

# MAANDBLAD

**MAART 2007**

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Platte wagen” op de kaai te Oostende**

# 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 36

NUMMER 3

MAAND maart 2007

Prijs per los nummer: € 1,50

## IN DIT NUMMER

- blz. 60: **J.P. FALISE:** Aanvulling op "Bennen op de kaai".  
blz. 61: **R. JANSOONE:** De lotgevallen van een Oostendse "refugée" in Groot-Brittannië tijdens W.O. I.  
blz. 66: **R. STUYCK:** Niet-alledaagse schepen in Oostende (deel 3).  
blz. 67: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 12).  
blz. 75: **M. CAPON:** Velo-club "De Zeemeeuw Oostende" (deel 16). Heropstarting na W.O. II.

### Thematentoonstelling "In Het Witte Paard" (Oostende, 1949-1974)

Dé motor van het uitgaansleven van vroeger: in de zomer show, in de winter bals. Een retrospectieve belicht de sfeer en de "genieters". Bondig en verzorgd. Alsook de brand van Pasen 1974. Samensteller: Emile SMISSAERT.

Open vanaf 27 januari tot einde april 2007 op zaterdag. Alsook tijdens de Crocus- en Paasvakantie (uitgezonderd op dinsdag).

## 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.

Guy SERVAES, (wnd) Plantenstraat 82, 8400 Oostende (wnd.)

### Schreven in dit nummer:

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem

Raf STUYCK: Europagaanderij 125A, 8400 Oostende.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende

## **MAART-ACTIVITEITEN**

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

### **1<sup>st</sup> ACTIVITEIT**

**donderdag 22 maart 2007 om 14.30 uur**

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

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

Spreker: dhr. **Louis PINCKET**

In februari van verleden jaar ging deze voordracht al eens door en boeide een bomvolle zaal. Voor hen die deze avond gemist hebben of Louis PINCKET nogmaals aan het werk willen zien, organiseren wij deze namiddagvoordracht.

Louis PINCKET is effectief lid van De Plate en was meer dan 25 jaar sloopstimmerman, kenner van de houten scheepsbouw en de werven van Oostende. Een vakman die met voorbeelden en beeldmateriaal, in de taal van de werf, ons de geschiedenis zal vertellen van de scheepswerven van de "derde bassin".

't Go were stief interessant zien en iederain is welgekomen en lik oltied, je moe niet betoalen voe binnen te kommen.

### **2<sup>de</sup> ACTIVITEIT**

**donderdag 29 maart 2007 om 20.00 uur**

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

Onderwerp: **H.M.S. VINDICTIVE, VAN DAME TOT WRAK**

Spreker: dhr. **Jean DE LANGHE**

Jean DE LANGHE is licentiaat handels- en financiële wetenschappen. Als rasechte Oostendenaar schreef hij in 1960 zijn kandidatuur-thesis over de "Oostendse Compagnie".

Hij is effectief lid van De Plate alsook lid en bestuurslid van talrijke andere Oostendse verenigingen.

Buiten zeilen, reizen, geschiedenis, lezen en boekbinden doet hij ook aan computerprogrammatie. Vandaar dat wij vanavond een Powerpoint evocatie krijgen van het wedervaren van de Vindictive. Het schip dat op 10 mei 1918 gedeeltelijk tot zinken werd gebracht in de havengeul, en zo de ingang tot Oostende bemoeilijkte. Het Vindictive-monument en de Vindictivelaan herinneren ons nog aan deze gebeurtenis.

Dhr. Jean De Langhe brengt ons de geschiedenis van het schip tijdens Wereldoorlog I.

Zoals altijd is de ingang gratis, ook voor niet-leden.



## AANVULLING OP "VISBENNEN OP DE KAAI"

In het tijdschrift van verleden maand (februari 2007) gaf Ferdinand GEVAERT uitleg over de twee jongste omslagen van ons tijdschrift.

Intussen ontving ik van Mevr. M.G. JACQUET-OVERZIER, wonende te Antwerpen, volgende aanvulling over de coverfoto van 2006 "Visbennen op de Kaai".

"De foto, genomen circa medio jaren dertig, toont een vissersvaartuig van de vloot Brunet dat gelost werd van een grote lading haring.

De firma Brunet, toen nog gevestigd in de Vismijn nr. 66, werd gesticht door dhr. August BRUNET in mei 1900 (HRO. 222).

De firma werd later een N.V. en was één van de grote bedrijven in Oostende die aan industriële visserij en aan visverwerking deed én over een rokerij en een koelings- en conservenfabriek beschikte. Het bedrijf kende een grote bloei tijdens het interbellum met o.m. uitvoer per spoor naar Oost-Europa vanuit de vismijn zelf.

Het is niet onmogelijk dat mijn vader, 'Menèère Bart', zoals het personeel hem noemde, de man met hoed is langs de kade.

Wijlen mijn vader, Bartholomé Overzier, maakte sedert 1923 deel uit van de firma. Hij werd hoofdaandeelhouder van het bedrijf, dat later tot de N.V. Brunet & Co. werd omgevormd. Zijn taak was vooral, wat men nu zou bestempelen, marketing en PR-officer.

De firma werd ontbonden in 1963. Er bestaat nu nog steeds een visbedrijf Brunet dat echter geen uitstaans heeft met het vorige".

**Jean Pierre FALISE**

---

## VERBETERING

Op blz. 2007-24: lezen: Mevr. MONTEYNE Miliane i.p.v. Mevr. LOUWAGIE

Op blz. 2007-50: bij de werkgroep "Museum" bijvoegen: dhr. GOETHAELS.

## De lotgevallen van een Oostendse "refugee" in Groot-Brittannië tijdens W.O.1

door Roger JANSOONE

### WOORD VOORAF

Via Ere-voorzitter A. Van Iseghem en bestuurslid Emile Smissaert van "De Plate", kreeg ik een tijd geleden een oud en beduimd schoolschriftje toegespeeld voor eventuele tekstverwerking en opname in ons tijdschrift. Het gaat hier om een oorlogsdagboek van een zekere Joseph Noote uit Oostende, een bouwvakarbeider die op 15 oktober 1914 de wijk nam naar Frankrijk aan boord van het Oostends vissersvaartuig O.42 (reder-schipper Jan Borrey). Zijn relaas (getiteld "Een kort verhaal van de wegvlucht uit Oostende voor den Duitschmans") is, als oorlogsverhaal, zeker niet spectaculair, maar niettemin is het, als uniek "document humain", in historisch en volkskundig opzicht belangrijk en vermeldenswaard. Ik zeg wel "uniek", want - voor zover ons bekend - bestaat er geen enkel gelijkaardig document, en indien er al identieke zouden bestaan hebben, dan zijn ze allicht al lang verdwenen.

Het gaat hier om de getuigenis van een gewone arbeider die, in een tijd van veel "ongeletterden", zich eigenlijk vrij behoorlijk weet uit te drukken in een taal die vaak aangrijpend is in al zijn soberheid en eenvoud. Uiteraard is dit oorlogsdagboek in geen enkel opzicht te vergelijken met bv. het "Dagboek van Anne Frank", maar - zonder het letterkundig en inhoudelijk niveau van de meeste oorlogsdagboeken te benaderen - verdient dit zeldzaam en oorspronkelijk tijdsdocument toch wel een plaatsje in de lange rij van soortgelijke getuigenissen. Pas op 6 november 1915 is Joseph Noote met dit dagboek begonnen ("Opgestel door Joseph Noote, Glasgow 6-11-15", zo begint hij zijn verhaal), doch hij vangt aan met het ophalen en neerpennen van zijn herinneringen (of waren het beknopte notities ?) omtrent de gebeurtenissen sedert de vlucht uit Oostende op 15 oktober 1914. Hij geeft niet aan waarom hij "voor den Duitschmans" gevlucht is (vermoedelijk behoorde hij ooit tot de bemanning van de O.42 en is hij gewoon meegevaren met het schip), maar vooral geeft hij geen verklaring voor het feit dat hij wegevlucht is zonder vrouw en kinderen.

De rode draad die doorheen zijn verhaal loopt, is immers zijn onuitroeibaar heimwee naar vrouw en kinderen, en zijn herhaalde pogingen om met hen opnieuw in contact te komen of dan toch enig nieuws van hen te mogen ontvangen. Was het de bedoeling dat zij op een ander schip zouden inschepen ? Of zijn zij in de algemene paniek op de kaai in Oostende, net vóór de intocht van de Duitse troepen, elkaar kwijtgeraakt te midden van de wriemelende massa ?

Feit is dat zijn vrouw en kinderen gans de oorlog in Oostende gebleven zijn. Pas op 2 februari 1919 - na diverse repatriëringsperikelen - kwam het weerzien in Oostende. Was het een blijde hereniging ? Kennelijk waren beide echtgenoten van elkaar vervreemd, want Joseph Noote besluit zijn dagboek met de laconieke slotbemerking "Angela Deraedt met haar twee kinderen is weggelopen 14 december 't jaar 1919". Tragische ontknoping van een tragische oorlogsepisode uit het leven van een eenvoudige arbeider ..

Het negentiendeëeuws schriftje waarin dit oorlogsdagboek werd neergepend, is op zichzelf en als dusdanig reeds een tijdsdocument (de voorpagina wordt hieronder afgedrukt). Het is getiteld "Holmes' Pioneer Jotter - For pencil use - Useful to everybody - W. & R. Holmes, Educational Booksellers, 3 & 5 Dunlop Street, Glasgow", en op de keerzijde vinden wij "Arithmetical Tables" en een "Multiplication Table". Met andere woorden: volledig "useful" en afgestemd op de toenmalige scholier. De prijs van dit schriftje (in rood afgedrukt " 1 D ") was toen welgeteld één penny !

Nog een ander - voor historici - opmerkelijk detail : Wanneer Joseph Noote op 6 november 1915 begint met zijn oorlogsdagboek, schrijft hij onder de titel "In 't jaren 1914 x 1915", hetgeen er lijkt op te wijzen dat ook eind 1915 de gewone man er nog steeds geen flauw benul van had hoelang die oorlog nog zou kunnen duren (of dat er reeds een einde in 't verschieft was ?), dit in tegenstelling tot de hoogste bewind- en bevelvoerders in beide kampen, die toen - na de ontzuivering van het eerste oorlogsjaar - ongetwijfeld reeds in alle stilte voorbereidsele troffen voor een langdurige oorlogvoering. In een duidelijk latere toevoeging vermeldt hij vervolgens "1916", nadien ook nog "19-17" en tenslotte ook nog "19-18" en "1919". Een stilzwijgende getuigenis van het aanslepen van een eindeloze en uitzichtloze oorlog . De optimistische slogan "Thumbs up !" van de "Belgian refugees" in 1914, werd allengs een bittere noodzaak om het einde van de tunnel te kunnen zien !

