een reis naar Chili met de driemaster "Mercator".

Bij loting trok hij een "slecht nummer" en werd ingelijfd bij de Pontonniers van de Genie te Antwerpen, waar hij weldra, wegens zijn goed gedrag, de toelating kreeg om de leergangen van de Zeevaartschool te volgen. Nog voor hij afzwaaide had hij zijn diploma van tweede officier ter lange omvaart.

Na enige reizen als matroos op de Belgische ss. "Lippe" en de "Marie-Louise" werd hij derde officier op de stoomzeiler "Hermann".

In 1892 bleef hij enige maanden aan wal om zijn diploma van eerste officier te halen met onderscheiding, en in de echt te treden met Valentina VELGHE, dochter van een gewezen schipper-eigenaar van visserssloepen in De Panne.

Moeder VELGHE vond dat het niet paste dat de man van haar dochter, zijn vrouw, zelfs jaren, alleen zou laten om op zee rond te zwalpen. Zij trok haar beste kleren aan en stapte naar "haar" volksvertegenwoordiger die haar beloofde haar schoonzoon aan de maalboot te krijgen als officier.

Zo werd hij benoemd, maar omdat hij geen Frans sprak mocht hij, als officier, niet in aanraking komen met het publiek. Het beheer stuurde hem, in 1895, naar de twee opleidingsschepen voor scheepjongens. CORNELLIE ontpopte zich daar als een uitmuntende opleider. Na één jaar was hij

reeds dienstdoende eerste officier. Hij studeerde ondertussen de Franse taal en in 1896 mocht hij in dienst op de maalboten.

Aanstands onderscheidde hij zich daar ook. In een storm, in 1897, brak een paddelwiel van de "Rapide" en het schip kwam stil en dwars van de wind in de golven. Met twee moedige matrozen kon hij die paddel vast maken met kettingen en de reis werd voortgezet op één wiel.

De officieren op de maalboten moesten ook dienst doen op de "Aviso". Op zekere dag, in 1902, lag hij ten anker in een Schotse haven te midden een flottielje Engelse torpedojagers en destroyers. Eén van hun boten kantelde en hij was er met zijn bemanning als de eerste bij en redde twee officieren van de machinekamer en een matroos.

In 1901 redde hij het leven van een kind in de havengeul van Oostende.

Om zijn inkomsten te verbeteren gaf hij ook les aan de leerlingen van de zeevaartschool. Hij had vier kinderen en woonde te Oostende, Langestraat 106.

Op 15 augustus 1904, nu dat hij Frans kon, werd hij lid van de Yacht Club van Oostende (nog geen Royal).

Als hij aan de start kwam voor een zeilwedstrijd, wist men dat hij zou winnen, wat er ook mocht gebeuren. Zijn zeiljacht werd "trottin" genoemd en later, in Melbourne, toonde men hem de foto van zijn schip met het onderschrift "A curious device".

Op 11 oktober 1904 moest hij als eerste luitenant het nieuwe schoolschip "Comte de Smet de Naeyer" in ontvangst nemen in Greenock, Schotland.

Hij vaarde onder het bevel van commandant FOURCAULT voor de eerste reis naar Valparaiso, van 12 februari 1905 tot 11 januari 1906. Te Valparaiso werd 3033 ton nitraat geladen. Aan boord was ook baron J. VAN ZUYLEN, luitenant ter lange omvaart, als lesgever. Deze was ook lid van de RYCO en woonde in de Louisalaan te Brussel.

In Valparaiso, tijdens het laden van het schip, zag hij een boot kantelen. In een handomdraai werd de boot uitgezet. Hij redde vijf van de zeven opvarenden vóór de anderen hun boot te water hadden gelaten. Dit bracht hem zijn eerste vreemde, en twee Belgische eretekens op.

In 1906 had de beheerraad van de "Association Maritime Belge" hem, voor de tweede reis, als bevelhebber van de "Comte de Smet de Naeyer" aangesteld. Maar de regering weigerde zijn verlof te verlengen en zo moest hij terug naar de maalboten.

De "Comte de Smet de Naeyer" verging tijdens deze tweede reis in de golf van Gascogne en het grootste deel der kadetten en de bemanning verloor er het leven bij.

