

Het doorsteken van de "autostrade" doorheen het Leopoldpark in Oostende: 1 ste helft 1956.

Vooraleer ieder daar zijn zeg over deed...

DEEL 1 : BETER SNELWEGVERKEER

Ik sla er het "Encyclopedisch woordenboek" van Verschueren op na en vind :

"Autostrade (Zuid-Nederlands) : snelweg voor auto's en andere motorvoertuigen, met speciale voorzieningen, zoals gescheiden rijbanen, middenbermbeveiliging, vluchtstroken en geen gelijkvloerse kruisingen of aansluitingen".

"Europawegen : in 1950 door 18 Europese landen geplande autosnelwegen voor internationaal verkeer", waaronder de welbekende E 40 (aanvankelijk de "autostrade" zonder meer genoemd, later de E 5) en de E17 (oorspronkelijk de E 3) (1).

Hoewel de autoweg Brussel-Oostende officieel eindigde op wat nu het "President John F. Kennedy-rondpunt" is, zijn de rijvakken tot aan de Vindictivelaan (de Verenigde Natieslaan) tot op heden algemeen benoemd en gekend als de "autostrade". Het doorsteken van de baan tussen de Vindictivelaan en de Leopoldlaan dwars doorheen het Leopoldpark werd in het Oostendse taalgebruik unaniem omschreven als de "doortrekking van de autostrade" wat in feite een foutieve woordenkeuze is. Alles wel overwogen, verkozen we de oorspronkelijke benaming ongewijzigd te gebruiken, gelet op de veelvuldigheid waarbij ze voorkomt in de overgeleverde documenten.

Foto Luc : de pas aangelegde autostrade, nog bijna verlaten



1 - Het duurde twintig jaar (1936-1955) vooraleer de eerste geplande Belgische autoweg Brussel-Oostende (lengte ongeveer 105 km) een feit was. In 1936 zag men de noodzaak in om de hoofdstad met de Kust te verbinden door middel van een brede, dubbele weg ten einde het steeds toenemend verkeer op te vangen. Nog op het einde van hetzelfde jaar werd begonnen maar de mobilisatietijd, de oorlog en nog enkele moeilijke naoorlogse jaren nuttig voor de wederopbouw van ons land beletten de voortzetting.

2 - Tot in 1949 was de autosnelweg slechts toegankelijk van Aalter tot Jabbeke. Het was iets, ja. Maar de tijd die men verloor om de autoweg te bereiken langs nauwe buitenwegen, kon men over die korte afstand nooit meer inlopen. Daarna is het allemaal heel wat vlotter, veel vlugger gegaan. In 1955 kon men reeds de autoweg op in Aalst om ongestoord door te rijden tot Oostende. Evenwel, alle werken aan deze snelverkeersweg uit cementbeton waren niet volledig beëindigd. Nog vele bruggen, nog talrijke opritten moeten ter afwerking voorzien worden (2). Midden 1957 stelde een reporter met voldoening vast, dat " (...) de autostrade, deze eerste Belgische snelweg, zeker een goede zaak is. De mensen van de kust en vooral de Oostendenaars hebben dit in het bijzonder ondervonden"(3).

"Einde 1954", aldus een communiqué van het Ministerie van Openbare Werken, "wordt met de wegbekleding tussen Jabbeke en Oostende begonnen om vóór het seizoen 1955 gereed te zijn. Dan wordt de autosnelweg naar Oostende van Aalst af opengesteld"(4). De aanbesteding voor de bouw van de strook Oudenburg-Stene werd toevertrouwd aan de Antwerpse firma Van Steenbeek (5). Voor de afwerking van het baanvak Oostende-Stene werden 125 werkdagen voorzien, te beginnen vanaf 15 november 1954 om met Pasen 1955, het begin van het "seizoen", gereed te komen.