De authenticiteit van dit oorlogsdagboek blijkt uit het schoolschrift zelf en voorts uit de stijl, de woordkeuze en het taalgebruik van de auteur. Ook bepaalde persoonlijke details leveren hiervoor het bewijs, zoals i.v.m. zijn heimwee naar vrouw en kinderen, evenals de bewaard gebleven advertentie waarin hij vanuit Groot-Brittannië navraag doet naar de verblijfplaats van vrouw en kinderen in België, en tenslotte ook de toevallige ontmoetingen met gevluchte Oostendenaars die telkens met naam en toenaam vernoemd worden. Het feit dat hij met dit dagboek pas echt begint in 1915, hierbij eerst terugblikkend op de gebeurtenissen sedert de vlucht uit Oostende in 1914, doet m.i. geen afbreuk aan de integrale authenticiteit van het journaal. Gelet op de nauwkeurigheid van de diverse datums en van een aantal details, mag geredelijk worden aangenomen dat hij zich hierbij gebaseerd heeft op beknopte notities die hij heeft opgeschreven en bijgehouden vooraleer dit dagboek aan te vangen. In die zin is het eerste gedeelte (over de periode 15.10.1914-6.11.1915) blijkbaar een eigen en meer uitgebreide transcriptie van eerder bijgehouden notities.

Eigenlijk is dit een verhaal van alle tijden : het relaas van de lotgevallen van de gewone kleine man, op de vlucht voor het oorlogsgeweld, weggerukt uit zijn vertrouwd milieu, en hulpeloos meegesleurd in gebeurtenissen waarop hij volstrekt geen vat heeft. Ten gronde geeft het ons een spiegelbeeld van wat wij zelf kunnen meemaken indien - God behoede ons hiervoor ! - wij gebeurlijk zelf door een dergelijk noodlot zouden getroffen worden. In ieder geval stemt het tot nadenken in een tijd waarin wij dagelijks geconfronteerd worden met de problematiek van vluchtelingen, asielzoekers en migranten. En waarbij wij gemakkelijk uit het oog verliezen dat - door de grillige spelingen van het lot - de rollen soms onverwacht kunnen omgedraaid worden . De destijds overbekende slogan "Thumbs up !" van de "Belgian refugees" tijdens W.O.I lijkt in elk geval een goede titel voor deze "case study".

Het is duidelijk dat deze tekstuitgave met commentaar logischerwijze aansluit bij mijn thans voltooide studie over "Oostende en de zeevisserij tijdens de Eerste Wereldoorlog" en ervan als het ware de tegenhanger vormt, in die zin dat wij nu ook eens kunnen kennis maken met de lotgevallen van hen die deze vier lange en bange oorlogsjaren hebben meegemaakt "over there", op de vlucht en in ballingschap in het buitenland. Dit gebeurt hier dan niet via een collectieve benadering van een vissersgemeenschap doch via het opvolgen van het dagelijks leven van een enkeling die individueel maar ook binnen een kleine collectiviteit, een opeenvolging van zeer ongewone gebeurtenissen moet meemaken . Beide studies vormen aldus logischerwijze elkaars "pendant" : het "gespleten" relaas van een door oorlogsomstandigheden en door de zee gescheiden Oostendse gemeenschap. Ik wens alle Oostendenaars en (waarom niet ?) alle niet-Oostendenaars veel leesgenot !

\* \* \*



## "Een kort verhaal van de weglucht uit Oostende voor den Duytschmans"

### 1. 't Jaar 1914

#### 1.1. Vlucht naar Gravelines

"Wij zijn den 15 October den Donderdag om 11.30 uren uit Oostende gevaren (gevlucht met 32 personen aan boord Nr 42 moteurschip toebehoorde aan de heer Jan Borrey)." Met deze korte en nuchtere zinsnede begint Joseph Noote zijn oorlogsdagboek.

Nog diezelfde avond is de O.42 de haven van Gravelines binnengelopen "met schoon weder". Er waren blijkbaar onvoldoende voorzieningen getroffen om de stroom van Belgische vluchtelingen te kunnen opvangen. De vrouwen en kinderen, evenals enkele mannen, vonden een onderkomen in een herberg (met de ironische benaming "Au bon coin"), waar zij konden slapen op stoelen of op de vloer. De anderen bleven aan boord van het schip, waar zij - spijs de zeer beperkte ruimte - probeerden enigszins de nacht door te brengen.

De volgende morgen, na een slapeloze nacht, verlieten Jan Borrey en Joseph Noote reeds om 4 u. 's morgens het schip om aan de wal een fatsoenlijk onderkomen te vinden. Jan wist na enig zoeken en rondneuzen in een zijstraat van de Quai Macordor een huisje te huren waarin drie gezinnen een voorlopig onderdak vonden (namelijk die van Jan Borrey, Joseph Viane en Constant Vandamme). Tot nader order mocht ook Joseph hierin zijn intrek nemen. Het huisje bevatte geen enkel meubilair, doch dat was geen probleem vermits, net zoals aan boord van de andere uitgeweken vissersvaartuigen, naast vrouw en kinderen, ook zoveel mogelijk huisraad was ingescheept. Er kwam zelfs een kachel te voorschijn, benevens borden, koffie, een ketel, potten en pannen.

Het ging er dan ook snel vrij huiselijk aan toe. 's Morgens werd koffie gezet voor 19 personen, vervolgens werden via een beurtrol aardappelen geschild om nadien reeds om 10 u. een eerste pot aardappelen aan de kook te brengen. Verder ging het in "shifts" met tenslotte de afwas ("en 't was dan nog 3 uren dan men gedaan hadt met de schotels te wasschen").

Niettegenstaande die puike zelfredzaamheid was er toch het feit dat, ingevolge die plotse toestroom van vluchtelingen, in Gravelines niet veel te verkrijgen was, tenzij aardappelen, brood en "eene drooge haring". Het was dan ook begrijpelijk dat de Franse overheid al die vluchtelingen zo spoedig mogelijk wilde doen afzakken naar het zuiden, des te meer daar dit gebied van de Kanaalhavens vermoedelijk een primordiaal doelwit was van de snel oprukkende Duitse troepen. Op vrijdag 23 oktober kwam de Franse "Garde Civique" op alle hoeken van straten en pleinen omroepen dat alle in Gravelines verblijvende vluchtelingen ten spoedigste de stad moesten verlaten en zich zuidwaarts verplaatsen. Maar niemand gaf hieraan gehoor, allicht omdat de mensen dat in de praktijk niet goed zagen zitten. Bijgevolg verscheen de "Garde Civique" op 29 oktober opnieuw ten tonele "met eene seule pap en borstel en plakbrieven". De Belgische vluchtelingen kwamen nieuwsgierig kennis nemen van de affiches : uiterlijk op 30 oktober 1914, te 12 u. 's middags, moesten alle vluchtelingen de stad hebben verlaten, en wie hieraan geen gevolg zou geven, zou zich blootstellen aan zware bestraffing.

Dit maakte wel enige indruk. De vluchtelingen begonnen hun biezen te pakken. Weliswaar werd het ultimatum niet nauwgezet gerespecteerd, doch de Fransen waren al blij dat er in die massa vluchtelingen enige beweging begon te komen. Wat betreft de groep van de O.42, ging schipper Jan Borrey even poolshoogte nemen in Calais om na te gaan of er mogelijkheid was om aan te meren langs de kaai, en vervolgens hoe het aldaar gesteld was met het vinden van een onderdak. Het bleek echter dat de toestand aldaar nog slechter was dan in Gravelines : "geen mensch mochte in eene huis of kamer bewoonen, zij moesten alle op hunne schepen wonen en verblijven". Joseph Noote overwoog bijgevolg "dieper Frankrijk in te trekken", deels ook wegens toenemend

geldgebrek en het gemis aan enig vooruitzicht op een of andere broodwinning in deze oorlogszone. Toen bleek er in Calais een stoomboot vertrekkensgereed te liggen om vluchtelingen over te brengen naar een meer zuidelijke bestemming, doch schipper en bemanning van gevluchte vissersvaartuigen hadden uiteraard hieraan geen boodschap. En ook Joseph bleef twijfelen omdat hij intussen zeer gehecht was geworden aan het gezelschap van de groep waarmee hij was weggevlucht uit Oostende. Aldus bleven zij nog wat rondhangen in Gravelines. Misschien omdat er intussen reeds zeer veel vluchtelingen waren weggetrokken, werden zij niet verontrust door de Franse overheid, die blijkbaar al tevreden was met het bereikte resultaat. Dit neemt niet weg dat het dagelijks bestaan in Gravelines zeer precair geworden was wegens het algemeen voedseltekort. De winkels waren en bleven leeg, en de Fransen zelf teerden op hun eigen voorraden. Het zag er naar uit dat ingevolge de chaotische oorlogsomstandigheden, de distributiesector in dit oorlogsgebied volledig was stilgevallen.

De leefomstandigheden werden bijgevolg steeds nijpender. Op woensdag 18 november 1914 trok een klein groepje van vier personen opnieuw naar Calais om er, indien mogelijk, voedsel aan te kopen. Daar ontdekten zij dat andermaal een grote stoomboot klaar lag om te vertrekken naar het zuiden. In allerijl en uit arren moede is dan toch één van de gezinnen uit de groep ingescheept aan boord van dit schip, dat toen reeds ruim drieduizend vluchtelingen had opgenomen.

Op vrijdag 20 november was er marktdag in Gravelines, doch "wat vet en drooge haringen, dat was alles dat men kon krijgen op die schoone groote markt". En "de vluchtelingen moesten schier groote honger lijden met geld in de hand!". Tijdens het uiterst sober middagmaal werd op de deur geklopt. Drie gendarmen kwamen binnengestapt, één Belgische en twee Franse, ter bekendmaking van een uitdrijvingsbevel vanwege de Sous-préfet uit Duinkerke : binnen de twaalf uur moest iedereen vertrekken. Jan Borrey protesteerde en zei niet te willen vertrekken vooraleer hem ergens elders een nieuwe aanlegplaats voor zijn schip werd toegezegd.