Terug op de maalboten kon hij in 1909 dienst doen als bevelhebber, en in die hoedanigheid klopte hij verschillende snelheidsrecords op de overvaart Oostende-Dover.

Ook in 1909 was hij reserve-kapitein bij het Belgisch leger voor de verdediging van de Schelde.

In 1912 staakte de regering haar verzet tegen zijn in diensttreden bij de "Association Maritime" en hij werd kapitein op het schoolschip "L'Avenir".

Hij wist zijn kadetten zó te drillen, en hijzelf wist de hogere autoriteiten van Melbourne zó in te palmen, dat de twee reizen naar Australië triomftochten werden.

Elke reis was een koers tegen de schepen die vóór of met hem vertrokken waren, koers die heel de bemanning in spanning hield.

In de RYCO, in 1912, was CORNELLIE eigenaar geworden van de "Miss Mouche".

Als dan in 1914 de oorlog uitbrak vervoegde hij het leger met al zijn officieren en al zijn kadetten, en werd kanonnier in het "Front A.I."

In augustus zag het hoofdkwartier het nut in om een logistiek maritieme steun te verlenen aan het leger en CORNELLIE werd ermee belast, met de graad van majoor. Hij eiste alle schepen van onze kust op en in twee dagen waren alle bevoorradingen van het leger geladen. Daar het Duitse leger verder oprukte beval de staf hem op 13 oktober een basis te stichten in Kales.

CORNELLIE evacueerde vanuit Oostende en Duinkerke, ongeveer 8.000 soldaten en 300 van zijn pontonniers.

In Kales vond hij een overrompelde stad waar meer dan 80.000 vluchtelingen waren. Daarvan evacueerde hij 36.000 onder hen naar Engeland met Belgische maalboten en 14 Franse schepen. Toen hij terug kwam waren de vluchtelingen reeds vervangen door 8.000 Belgische gekwetsten van het Ijzerfront, die hij ook naar Engeland overbracht. Tussen 13 oktober 1914 en 10 maart 1915 bracht hij meer dan 22.000 gekwetsten naar Engeland.

Tussenin stichtte hij een ravitailleringdienst voor het Ijzerfront, langs de binnenwateren, met 150 binnenlanders en zestien sleepboten.

Om de schepen te lossen of te laden deelde hij zijn manschappen op in ploegen die tegen elkander moesten matchen. Elke avond werd de uitslag bekendgemaakt en de winnaars gevierd. Het gebeurde dat de ploegen met Duitse krijgsgevangenen, die moesten mee helpen, ook gevierd werden.

Vanaf 1915 trommelde hij alle zeemannen op van de maalboten evenals de geëvacueerde vissers in Milford Haven en Swansea. In Gravelines stichtte hij de "Dépôt des Equipages" die in zijn gedachten de Belgische Militaire Marine moest worden.

Hij vorderde ons visserswachtschip "Ville d'Anvers" op, die in Lowestoft lag onder bevel van Louis DEPIERE (secretaris generaal van de RYCO van 1901 tot 1962). Deze werd bewapend met kanonnen van 35 mm en 75 mm zoals de sleepboot "Blankenberge" en het groot jacht van prins de Ligne "l'Henriette".

CORNELLIE voerde de traditionele militaire graden in bij de marine: kapitein ter zee 2^{de} klasse of luitenant ter zee 1^e klasse voor de officieren; bootsman of kwartiermeester bij de onderofficieren. De matrozen kregen een baret met blauwe pompon.

Elk jaar bracht hem een ereteken of een bevordering op. Wanneer het er op aankwam iets tegen de Belgische kust te ondernemen werd hij door het geallieerd hoofdkwartier, te rade geroepen. Zijn advies moet op prijs gesteld geweest zijn want hij kreeg het "Distinguished Service Medal" van generaal PERSHING op 6 augustus 1919.

Op het einde van de zomer van 1918 zetten maarschalk FOCH het offensief in, van de Zwitserse grens tot de zee. CORNELLIE, die ondertussen luitenant-kolonel geworden was, bracht, met zijn officieren, signaleurs en artilleristen, een Belgische aanwezigheid op de kusten.