"Wat al woorden zijn er niet gesproken en geschreven", verzuchtte het "Nieuwsblad van de Kust", "eer het eindelijk zo ver kwam dat in Oostende aan de autostrade werd begonnen. Nu, op zaterdag 13 november 1954, wordt de "eerste spade" met de nodige plechtigheid gestoken (...). De weg die de autostrade toebedacht is, zal grotendeels het tracé zijn van de vroegere spoorweglijn van en naar het Centraal Station, ook Station Oostende-Stad genoemd, dat in onbruik geraakt en gelegen is aan de oude handelsdokken. Een ander voornemen is, dat de verbinding tussen de Koninginnelaan en het Maria-Hendrikapark gescheiden zal worden door een nieuwe, bredere brug in vervanging van de toentertijd algemeen bekende "Ijzeren Brug". Verder is in het urbanisatieplan voorzien dat er "spoedig" een villawijk zal gebouwd worden in de omgeving van de autoweg. Wat de nieuwe autoweg betreft, is er een eerste rondpunt voorzien op de grens van Stene en Oostende, het toenmalig zgn. "Rondpunt Meiboom", alwaar de eigenlijke autostrade eindigt en dat sedert het begin van de zestigerjaren algemeen bekend, ja vele jaren "berucht" is als het "President Kennedyplein"(6). Het tweede rondpunt, met fontein, ter hoogte van het toen nog geplande "nieuwe stadhuis." (op de gronden van het gedempte derde handelsdok) en dat sedert 1965 de benaming "Vuurkruisenplein" draagt, krijgt een tweetal zgn. "afleidingsbanen". Een eerste vertakking loopt rechtstreeks naar het Kaaistation en kreeg de naam "Leopold III-laan" mee (7). Een tweede splitsingsweg leidt naar het Kursaal. Merkwaardig om lezen is : "via de bestaande Hendrik Serruyslaan die gedeeltelijk zal verbreed worden, waardoor een "stukje van het park zal dienen te verdwijnen".

Vijf maanden later, begin april 1955, was men, tegen beter weten in, nog dezelfde mening toegedaan. "Hopen wij dat (deze laan) tot aan het Postgebouw ondertussen op

de nodige breedte zal gebracht worden als waardige uitgang van onze autostrade" (8). En verder : "van het vroeger plan, een rechte baan naar het Kursaal te leggen die ons het Bloemenuurwerk zou gekost hebben, *komt niets in huis*." "Tevens zal de fontein van het Bloemenuurwerk tegen volgende zomer 1955 hersteld zijn" (9)

3 - Midden november 1954 werd met grote plechtigheid in Oostende "de eerste spade gestoken" van de grootste, gezamenlijk uit te voeren werkzaamheden. De prominenten waren toegestroomd op de veel te klein uitgevallen tribune opgesteld op het gedempte, derde Handelsdok en er was maar een matige belangstelling van het publiek dat achter de nadarbarelen stond. Adolf Van Glabbeke, de toenmalige Minister van Openbare Werken en tevens Burgemeester van Oostende buiten dienst, wees in zijn toespraak onder meer op het feit, dat "(...) de huidige autosnelweg reeds 1 miljard 400 miljoen (toenmalige) frank gekost heeft en dat het tijd wordt dat dit kapitaal benuttigd wordt". Na de "eerste spadesteek" (sic) greep een ontvangst plaats in het voorlopige Stadhuis (d.i. het gebouw van het Gerechtshof op het Canadaplein), gevolgd door een groot banket, iets dat zeer gebruikelijk was tijdens het bewind van Burgemeester Van Glabbeke. Ditmaal in het "Hotel Osborne" (hoek Albert I-Promenade en helling Capucijnenstraat) alwaar de vertegenwoordiger van de Firma Socol aan de heer Minister-Burgemeester een zilveren spade schonk (9a).

"Operatie Autostrade" was in Oostende gestart!

Foto Luc : eerste spadesteek door burgemeester Van Glabbeke



4- De rijweg van Jabbeke tot Oostende-Meiboom gereed!