(wordt vervolgd)

#### ILLUSTRATIES :

- voorpagina van het schoolschriftje van Joseph Noote (collectie "De Plate")
- eerste pagina van zijn oorlogsdagboek ( id. )

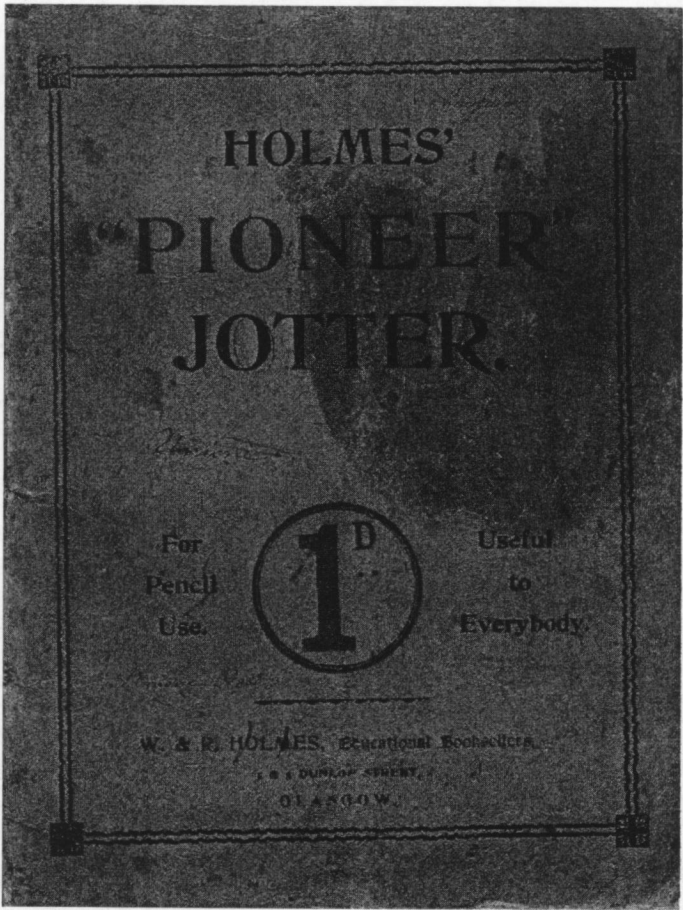
Een kort verhaal van de wegvlucht uit  
 Oostende voor den Duitsehe  
 Heer Jansen  
 1914 x 1915

Opgesteld door  
 Joseph Haute  
 Sleiscont 6-11-15

19 16  
 19 18  
 1914 1915

Wij zijn den 15 October den  
 Zaterdag om 11:30 uur  
 uit Oostende gegaan (ge-  
 vlucht met 25 personen van  
 boord R. 2 motor-schip te-  
 behoorde aan de Heer Jan  
 Borrey  
 En wij zijn de zelfde  
 avond aangekomen te Spa-  
 wylene te 6 uren met  
 de hoon weder.  
 Daar hebben wij met 4  
 personen aan boord moet  
 slapen uit oorzaak dat er  
 geen plaats en was de  
 andere persone. Zonder  
 het vrouwv. heeft kunnen

plaats vinden in een her-  
 berg (ou berge coin) gemidd  
 en daar alle onderhoef in  
 de herberg op staelen en in  
 de grond geslapen elk met  
 een gat lachen voor dert-  
 nacht  
 16<sup>e</sup> October den Zaterdag  
 Om 4 uren 5 Margens  
 Jan en ik uit onze keoi  
 om achter woont te gaan  
 lachen gelukhige vonden  
 wij woont in een straat  
 by de haai Macorster  
 straat n. 3 derde huis van  
 het hoefje  
 Jan Borrey huurde het





## Niet alledaagse schepen in Oostende (deel 3)

door Raf STUYCK

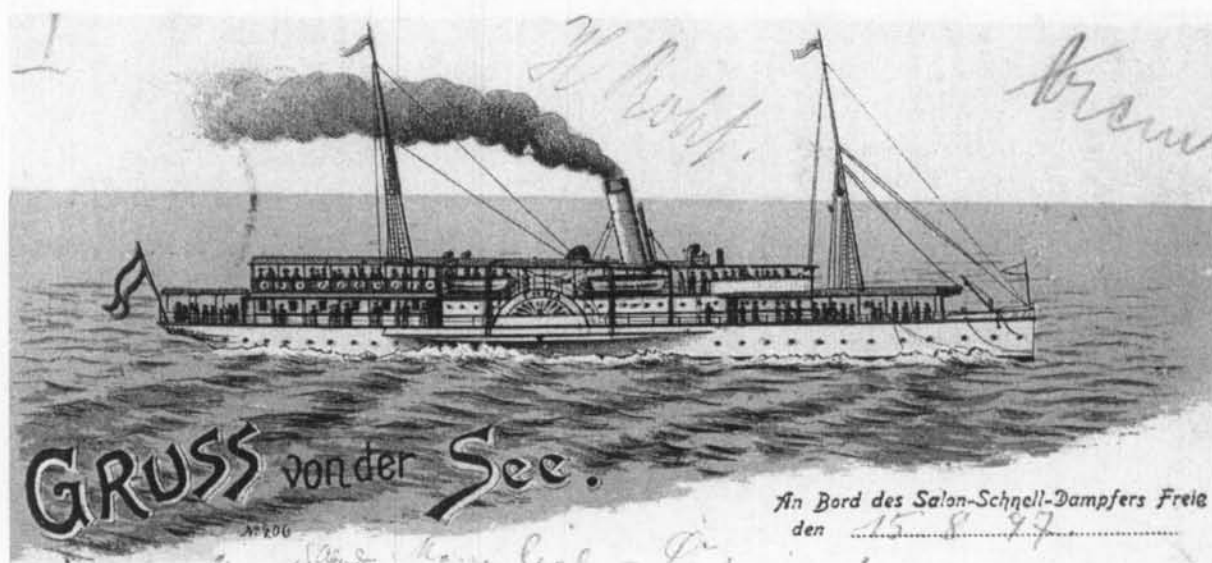
### De "Manx Queen" en de "Freia".

Tegen het einde van de 19<sup>de</sup> eeuw dreigde er bij de Staatspakketbotendienst een min of meer onvoorzien tekort aan schepen te ontstaan om het gestaag toenemend passagiers-verkeer over het Kanaal op te vangen. De schepen die deze Staatsdienst in 1886 in bedrijf had, hadden al een respectabele staat van dienst en sommigen waren manifest aan vervanging toe. Men voorzag dat in de komende zes à zeven jaren, er niet minder dan vijf schepen in aanmerking zouden komen voor de sloop.

De aanschaf van nieuwe schepen voor de Kanaal-trafiek was dus een hoogdringende aangelegenheid geworden. Bewust van deze situatie had de Belgische regering dan ook resoluut het besluit genomen om bij Cockerill, Hoboken drie nieuwe schepen te bestellen. Daar de eerste van dat drietal, de *Prince Albert*, pas in 1887 zou opgeleverd worden, moest ondertussen een noodoplossing gezocht worden.

Terwijl de drie nieuwe schepen in Hoboken op stapel stonden, werden in allerijl in het buitenland twee schepen gecharterd en zo verschenen in het voorjaar van 1887 in Oostende twee vreemde gasten, de *Manx Queen* en de *Freia*.

De *Manx Queen* was de 812 ton metende voormalige *Duchess of Edinburgh* die in 1880 gebouwd was in opdracht van de South Eastern Railway Company voor de dienst Folkestone-Boulogne. In 1882 was dit schip aangekocht door de Ierse Barrow Steam Navigation Company die het ter beschikking van de Staatspakketbotendienst stelde.



*De "Salon-Schnell-Dampfer" Freia van de rederij Blohm & Voss, 1887.*

De *Freia* kwam uit een heel andere hoek. Het was een luxueuse "Salon-Schnell-Dampfer" die in 1885 door de Duitse werf Blohm & Voss gebouwd was om, in eigen beheer, overtochten tussen Hamburg en Helgoland te maken.

De *Freia* werd in de zomermaanden ingezet als Oostende-Dover-ferry terwijl ze in de winterperiode naar de Riviéra trok voor toeristische trips. Haar aanwezigheid in Oostende duurde pas twee



zomerseizoenen (1887-1888) want, na de tewaterlating van de *Prince Albert*, van de *Ville de Douvres* en van de *Flandre*, had de Belgische overheid in Schotland alvast twee extra schepen, de *Princesse Henriette* en de *Princesse Josephine* besteld om de capaciteit van de pakketbotenvloot drastisch te versterken.

De *Freia* keerde terug naar de Helgoland-route en werd daar in 1889 aangekocht door de Ballin Shipping Company. In 1896 werd ze doorverkocht aan J.F. Braunlich, Stettin die haar in de vaart bracht naar het eiland Rügen en als ferry naar Trelleborg in Zweden. Ze werd opgelegd in 1929.

De toekomst wees uit dat deze vooruitzichten realistisch waren aangezien de *Marie Henriette I* in 1893 uit de vaart werd genomen, in 1894 gevolgd door de *Louise-Marie* en de *Leopold I*. Het jaar daarop was het de beurt aan de *Parlement Belge* en in 1895 werd de *Prince Baudouin* opgelegd.

---

## DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 12)

door **Ferdinand GEVAERT**

### De staketsels, havengeul en aanliggende watervlakken, (deel 3).

#### De omvorming van het Zeewezendok van hersteldok tot ro-ro (vracht) terminal.

Zeer vroeg na het instellen van de pakketbotendienst Oostende-Dover in 1846, voelde de toenmalige Koninklijke Marine (de voorloper van het Zeewezen en de latere Zeemacht - Marine component) de noodzaak om te Oostende te beschikken over de nodige infrastructuur en uitrusting om het onderhoud en de gebeurlijke herstellingen aan de schepen van de pakketbotendienst in eigen regie te kunnen uitvoeren.

Tijdens de eerste periode na het instellen van de dienst legden de pakketboten aan aan de Stoombotenkaai te Oostende, (zie o.m. fig. nr. 75, blz. 2006-175), en werd een eerste werkhuis opgetrokken op de Stoombotenkaai (1). Reeds in 1867 werd het werkhuis uitgebreid.

Door de ontmanteling van de vestingswerken van Oostende vanaf 1865 werd het mogelijk om een dok te bouwen ten behoeve van de visserij, het huidige Montgomerydok. Daartoe moest echter het werkhuis van het Zeewezen, (de Koninklijke Marine werd ontbonden in 1862 en omgevormd tot het Zeewezen), de plaats ruimen.

Het werkhuis week uit naar de oosteroever van de haven, alwaar ruimte werd toegekend aan het Zeewezen binnen de periferie van het te ontmantelen en te slechten kroonwerk, dat aldaar opgericht werd in 1820, ter bescherming van de Militaire en Franse sluizen, (zie fig. nr. 6, rep. nr. 26, deel 2, blz. 2005-135, en fig. nr. 97, rep. nrs. 9 en 10, hierna). Alwaar tijdens de periode 1868-1869 een eerste werkhuis werd ingericht (1).

Na veel veel wijzigingen van de diverse ontwerpen en voorstellen die vanaf 1869 voorgelegd werden aan de hogere overheid, voor de bouw van een hersteldok en -werf, werd in 1871 een definitief ontwerp goedgekeurd en de noodzakelijke kredieten voorzien.