Met zijn 700 man nam hij de torpedoboten A-4, A-12 en A-16, die in Antwerpen achtergelaten waren door de Duitsers. Daarna trok hij naar Nederland waar andere Duitse boten verscholen waren en die met moeite gelost werden. CORNELLIE kwam terug naar Antwerpen met negen torpedoboten, vijftien snelboten en zeven sleepboten waarmee hij een ruime kern voor een toekomstige militaire vloot aan België schonk.

In 1919, toen alle gevaar geweken was, kwamen onze politici terug boven water en stuurden CORNELLIE terug naar het burgerleven. Zij droegen het, intussen opgerichte, "Corps des Torpilleurs et Marins" geen goed hart toe. Jaarlijks kwamen er meer en meer restricties tot het korps uiteindelijk op 14 januari 1924 ontbonden werd.

CORNELLIE was toen vijftig jaar geworden en vestigde zich in Antwerpen. Hij probeerde de "Cornellie's Shipping" te stichten, maar dit werd een mislukking. Hij werd privaat zeevaartdeskundige, waar het hem veel beter lukte.

Toch deed het beheer nog beroep op hem voor bijzondere gevallen in de tuchtraad der Belgische zeelieden. In 1937 werd hij benoemd tot officier in de Leopoldsorde ten maritieme titel. Hij was reeds officier in de Kroonorde ten militaire titel.

Als jachtman wist hij zich verder te onderscheiden. Met de "Flandria", een Sonderklasse die vóór 1914 aan Z.K.H. Prins Leopold toebehoorde, behaalde hij ontelbare prijzen.

In 1920 won hij ook in de Antwerpse Olympische Spelen de regatta die in Oostende gevaren werden voor de zesmeters met de "Edelweiss II", met als ploegmaat zijn zoon die advocaat geworden was.

Emile CORNELLIE overleed te Antwerpen in december 1946.

Hij was een joviale man wiens levensloop wel wat vergeten werd en zijn leven als een "wedstrijd" opvatte.

VAN "BANK VAN LENING", "BERG VAN BARMHARTIGHEID" TOT "OPENBARE KAS VAN LENING"

door Daniël FARASYN (+)

Uit een brief d.d. 01 juli 1986, gericht aan ons medelid Dr. Jan G. de BROUWERE:

Wat de "Mont de Piété" betreft zijn de gegevens waarover ik beschik eerder schaars. De oorspronkelijke benaming van deze instelling was "Bank van Lening".

Willem I had bij besluit van 13 december 1826 de oprichting van deze in de Nederlanden gestimuleerd. Bij K.B. van 11 januari 1829 verkreeg het stadsbestuur de toelating om dergelijke Leenbank ook te Oostende in te planten.

Reeds op 09 januari 1829 had de stad een pakhuis van Fr. DEBAL ingehuurd om "provisioneelyck te dienen voor Bank van Leening" en dit voor de som van 20 g. per jaar. Dit huis was op de noordzijde van de Jozef II straat gelegen tussen de Christina- en de Kapellestraat in.

Op 02 februari 1829 startte de Leenbank met stadsgelden. Ik weet alleen dat op dat ogenblik Pieter SCHAEKEN directeur der Leenbank was.

Te oordelen naar de periodische verkopen van niet opgehaalde panden moet de Leenbank wel een relatief druk bezochte instelling te Oostende geweest zijn.

De "Bank van Lening" verkreeg naderhand de benaming "Mont de Piété" maar was ter stede beter bekend als de "Woeker" of nog meer in het eerste kwart van de 20^e eeuw als "Ma tante".

Op de gemeenteraad van 14 maart 1924 werd beslist in navolging van de wet van 17 december 1923 de benaming "Berg van Barmhartigheid" te wijzigen in "Openbare Kas van Lening", "Caisse publique de prêts".

Kort na 1930 werd de "Woeker" opgedoekt. Bij de liquidatie ervan besliste het stadsbestuur de geldreserves, 14.771,03 Fr. en eigendommen, aan de Openbare Onderstand over te maken (06 april 1934).