Eén enkel vak van de weg kwam, de dag vóór Pasen 10 april 1955, met veel moeite en werken door de arbeiders van de firma Socol, tijdig gereed (10). De afwerking in Oostende werd met heel wat belangstelling door de hele bevolking gevolgd, zo merkte de krant op. Niettegenstaande het slechte weer was er toch een grote Paasdruchte : de autostrade, pas open, bracht een grote stroom toeristen aan. "(...) Te Oostende kon men spoedig geen plaatsje meer vinden om al die auto's te parkeren. Nu reeds werd bewezen dat één der bijzonderste vraagstukken, waaraan het Stadsbestuur en de politie aandacht zullen moeten besteden, het verkeersprobleem is (...)”(11). Vijf weken later luidde de klacht: "(...) Het nieuwe (betonnen) wegdek tussen Jabbeke en Oostende draagt reeds zichtbaar de sporen van een maand gerij! Dit zou te wijten zijn aan de weke ondergrond en aan het snelle tempo waarin het laatste gedeelte afgewerkt is moeten worden" (12).

5- De zogenoemde "autostrade" reikt tot in het volle centrum van Oostende (12a). Aanvankelijk dacht men met Sinksen dit laatste stuk autosnelweg te voltooien. De werken aan de brug die de Koninginnelaan met het Maria-Hendrikapark zal verbinden en waaronder de "autostrade" komt, verliepen naar wens (13). De grote rioleringswerken namen veel tijd in beslag (14). Reeds maanden eerder was te merken, dat "(...) met de autostrade voor ogen, de benzinepompstations als paddestoelen uit de grond zullen rijzen!". Eén der modernste was toenmaals het "B.P. Belgium"-Station op de gelijkvloerse verdieping van de pasgebouwde hoekresidentie "Palmer House" (het afgebroken ex-"Kanonhotel") (15). Het ene kwam, anderen verdwenen : het benzinestation "Panorama" (februari 1955) en het zgn. "Esso"-station (16) dat juist naast het drukke kruispunt aan het Canadaplein gelegen was en sedert maanden het zicht belemmerde.



Meer en meer werd teruggeschrokken voor de uitmonding van de zgn. "autostrade" (unaniem in Oostende werd deze benaming gebruikt, bij velen nu nog dagelijks!) op het Canadaplein. Een "lezersbrief" verwoordde de mening van menig een. "(...) Dat de beste oplossing was om de bomen op het Canadaplein te verwijderen en om een dubbele baan te maken tot aan de toenmalige "Oostendse Kredietbank" en ook om van het Leopoldpark een achttal meters bomen te verwijderen" (17). Opnieuw waren er klachten over de overhaasting waarbij men te werk ging (18) en twijfel om het voortbestaan aldaar van het Bloemenuurwerk (19).

6- De "autostrade" bereikt de Vindictivelaan. En ... wat dan ?

Het was de bevolking opgevallen hoe rond het eindpunt de inspanningen verdubbeld werden. Het zomerseizoen was al twee weken bezig. Op vrijdag 15 juli 1955 werd, en daar ben ik persoonlijk getuige van geweest, in recordtempo nog een stuk weg, schuin over de lengte van het Canadaplein naar de Hendrik Serruyslaan, geasfalteerd. Nog riek ik, natuurlijk bij wijze van spreken, het dikke, vloeibare bitumen en zie ik de drukte alom... Het officieel Feestcomité van Oostende (Octofer) speelde met het idee om op dit eindpunt een grote triomfboog op te richten waarop men de toeristen welkom zou heten. Maar daar is niets van in huis gekomen...(20).