Vanaf 1873 werden de werken aangevat voor de bouw van het Zeewezendok en infrastructuur. In 1880 waren de werken, met inbegrip van de bouw van een kantoor voor de directie, voltooid.

Alhoewel er steeds maar voorstellen, met argumentatie, en ontwerpen voor het uitbreiden van het Zeewezendok en het bouwen van één of zelfs twee droogdokken, ingediend werden bij de

overheden, bleef de toestand van dit dok quasi ongewijzigd tot na het begin van de Duitse bezetting in oktober 1914.

Door de Kaiserliche Marine (Marinekorps Flandern) werd het Zeewezendok uitgebreid tot herstellingswerf voor duikboten en torpedoboten. Daarbij werd o.m. een westelijke damplanken kaai gebouwd en het dok in zuidelijke richting uitgebreid, door nog restanten van de voormalige vestingsgracht van het kroonwerk uit te diepen en te incorporeren in het Zeewezendok. Op de oostelijke zijde van het uitgebreide dok werden twee droogdokken gebouwd (zie fig. nr. 98) (2).

In 1923 werd het Zeewezendok uitgebreid in zuidelijke richting, een nieuwe westelijke kaaimuur werd gebouwd op een nieuw tracé en de "Duitse" damplankenkaai werd gesloopt. De twee Duitse droogdokken werden afgebroken en een oostelijke kaaimuur werd gebouwd op een tracé dat imperatief bepaald werd door het globaal project van de bouw van de nieuwe vissershaven op de oosteroever (de huidige). Door deze uitbreiding kreeg het Zeewezen eindelijk de capaciteit die vereist was om de schepen die de vloot van het Bestuur van het Zeewezen uitmaakten, tijdens de "opligbeurten" in beschut water te meren. Zodoende moesten niet op elk vaartuig bemanningsleden aanwezig zijn tijdens de uren dat er op de werf van het Zeewezen niet gewerkt werd. Een globaal toezicht op alle geschutte vaartuigen door de bewakers van de werf volstond. Wat een grote personeelsbesparing was.

Deze toestand zou zo blijven tot het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in mei 1940. Op 28 mei 1940 werd Oostende bezet door de Duitsers. Het Zeewezendok zou een andere bestemming krijgen. In 1941 werd het dok in bezit genomen door de Kriegsmarine en werd uitgebreid tot verbunkerde basis voor motortorpedoboten. Er werd o.m. een rechtstreekse verbinding gegraven tussen het dok en de havengeul, (zie fig. nr. 21, deel 3, blz. 2005-259 en -262), (Zie ook deel 4, blz. 2005-205, data 1941 en 1942).

Bij de terugtocht van de Duitsers in september 1944 werden de kaaien van het dok door demolitieploegen zwaar beschadigd, zo niet vernield, (zie o.m. fig. nr. 42, deel 5, blz. 2006-67 en fig. nr. 12, deel 3, blz. 2005-207).

De kaaimuren werden in de periode 1946-1956 hersteld. Hierbij werd de vernieuwde westelijke kaaimuur doorgetrokken tot het sluishoofd van de Zeewezendoksluis; vroeger was er een halve cirkelvormige geglooide uitsparing, nog een restant van de 19<sup>e</sup> eeuwse toestand.

In 1958-1959 werd een vlottend droogdok gemeerd in het Zeewezendok en de nodige infrastructuur gebouwd voor het permanent meren van het droogdok, (glijdende verankering). In 1979 verhuisde het droogdok naar de oostwal van de havengeul.

Nadat in 1991 gestart werd met het volledig slopen van de Werfbank (gebouwd in 1922, ten behoeve van visserij) als eerste fase van het scheppen van een zwaairom in uitvoering van het "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende"(3), werd in 1995 gestart met het omvormen van het Zeewezendok (een vlotdok) tot een eenvoudig insteeddok (tijdok) die open zou staan naar de zee en dus onderhevig aan het tij. Oorspronkelijk was het de bedoeling dat het insteeddok verder zou benut worden door de Regie voor Maritiem Transport en dat in het dok een drijvend droogdok zou gemeerd worden, van voldoende capaciteit om ook de geplande grote ferries van de nieuwe generatie, zoals het m.s. Prins Filip van de Oostende-Dover lijn, te kunnen droog zetten.

Echter, dit bleek een begoocheling daar de R.M.T. ophield te bestaan op 28 februari 1997. De plannen werden gewijzigd en het Zeewezendok zou omgevormd worden tot ro-ro terminal.

In 1997 werd de Zeewezendoksluis gesloopt. Er werden nieuwe kaaimuren gebouwd om het baggeren tot grotere waterdiepte dan oorspronkelijk toe te laten. Noodzakelijk om het aanleggen

van schepen met grotere diepgang dan de naoorlogse schepen van de Oostende-Dover lijn (van 3,30 m tot +7 m) toe te laten.

Het zuidelijk deel van het dok werd opgevuld. Zo ontstond er een groot vrij terrein op de kop van het dok dat omgevormd werd tot manoeuvreer- parkeerterrein voor de ro-ro terminal.

Op ongeveer 100 meter van het uiteinde van het dok werd een nieuwe kaaimuur gebouwd tussen het Zeewezendok en oostwal van de havengeul. De oostelijke kaai (Tijdokkaai) werd gedeeltelijk gesloopt en opgeruimd. Het uiteinde van de landtong vanaf de sluis tot de nieuwe dwarse kaaimuur werd weggebaggerd. (zie fig. nr. 91, deel 11, blz. 2007-10, fase 2).

In het nieuw insteeddok dat de naam "Zeewezendok" behield, werd een landingsbrug gebouwd, waaraan twee schepen, parallel, gelijktijdig kunnen lossen en laden. In 2001 kon de nieuwe ro-ro terminal in gebruik genomen worden.

De Wandelaarkaai werd in 2004/2005 gesloopt en vervangen door een nieuwe kaai die grotere baggerdiepten toelaat. In het vernieuwde tijdok, (waar vroeger de kleinere kustvissersvaartuigen aanlegden en hun vangst losten, en ook aan de man brachten), werd een landingsbrug gelegd en begin 2006 in gebruik genomen. De installatie sluit aan op de ro-ro terminal.

Met het in dienst stellen van deze laatste landingsbrug was de omvorming van het Zeewezendok tot ro-ro terminal met drie landingsbruggen voltooid.

(wordt vervolgd)

-----  
(1) Zie o.m. R. Vancraeynest, De installaties van het Zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930, De Plate, XXIX, 2000, blz. 77-87, 91-107, 160-170.

(2) Voor de volledige beschrijving van het gebruik en ontwikkeling van het Zeewezendok door het Marinekorps Flandern zie: F. Gevaert & F. Hubrechtsen, Oostende 14-18, deel 2, De Klaproos, 1996, blz. 32-43.

(3) "Masterplan ter renovatie van de haven van Oostende", opgemaakt door een werkgroep opgericht in 1986 door de GOM - West-Vlaanderen, in onrechtstreekse opdracht van de minister van Openbare Werken aan de toenmalige Dienst der kust te Oostende. Het resultaat werd in 1988 voorgelegd aan de hogere overheid. Na wijziging werd het "Masterplan" aangenomen en in uitvoering gebracht

Oorspronkelijk zouden het Vlotdok en het Houtdok gedempt worden en zou er een zeesluis voor schepen tot 10.000 ton gebouwd worden in de achterhaven en zouden de historische sluisen van Slijkens verdwijnen.

Echter werd in 2002 de bouw van de zeesluis geschrapt en werden de plannen om het Vlotdok en het Houtdok van de handelshaven te dempen naar de papiermand verwezen. Dit heeft echter nog andere gevolgen doch deze vallen buiten het bestek van huidige bijdrage.

Het verslag van werkgroep werd in 1988 uitgegeven door het WES (Westvlaams Economisch Studiebureau), nr. 30 in de reeks "Facetten van West-Vlaanderen".