KONINKLIJK VAN NESTE GENOOTSCHAP OOSTENDE
ATLETIEKAFDELING

door **Michel CAPPON**

In de maand april van het jaar 1921 werd het eerste initiatief genomen tot het oprichten van een atletiekafdeling in de schoot van het "Van Neste Genootschap". De contacten werden gelegd in het supporterslokaal "Hôtel des Ardennes" bij Oscar VERTRIEST (° Ingelmunster 19 november 1871) in de Christinastraat 80 A (thans Lustrerie Priem), waar uiteindelijk ook het eerste lokaal gevestigd werd. De eerste jaren kende de vereniging geen opgang en sudderde verder aan tot in 1932 twee Oostendse Gantoise-atleten W. DUMON en M. LAMBRECHT, de gedachte opvatten de Atletiekafdeling weer nieuw leven in te blazen.

Op de vergadering van 15 november 1932 werden de standregelen goedgekeurd. De "Iac" of "Spiegelmeer" werden gebezigd als sintelbaan voor de zomeratletiek, zowel voor loop- als kampnummers. De kleedkamers waren gevestigd in de balbaan van de Armenonville. Tevens werd overgegaan tot de aansluiting bij de Koninklijke Belgische Atletiekbond.

Bestuur:

Voorzitter: Marc (Max) LAMBRECHT (° Nevele 12 september 1904), juwelier, A. Pieterslaan 13, naast S.E.O.-biercoo.

Secretaris en oefenmeester: Willy DUMON (° Oostende 16 mei 1909), gemeentebediende, Muscarstraat 40.

Penningmeester: J. STERNLICHT

Andere leden: Isidoor HELSMOORTEL, Christian BLY, BARBARY, RYCKEWAERT

Lokaal: Hotel Sint Sebastiaan, Sint Sebastiaanstraat (thans Bowling)

Dank zij de ijverige werking van het bestuur telde deze afdeling al gauw een veertigtal beoefenaars in de onderscheiden categorieën: knapen, scholieren, juniors en seniors. Vanaf 1932 werden tijdens de rust van de V.G.O.-voetbalthuiswedstrijden meetings voor de jeugd ingericht, die een goede bijval kenden.

De "West-Flandria", met de eraan verbonden wisselbeker, werd het jaarlijks hoogtepunt van het provinciaal crosseizoen. Het bestuur wist de scholen en het destijds te Oostende gekazerneerde 3^e Linie voor de atletiekzaak te winnen en richtte voor hen verschillende wedstrijden in.

Atletiek was in die tijd nog min renderend dan nu, waardoor het de grote massa niet kon begeistere. Gevolg: er was weinig geldelijke steun. De club had het daardoor moeilijk om rond te komen.

De Duitse invasie in 1940 luidde het einde van deze Atletiekafdeling in.

Bekendste atleten: BALLIU – A. CAPELLE – Albert DECRAEMER – Cyriel DESCHACHT (Middelkerke) – Albert DESMADRYL – André DEVREKER – Willy DUMON – M. ENGLEBERT – M. LAUWERES – Frans LEFEVERE – G. MAES – Fernand NAERT – A. ROOSE – Gebroeders TERRYIN – Roger TYTGAT – Sylvain TYTGAT.

Roger TYTGAT zal de meest bekende V.G.O.-atleet worden. Hij werd geboren te Oostende op 07 oktober 1919 en liep school aan het atheneum van Oostende van 1933 tot 1939. Na zijn studies trad hij in dienst van de N.M.B.S. alwaar hij tot zijn opruststelling spoorwegambtenaar was.

Na W.O.II werd in 1948 "Hermes Club Oostende" opgericht, waarvan de Atletiekafdeling een onderdeel was. In deze vereniging doet V.G.O.-atleet R. TYTGAT zijn intrede. Eerst als atleet, weldra als secretaris (1949) om uiteindelijk in 1969, als opvolger van stichter-voorzitter Jozef VERHELLE, voorzitter te worden. Hij bleef voorzitter tot 1989.