Zaterdagmiddag 16 juli 1955 werd, met enige plechtigheden, het laatste stuk autoweg, van Stene naar Oostende (heden gekend als de Verenigde Natieslaan en verre van afgewerkt) voor het verkeer opengesteld. Maar, merkt het "Nieuwsblad van de Kust" op, wordt dit nu het drukste verkeerspunt van de Stad? Daar kan aan verholpen worden en hier duikt alweer het stokpaardje, hun eigen mening, van voornoemde krant op... Enerzijds door het dempen van het tweede handelsdok (en aldus het scheppen van heel wat ruimte), anderzijds door het "doortrekken" (sic) van de "autostrade" (sic) tot aan het Kursaal. "Dit laatste is een werk dat vanuit urbanistisch standpunt zich opdringt, wat men er ook moge over denken (E.S.). Er is geen kwestie van de bloemenhorloge uit het Oostendse stadsbeeld weg te nemen. (Immers), dit uurwerk zal niets van zijn aantrekkelijkheid verliezen zo het op een andere plaats wordt aangelegd". De reporter zag het nieuw aan te leggen wegdek reeds voor zich. "Een laan van 25 meter breedte die stadhuis en Kursaal verbindt, zou de bezoekers een enig zicht bieden en zou getuigen voor de grootheid waarmee te Oostende voortaan de stedenbouwkundige problemen worden aangepakt. Twee brede autobanen met in het midden kleine smalle hovingen, enkele dagbladstandjes en rustbanken ; aan weerszijden van de laan, onder de bomen, ruime parkeerplaatsen (...)" (21).

Aldus journalistmedewerker R.H. (Ray Huilmand). Hij had pech, want zijn hier uiteengezette ideeën strookten niet, helemaal niet met de opvattingen van Pros Vandenberghe, de feitelijke mede-eigenaar en "baas" van dit weekblad dat schier gedurig, soms negativistisch en onbillijk, het beleid en de persoon van Burgemeester Van Glabbeke bekritiseerde. Soms terecht, vaak zeer snedig, bijwijlen bijtend en onbesuisd, dan weer heel terecht en ongebonden. Wanneer voortaan gekibbeld werd over het al of niet "doortrekken van de autostrade (sic) door 'den hof'" hanteerde "Pros" (iedereen wist wie bedoeld werd), al of niet himself, de pen! En dan kon het regenen en waaien!!

De autoweg rendeerde. Vergeleken met het vorige jaar, werd op 30 juli-1 augustus 1955 een verhoging qua verkeer van 10 % in de Belgische kuststreek vastgesteld!

(22). Eén der prangendste vraagstukken waarmee heel de Kust te kampen had, was het parkeer- en verkeersvraagstuk. Alsook de vaak zeer gebrekkige verlichting op de rond- en eindpunten van de "autostrade" (23). Maar ook op het gebouw van het

Kursaal, voor een gedeelte opengesteld sedert 1 juli 1952 (24) en waarop elk opschrift "Casino" en/of "Kursaal" ontbrak (25). Trouwens, sinds augustus 1955 en ongewild tezelfdertijd met de "autostrade"-uitmondingsperikelen, woedde een felle strijd om de "zgn. overdracht van de concessie van het Kursaal, van de heer de Ramée, op de maatschappij A.M.B.C.K.O.". Het nijdig gevoerd geschil werd pas begin december 1955 bijgelegd (26).

DEEL 2 : TOUWTREKKEN OM HET DOORSTEKEN VAN HET PARK

Het seizoen bracht extra gemotoriseerd volk allerhande aan en de verkeersproblematiek werd benauwend, ja urgent. De "uitmonding" (sic) van de "autostrade" (sic) vroeg om een aanvaardbare oplossing, maar de weinige pro's en de vele "contra's" verhitten de gemoederen en de opinies. "Men" wilde wel een oplossing, officieel voor het "algemeen belang" maar in feite wenste niemand van zijn standpunt iets in te leveren, en vooralsnog bleef ieder zijn stelling voor de juiste houden. En toch diende dit adderkluwen aangepakt te worden!