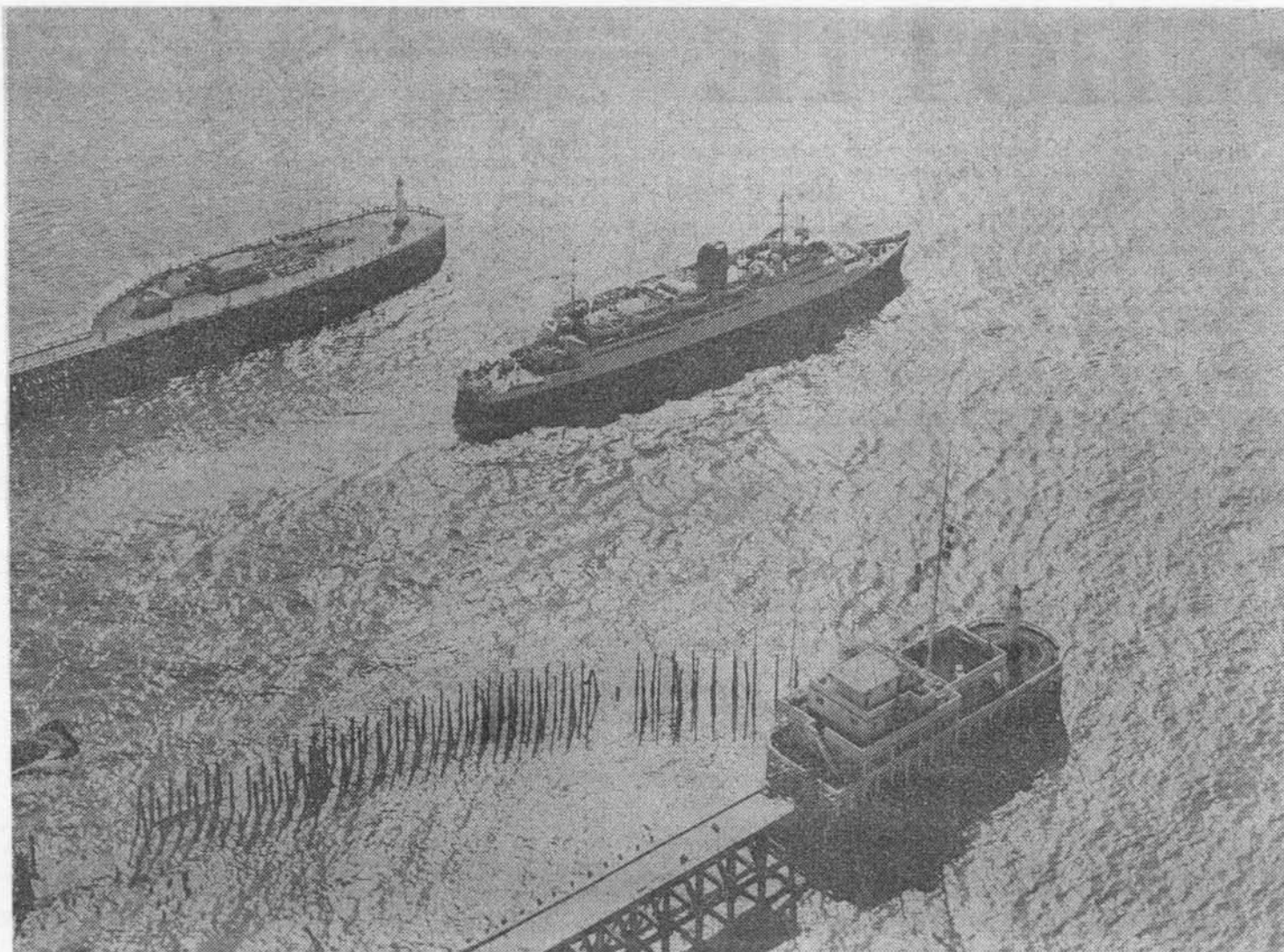


Fig. nr. 95. Haven Oostende, 1970. Luchtfoto van de koppen van het ooster- en westerstaketsel. Het nieuw betonnen staketsel is afgewerkt. Het vorige houten staketsel is nog niet volledig gesloopt. Men bemerkt de rijen heipalen die nog niet uitgetrokken zijn. Op de foto is duidelijk te zien dat de havengeul aanzienlijk verbreed werd. Op de foto zien we de carferry m.s. "Artevelde" van de Oostende-Doverlijn die de haven verlaat richting Dover. Bemerkt tevens de tijseinpost, toen nog bemand. De tijseinpost, is een stevige en uitgebreide houten constructie die nu, alhoewel niet meer bemand, nog steeds een functie heeft.



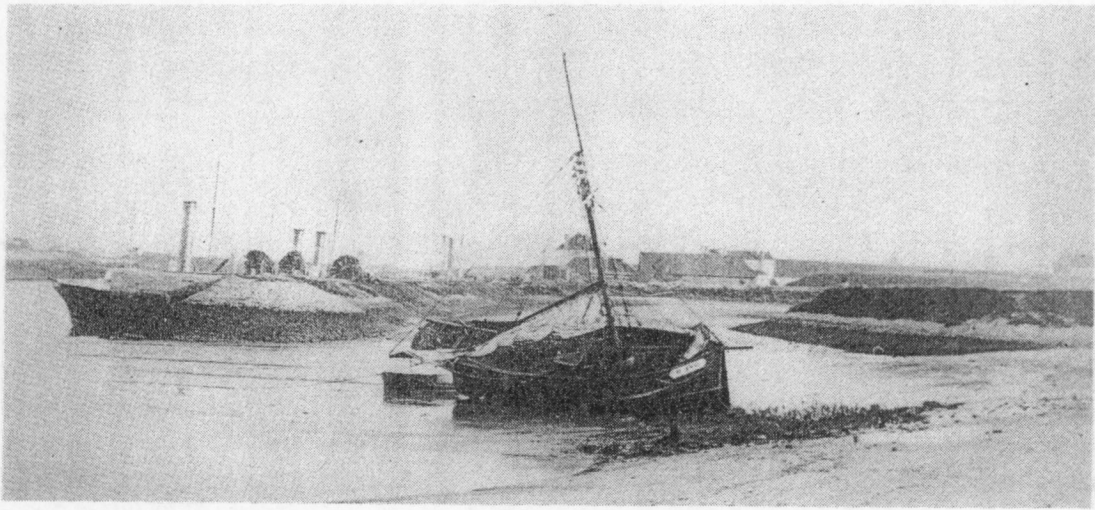


Fig. nr. 96. Oostende omstreeks 1863. Links de verlengde Stoombotenkaai, in de havengeul liggen pakketboten aangemeerd. In de voorgrond twee vissersvaartuigen die gestrand zijn voor onderhoudswerken. Rechts de vestingswerken van de stad. Tussen beide de nieuw gevormde kuisbank. In de achtergrond, rechts van de mast van het vissersvaartuig het eerste werkhuis van het Zeewezen op de Stoombotenkaai.

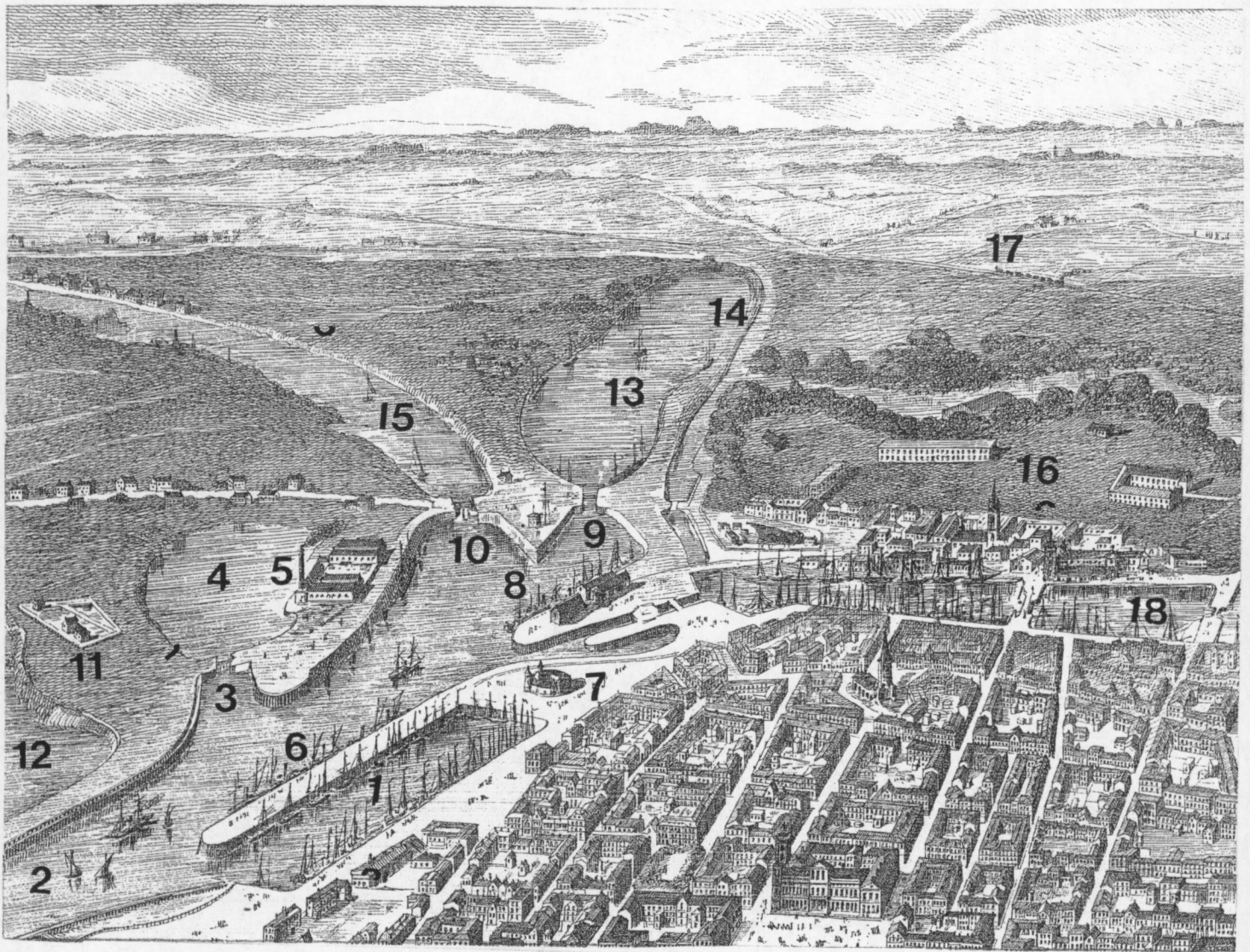
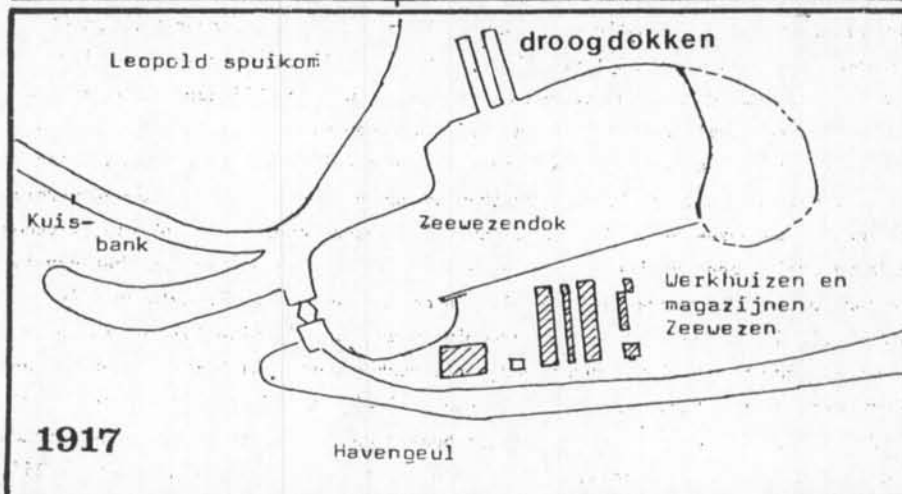
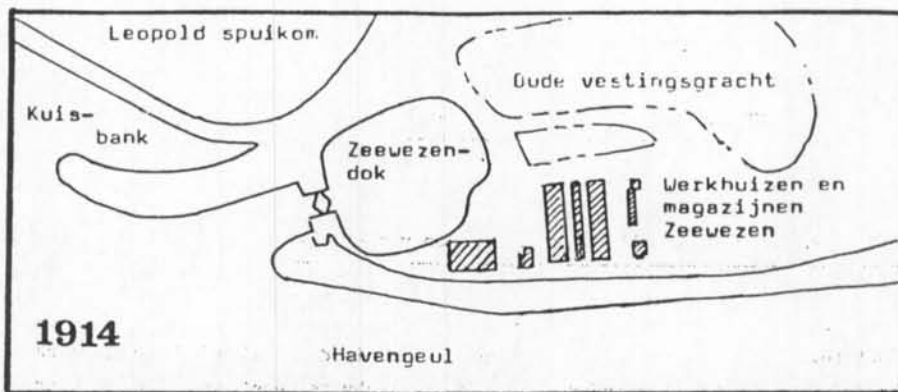


Fig. nr. 97. Detail uit de tekening van Brugadal, 1779, vogelvluchtzicht op Oostende. We onderscheiden: 1. Schuldok (nu Montgomerydok); 2. Havengeul; 3. Zeewezendoksluis; 4. Zeewezendok; 5. werkhuisen van het Zeewezen; 6. Stoombotenkaai; 7. Vismijn; 8. Zeestation en Pakketbotenkaai; 9. Franse sluis; 10. Militaire sluis; 11. Oesterpark Valcke & De Knuyt; 12. Leopoldspuikom. 13. Franse spuikom (bedding Gauweloze); 14. Afleidingsvaart naar het kanaal Oostende-Brugge; 15. Achterhaven, leidend naar de sluisen van Slijkens; 16. Kazerne; 17. Spoorlijn naar Brugge, Brussel.