Deze bezige bij werd al spoedig opgemerkt in de bestuurskringen van de Belgische Atletiekbond. Hij werd in 1950 aangezocht als schatbewaarder en daarna werd hij voorzitter van de selectiecommissie van de Koninklijke Belgische Atletiek Bond. (K.B.A.B.). Dit tot 1990. Ondertussen was hij ook schatbewaarder van de Vlaamse Atletiek Liga (V.A.L.). Dit ambt oefende hij uit van 1978 tot 1990. Al deze functies werden pro Deo uitgevoerd. Enkel de verplaatsingskosten werden vergoed.

Al bij al kende deze ondernemende, typisch West-Vlaamse energieke werker een zeer druk gevuld bestuursleven.



V.G.O. 1934

Van links naar rechts:

2. M. LAUWERES. 3. Isidoor HELSMOORTELE. 5. M. ENGLEBERT. 7. Sylvain TYTGAT (2761). 8. Willy DUMON. 9. GESELLE. 10. Cyriel DESCHACHT. 11. André DEVREKER. 15. ROUZÉE. 16. SANDERS. 17. Jules DESCHACHT. 18. VAN GEEM. 21. Georges DESCHACHT.



1938

V.G.O.-atleten op training in het Maria-Hendrikapark ('t Bosje) nabij het huidige "Blauw Kruis".
Bemerkt de truien met de V.G.O.-kleuren: rood (trui) met gele band.

Van links naar rechts: Albert DECRAEMER (V.G.O.) – Roger TYTGAT (V.G.O.) – Georges OOSTERLINCK (met bril – was van Doornik en studeerde aan het atheneum Oostende. Deze tweetalige Waal werd vanaf 1972 adjunct-directeur bij BLOSO) – Albert DEBLAUWE (V.G.O.)

LEXICON VAN DE MUZIEK IN WEST-VLAANDEREN

In 2001-2002 verschenen de twee eerste delen van het Lexicon van de muziek in West-Vlaanderen. De bedoeling is in een zevental delen plus enkele C.D.'s het complete relevante muziekpodium uit het verleden en heden in West-Vlaanderen te duiden. Uiteraard komen Oostendenaars ruim aan bod. Het mag gezegd dat veel van het voorbereidend werk ongewild in "De Plate" gebeurde zodat de samenstellers maar te putten hadden.

In deel 1 staan lemmas over Jean-Jacques BÄRWOLF, Roland CORYN, Jules TOUSSAINT-DESUTTER, Jules DE SWERT, Emile DEVLIEGER en Georges MAES (allen conservatoriumdirecteurs) en verder: Alphonse BOEHME (leider dansorkest en toondichter), Leo DE BARSE (hoornist), Stefan DEBEVERE (saxofonist), Edouard DERU (concertmeester Kursaalorkest), James ENSOR (als componist), Henry GADEYNE (violist en leraar conservatorium), Arno HINTJENS (popzanger), Edmond LAPON (componist), Peter LEDAINE (organist), Dirk LIEVENS (leraar conservatorium), Vic LEGLEY (componist), Pietro LANCIANI, Emile PERIER en François RASSE (alle drie dirigenten Kursaalorkest), Roger PETIT, Elisabeth SCHOLLAERT, Inge SIMOENS, Willy VANDE WALLE, Karl VANNESTE, Leandre VILAIN (organist) en twee Zeemacht-kapelmeesters, nl. Louis GASIA en Jos HANNIKEN.

In deel 2 schreef de Oostendse musicologe en lerares Ann CASIER – destijds medewerkster aan "De Plate" met haar reeks over het Kursaalorkest vóór 1914 – een artikel over het symfonisch orkest van het Oostendse Kursaal in de periode 1852 tot 1914.

Volgende Oostendse musici (in de brede zin van het woord) komen voor in het lemma- gedeelte van dit tweede deel: Magdalena BENS, Dirk BOEHME, de conservatoriumdirecteurs François DEMOL, Léon RINSKOPF en Roland CARDON, beiaardiers Jan DE GRUYTTERS, Pierre SCHIPMAN en Nicolas WILLAERT, Arne DEFORCE, Francis DE PAEP, muziekhistoricus en muziekconférencier Michel DUTRIEU, Julien GADEYNE, Jan HUYLEBROECK, Kursaaldirigent Léon JÉHIN, volksmuziekdeskundige Jef KLAUSING, Désiré PRYS, Hippolyte VAN ACKER, Christian-Adolphe WAUTERS en Eugène YSAÏE.