Haven Oostende- Zeewezendok  
Uitbreiding W.W.1.

figuur nr 98

F. Gevaert

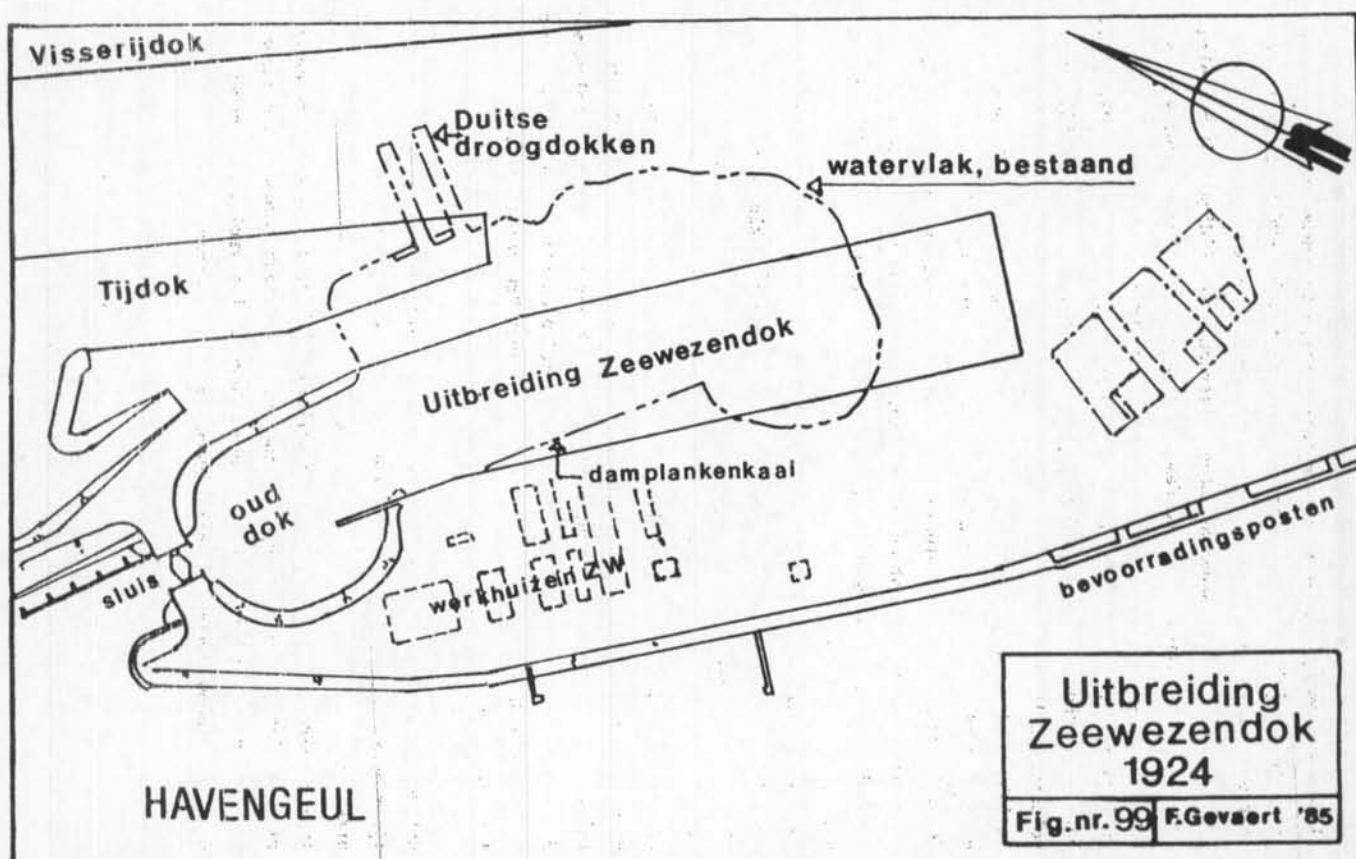




Fig. nr. 100. Haven Oostende, 1984. Zicht op havengeul.  
Rechts onder het Zeewezendok en Zeewezendoksluis.  
Op het uiteinde van de oostwal de reddingsloods en 40-tons  
torenkraan. Midden rechts de Werfbank (kuisbank). Links de  
Pakketboten- en Carferrykaai, met bruggen 3, 2 en 1. Aan brug  
1 het nieuw zijlaadplatform.

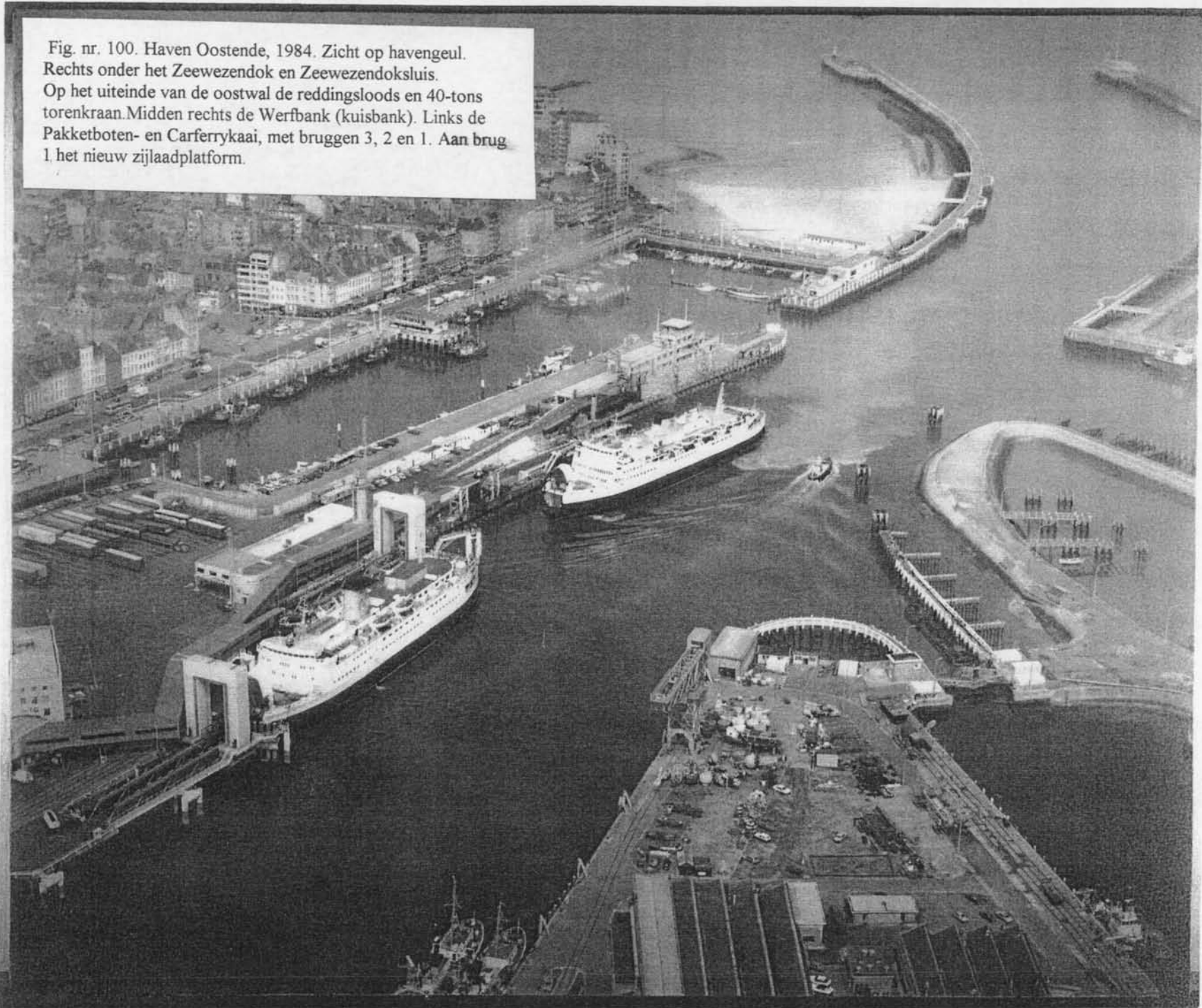




Fig. nr. 101. Algemeen zicht op de haven van Oostende, omstreeks 1980. Bemerkt de uitgestrekte werkhuisencomplexen van de Regie voor Maritiem Transport (vroeger Zeewezen) en van de Logistieke Dienst van de Zeemacht. Beide complexen zijn, op enkele magazijnen van de Zeemacht na, nu gesloopt.

Bemerkt het Zeewezendok en -sluis. Midden links op de voorgrond de Leopoldsluis, gesloopt bij het verbreden van de havengeul.



## VELO CLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 16) HEROPSTARTING NA W.O. II

door **Michel CAPON**

Wegens de Wereldoorlog II-situatie werd De Zeemeeuw tot inactiviteit gedwongen (1). Nagenoeg 5 jaar non-actief zijn, is een hele duur. Een club in stand houden tijdens een periode van niet-werkzaamheid is ook een hele klus. De oorlogsomstandigheden zorgden tevens voor tweedracht. De bestuursleden deelden niet dezelfde politieke mening. Dit had onvermijdelijk zijn weerslag na de bevrijding.

Twee steunpilaren, Gentiel MARES (2) en Raymond VERBIEST (3) waren vóór en gedurende W.O. II lid geweest van het V.N.V. - Vlaamsch Nationaal Verbond (een Vlaams-Nationalistische partij, 1933 - 1945). Ze verdwenen nadien uit het verenigingsleven.

Binnen De Zeemeeuw waren Gentiel MARES ondervoorzitter en Raymond VERBIEST commissaris. Laatstgenoemde bekleedde voordien de functie van secretaris van 1928 tot en met 1937. Samen met voorzitter Remi VANBELLEGHEM (4) en stichter Leon HINDRYCKX (5) waren ze de drijvende krachten van de wielervereniging geweest.

Oostende werd door de Canadezen op 8 september 1944 bevrijd, en een maand later hield Remi VANBELLEGHEM een eerste naoorlogse samenkomst in het lokaal Hôtel de Bruges. Remi was erin geslaagd om voldoende geïnteresseerden warm te maken om deel uit te maken van het nieuwe bestuur. Na allerhande besprekingen en gedachtenwisselingen werd er op 24 oktober 1944 een voorlopig bestuur samengesteld. Bij voornoemde vergadering werd voor wat de coureurs betreft het volgende beslist :

“Ook de renners kunnen zich ten lokale aanbieden voor de vernieuwing hunner vergunning en het inwinnen van alle inlichtingen. Vanaf 1 januari zal een sportafgevaardigde zich verder iederen dinsdag ter beschikking der renners houden.” (6).