Het lexicon wordt helaas niet via de gewone boekhandel verdeeld. U kunt inlichtingen krijgen en bestellen bij het VWS, p/a W. Le Loup, Warrenplein 3, 8310 Brugge.

Het spreekt vanzelf dat het lexicon in alle grote openbare bibliotheken te raadplegen zal zijn.

Norbert HOSTYN

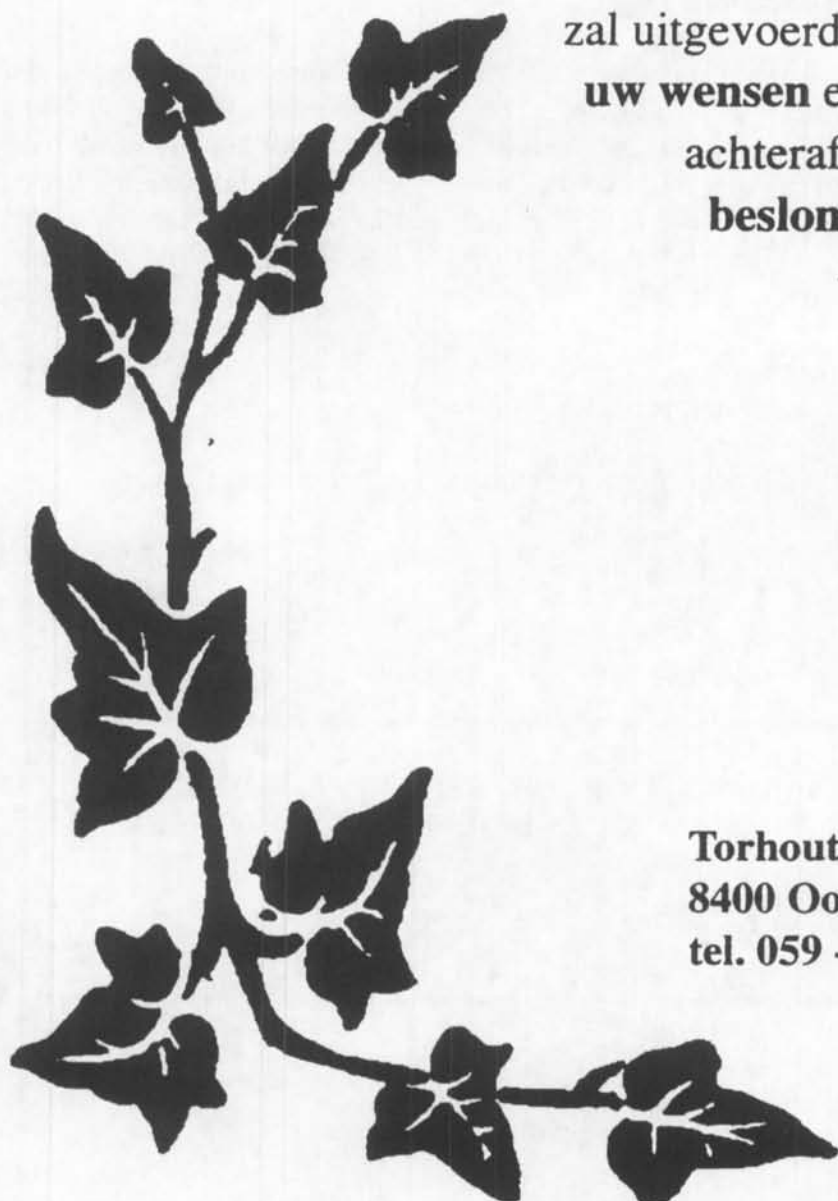
**WIJ VESTIGEN ER UW AANDACHT OP DAT ONS MUSEUM DAGELIJKS
(uitgenomen op dinsdag) OPEN ZAL ZIJN VAN 15 JUNI t/m 15 SEPTEMBER**

**Openingsuren : van 10u tot 12u en van
14u tot 17u**

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