### NIEUW BESTUUR JANUARI 1945

Bij de algemene vergadering van zondag 27 januari 1945 om 10.30 uur in het Hôtel de Bruges, de Smet de Naeyerlaan 10 Oostende, werd het nieuwe bestuur bekrachtigd.

#### Samenstelling (7):

Erevoorzitter:	Leon HINDRYCKX (5)
Voorzitter:	Remi VANBELLEGHEM (4)
Ondervoorzitter:	Charles COPPIN (8)
Secretaris:	Maurice FERIAER (zie hierna)
Hulpsecretaris:	Albert PAUWELS (9)
Schatbewaarder:	Marcel VAN ISACKER (10)
Vaandrig:	Emiel MASSENHOVE (11)
	Vanaf 1946: August HUBRECHSEN (12)
Commissarissen:	Odo INGHELBRECHT (tot 8/12/1946) (13)
	René VANHOUCKE (tot 1946) (14)
	Hubert LACOERE (tot 12/5/1953) (15)
	Cyriel LUST (16)

Na de bestuurssamenstelling werd het woord verleend aan de schatbewaarder Marcel VAN ISACKER die verklaarde:

“dat de 2.000 Fr van vóór de oorlog, nog steeds in kas zijn, en de vaandel, bekers en alaan steeds in beste orde bewaard werden”(17).. Voorzitter Remi VANBELLEGHEM “weet ook nog te melden dat de Vlaamse Wieler Unie (18) niet meer bestaat, dat de categorieën terug ingedeeld zijn als vóór mei 1940”. (17)

Hoe lethargisch het in de bezettingstijd er aan toeging blijkt o.a. uit volgend neergeschreven verslag (van de hulpsecretaris Albert PAUWELS) van de bestuursvergadering van 17 april 1945 :

“..... De schatbewaarder (M. VAN ISACKER, cm) die gedurende de bezettingstijd, de zakens der club zoo zorgvuldig verzorgd heeft, komt dan te voorschijn met een 100-tal rugnummers, die nog naar motte bollen rooken, maar niet te min, nog zoo goed als nieuw waren. Een goede schatbewaarder is een goede huismoeder...”.

### EERSTE ACTIVITEIT

De eerste activiteit was het inrichten van het clubkampioenschap dat zou plaatsvinden op 19 april 1945 op de Conterdam.

Technische fiche: Er waren 2.000 Fr prijzen voorzien.

Afstand : 75 km. Vertrek om 15.00 uur.

Wegwijzer: 3 x Conterdam - Zandvoorde - Gistelse Baan - Meiboom - Maria Hendrikapark – Conterdam (19).

Wedstrijdverslag (20): Er boden zich 11 renners aan.

“Van in ‘t begin ontsnapt Albert PAUWELS, laat zich inlopen door Jean LAROYE en DEMEYER. Deze drie zullen moedig volhouden en niet meer vervoegd worden. In de sprint wint Jean LAROYE gemakkelijk op DEMEYER, waar PAUWELS, door lendepijnen geplaagd, moest lossen.”

Het “Handelsblad van de Kust” van 28 april 1945 rapporteerde:

“PAUWELS, de brave en eerlijke renner, zorgde voor het noodige animo en lokte kort na den uitzet de beslissende ontsnapping uit ..... Het is spijtig dat NOWÉ en DEPUYDT een korteren weg namen.” (21).

Uitslag: 1. Jean LAROYE (junior), 82 km in 2 u. 20 min.  
2. Julien DEMEYER op 5 lengten  
3. Albert PAUWELS op 2’  
4. Victor JONCKHEERE op 3’30”  
5. LEIRE  
6. Gerard PASCAL op 5’20”  
7. Arthur DEMOL (gedubbeld - bandbreuk)  
8. DEPUYDT en Roger NOWÉ.

Bij de volgende Zeemeeuwactiviteit, de Omloop der Zeekust voor juniors, op 10 mei 1945 nam Julien DEMEYER weerwraak op clubgenoot Jean LAROYE.

### JEAN LAROYE KAMPIOEN VAN BELGIË 1945

Op 1 juli 1945 werd te Moen (W.VI.) het Belgisch kampioenschap voor juniors ingericht. Zeemeeuwrenner Jean LAROYE won op glorieuze wijze. Het was zijn 12<sup>e</sup> overwinning van dit

wielerjaar. De Oostendenaar reed toen met een fiets merk "Cycles Odo" van de veloverdeler Odo INGHELBRECHT (13), hoek Kapellestraat/Jozef II straat (nadien Radio Marlein, thans Kipling). Remi VICTOR was zijn verzorger.

De orde van de aankomst zag er als volgt uit (22):

1. Jean LAROYE, 130 km in 3 u. 32 min.
2. Georges DEWACHTER op 1 wiel
3. Pol VERHAEGEN
4. Lionel VANBRABANT
5. Lucien MATHYS
6. Karel LEYSEN op 2 min 3sec
7. J. ROEYKENS
8. Noe POMMELAERE
9. Kamiel DEBACKER op 3 min 27 sec
10. Jules DEPOORTER op 3 min 45 sec

Er waren 22 aankomsten.

Datzelfde jaar werd L. MATHYS nadien kampioen van België bij de Onafhankelijken. Reporter GERARD (GEUSKENS) rapporteerde voor "De Zeewacht" (6 juli 1945) als volgt :

"In hem bezitten we een waardige vaandeldrager der aanrukkende generatie, die het, mits sober en naarstig leven, heel, heel ver kan brengen. 'Ik had de meeste schrik van SUYS'. SUYS viel plat. 'Ik zat nog heel frisch, maar daar ikzelf - vooral om insluiting te vermijden - van wel 500 m. ver de sprint inzette, dat ik er alles, maar dan ook alles uithaalde'."

Het "Handelsblad van de Kust", van zaterdag 7 juli 1945 gaf hierover volgende commentaar:

"De uitslagen dit jaar door den Oostendschen Jan AERTS verworven, hebben onze vermoedens niet beschaamd, want een topprestatie van verleden zondag in het kampioenschap van België voor juniors te Moen plaatste ontegensprekelijk de kroon op het werk ... We moeten naar het jaar 1925 terugkeeren, om nog een kampioen van België te hebben gekend bij onze wielrenners. Toen was het Staf VANSLEMBROUCK, de machtige reus dien den titel bij de Onafhankelijken in de wacht sleepte.... Jean LAROYE is geen broodrenner; we zouden hem eerder bij de categorie der zuivere liefhebbers rangschikken."

.....

"Woensdag namiddag werd Jean LAROYE op het stadhuis gehuldigd. Ook Odo INGHELBRECHT werd eveneens in de hulde betrokken, "den man die van Jean maakte wat hij nu geworden is'."

### EERSTE BEOORDELING

Met de bestuursvergadering op zondagvoormiddag 9 december 1945 in het lokaal Hôtel de Bruges, de Smet de Naeyerlaam 10, werd een eerste evaluatie opgemaakt. De kas beschikte over een positief saldo van 5.125 Fr.

"De Zeemeeuw was inrichter van 8 koersen en verleende aan 14 wedstrijden zijn belanglooze medewerking ... In een korte uiteenzetting wordt er dan kennis gegeven van de voordelen dewelke de renner des clubs zullen, kunnen genieten, wat hier op neerkomt:

- kosteloze vergunning en verzekering

- voor de clubkoersen worden de verplaatsingskosten aan de renners terugbetaald
  - de prijzen der clubkoersen zullen verdeeld worden onder de aankomende renners.” (23).
- De jaarlijkse lidgelden werden vastgelegd op 25 Fr voor de renners en 50 Fr voor de leden.

#### MAURICE FERIAER (24)

Zijn ouders exploiteerden het café De Oude Vismijn op de Visserskaai 7 (thans gesloten huis). Maurice werd op 29 januari 1921 geboren. Van beroep was hij politieagent en woonde in de Paster Pypestraat 2, Oostende.

Vanaf 1944 werd hij de nieuwe secretaris bij het heropstarten van de vereniging. Samen met de voorzitter Remi VANBELLEGHEM waren zij de stuwende en richtinggevende krachten van de wielersclub. Maurice oefende deze taak uit tot 1952. Nadien vervulde hij de functie van technisch leider tot 1958. Tusschenin verzorgde hij ook de wielermicroreportages van wielervedstrijden waarbij De Zeemeeuw betrokken was.

In 1958 werd hij benoemd tot secretaris bij het politieparket waardoor een verplicht einde kwam aan de Zeemeeuwactiviteit. Nadien nam hij nog de ambten van adjunct-commissaris (1964) en inspecteur (1975) bij de politie Oostende waar. In 1980 werd hij op rust gesteld. Sedert 1966 was hij voorzitter van de Oostendse Postzegelclub; en dit tot mei 2006.

#### Verwijzingen

- (1) zie Michel CAPON, Oorlogsperiode 1940-44 (deel 14), De Plate, november. 2006 blz 302.
- (2) Gentiel MARES: ° Gistel 15/5/1899; velomaker, Kerkstraat 28 Oostende. Fietsmerk Jupiter met kleuren rood-groen.
- (3) Raymond VERBIEST: ° Oostende 24/5/1906; Ooststraat 49 Oostende. Baatte samen met broer Hendrik (° 16/1/1897) op het adres Kaaistraat 41 Oostende een groothandel in suikerwaren en confiserie uit.
- (4) Remi VANBELLEGHEM: ° Oostende 23/4/1903; bakker, Vandersweeplein 9 (thans Ernest Feysplein) Oostende. Zoon van Camiel VANBELLEGHEM, die in 1921 de basislegger van de bouw van de tweede Oostendse openluchtvelodroom was. Zie De Plate deel 1 okt 2003 blz 197-8.
- (5) Leon HINDRYCKX: ° La Ferté Alais (Fr) 27/2/1889. Zelfstandig plafonneerder. Baatte samen met zijn vrouw Delphine VANHOUTTE (Jabbeke 13/6/1889) het café Sport uit in de Timmermanstraat 47. Was eveneens eigenaar van het vissersvaartuig De Zeemeeuw, Leon is in 1922 de stichter geweest van de Velo Club De Zeemeeuw (zie De Plate oktober 2003 blz 192-198 en november 2003 blz 229-230). Vertrok op 1/12/1949 naar Argentinië na 27 jaar bestuurslidmaatschap. Is te Mar Del Plata overleden op 31/8/1955.
- (6) Z.W. (De Zeewacht) 28/10/1944.
- (7) Z.W. 27/1/1945 + Mededelingen Maurice FERIAER 22/8/2006 en 23/11/2006 + archief Amedée GEVAERT.
- (8) Charles COPPIN: ° Oostende 5/6/1895; loodgieter, Torhoutsesteenweg 273 Oostende.
- (9) Albert PAUWELS: ° Oostende 7/1/1916; schoenmaker en wielrenner, Grensstraat 1A Oostende (zie De Plate februari 2001 blz 38-39).
- (10) Marcel VAN ISACKER: ° Dikkebus 20/4/1884. Hôtel de Bruges, de Smet de Naeyerlaan 10 Oostende. Gehuwd met Renilde VANBELLEGHEM, zuster van Camiel VANBELLEGHEM (stichter velodroom en vader van voorzitter Remi).
- (11) Emiel MASSENHOVE: ° Oostende 13/11/1909; brievenbesteller, Steenbakkerstraat 60 Oostende.
- (12) August HUBRECHTSEN: ° Oostende 24/6/1885; bankbediende mailboten, Dr. Verhaeghestraat 5 Oostende.



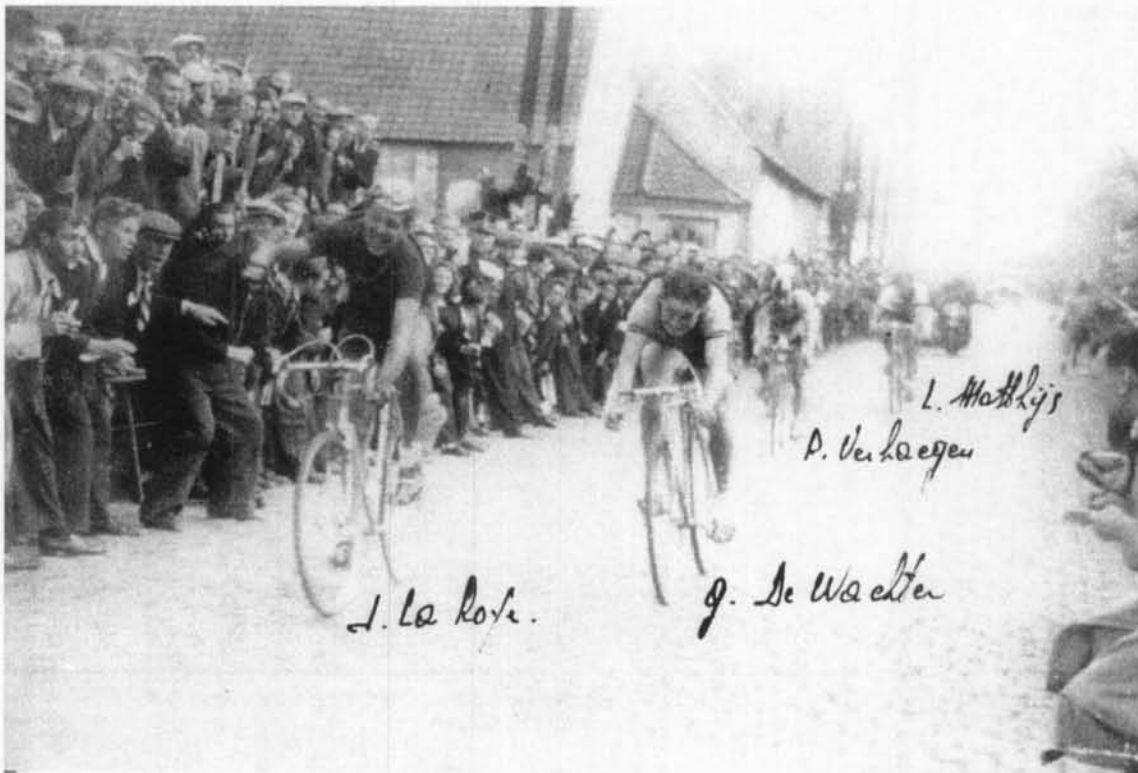
- (13) Odo INGHELBRECHT: ° Aartrijke 25/2/1913. Velomaker, hoek Kapellestraat 87A/Jozef II straat (nadien Radio Marlein, thans Kipling). Was ook spelbediende Kursaal Oostende. Later is hij wegens beroepsredenen naar Baden-Baden in Duitsland vertrokken.
- (14) René VANHOUCKE: brievenbesteller + caféhouder Stella, Nieuwe Dokstraat Conterdam-Stene.
- (15) Hubert LACOERE: ° Stene 17/9/1903; timmerman + caféhouder Sportpaleis, hoek Torhoutsesteenweg 422/Molenaarsstraat.
- (16) Cyriel LUST : ° Moere 21/9/1911, seingever NMBS Spoorwegen, Snaaskerke. Vanaf 1/1/71 te Stene Melkerijstraat 5.
- (17) Z.W. 27/1/1945.
- (18) Zie V.C. De Zeemeeuw deel 14, Oorlogsperiode 1940-44 in De Plate november 2006 blz. 302-308.
- (19) Z.W. 14/4/1945.
- (20) Z.W. 21/4/1945.
- (21) Het handelsblad van de Kust : Was de Vlaamse tegenhanger van het liberale weekblad Le Carillon. Verscheen voor de eerste maal op 9/12/1944. De uitgever was Fernand VOLLEMAERE. In augustus 1947 kwam er een fusie met Het Kustblad. Het Kustblad was een initiatief van Robert LANOYE (°1909 +1997) en Maurice VERBEKE, bijgenaamd 'el sombre picador'.
- (22) Z.W. 6/7/1945.
- (23) Z.W. 14/12/1945.
- (24) Mededeling Maurice FERIAER: 22/8/2006 en 23/11/2006.



Moen (West-Vl.) 1 juli 1945. Jean LAROYE met zijn nieuwe trui van Belgisch kampioen, omringd door zijn supporters en sympathisanten: (1) Odo INGHELBRECHT (velomaker). (2) Maurice BROCK. (3) Paul LAROYE. (4) Florimond MONTEYNE. (5) Jean LAROYE. (6) Georges TRAEN. (7) Remi VANBELLEGHEM (voorzitter). (8) Remi VICTOR (verzorger). (9) Pieter VANDAELE. (10) Prosper GHYSEL. (11) Emile OPSOMER. (12) Nestor VERSTRAETE. (13) Gaston EYLAND. (14) Christian LAROYE. (15) WEECKX.



Van links naar rechts. 1945: Charles COPPIN, Firmin DAUW, Cyriel TOMMELEIN, Gustaaf HUBRECHTSEN, Jean LAROYE, Voorzitter Remi VANBELLEGHEM, Georges CLAEYS, Maurice DESCHACHT, Jan PAUWELS, Cyriel LUST.



01 juli 1945: Kampioenschap van België juniors te Moen (West-Vl.) Zeemeewrenner Jean LAROYE wint overtuigend en wordt voor de eerste maal kampioen van België.

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2007

- Elke zaterdag.
- Van 23 december t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006 en 01 en 02 januari 2007).
- Van 17 februari t/m 25 februari (gesloten 20 februari).
- Van 31 mei t/m 15 april (gesloten 03 en 10 april).
- Van 17 mei t/m 20 mei.
- Van 15 juni t/m 16 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 27 oktober t/m 04 november (gesloten 30 oktober).
- Van 22 december 2007 t/m 06 januari 2008 (gesloten 25 december 2007 en 01 januari 2008).

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**

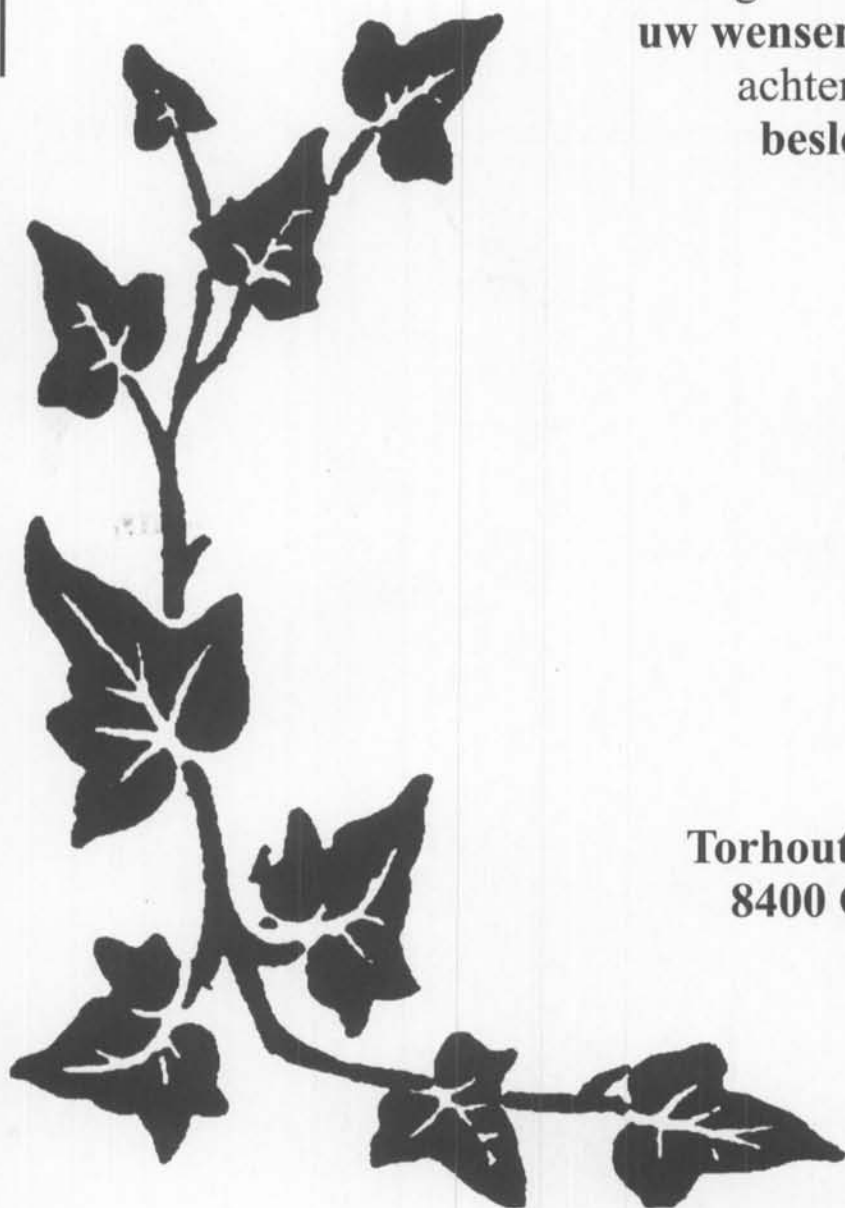
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

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