"Het laat geen twijfel dat de huidige regeling zeer slecht is en talrijke verkeersmoeilijkheden met zich meebrengt". Op donderdag 22 september 1955 werden hoge staats- en stadsambtenaren alsook afgevaardigden van de "Nationale Maatschappij voor Buurtspoorwegen" (N.M.B.V.) op het Stadhuis gevraagd om samen met de politieke beleidsmensen "de beste oplossing voor deze netelige kwestie" uit te zoeken. Intussen had het College van Burgemeester en Schepenen beslist dat er twee beperkingen waren : aan de plaats van het bloemenuurwerk mag niet getornd worden (voorstel van Schepen Vroome) en het August Beernaertmonument mag in geen geval verplaatst worden (voorstel van Schepen Dehouck) (27)

Deze bijeenkomst was in schijn opbouwend en vrijblijvend van gedachten. De aap kwam vrij spoedig uit de mouw, tot verontwaardiging van de reporter, wel niet in het gezelschap toegelaten maar blijkbaar achteraf duivels goed ingelicht door iemand die, waarschijnlijk met opzet, uit de biecht sprak.

"(...) Tegen alle verwachtingen in, werden er onmiddellijk sedert zeer lang (sic) voorbereide en uitgewerkte plannen op tafel gebracht door ingenieur Devos die het "doortrekken" (sic) van de "autostrade" (sic) aldoor het Leopoldpark voorstelde, daarin gesteund door de heren (meervoud) directeurs-generaal die de "ziel" van onze Oostendse mensen niet kennen. In den beginne nam de Burgemeester, voorzitter van de vergadering, een twijfelachtige houding aan. Maar later bleek duidelijk dat hij de voorgelegde plannen goedkeurde en aldus zijn toestemming zou verlenen tot het doorbreken van het Leopoldpark. Waarbij een zeer groot deel van de oostzijde zou afgenomen worden, met inbegrip van het prachtig pleintje waar sedert de oorlog iedere zomer verschillende avondfeesten voor soms meer dan 2000 toeschouwers gegeven worden in een feeëriek kader dat nergens anders kan teruggevonden worden" (28).

Zelfs na verloop van twee jaren riep de krant nog de herinnering op van het opgeofferde terrein: "sinds deze doorbraak (...) is men in het Park het mooie plein van openluchtvoorstellingen kwijt. Iedere zomer werden daar heerlijke openluchtfeesten gegeven, meestal door de (folklore)groep "Het Loze Vissertje" en door de "Dansgroep Rose d'Ivry". En in dit prachtig kader van bomen en groen kenden deze openluchtvoorstellingen een groot succes" (29).

De teerling was geworpen, het gekibbel en gekijf alom kon beginnen. "Een echt vandalenwerk noemen we het, fulmineerde de krant, "en dat zo gemakkelijk niet zal uitgevoerd worden, want benevens deze schending van buitengewoon natuurschoon wordt de verkeerskwaal (...) nog erger gemaakt en herhaald op een nieuw punt (...)" (30). Na opwerpingen door twee hogere stadsambtenaren verzette Eerste Schepen Emile Vroome, vermoedelijk reeds vooraf in het College op de hoogte gesteld, zich fel tegen het voorstel. Ondanks zijn diverse argumenten, redelijk van inhoud en getuigend van gerijpte ervaring inzake stadsbeleid, "(...) werd er op het laatst reeds gesproken over een te sluiten overeenkomst tussen Staat en Stad voor de snelle uitvoering van het doorbrekings- of vandalenwerk (E.S.). Maar de leden van de Gemeenteraad dienden hun fiat te geven en zij hadden te beslissen over het lot van dit parkschoon!(31).

"Het Nieuwsblad van de Kust", notoir tegenstander van Van Glabbeke en zijn drijfverijen, had hier een ferme kluit aan. Een greep uit haar schamperproza : "Oostende verwoest en verward, een fameuze bok en een kemel van belang, een grote vergissing, schandelijk vernielingswerk, onverantwoorde verkeerswanorde, een ramp, een schending van buitengewoon natuurschoon, echt vandalenwerk, een dwaze en overhaaste doortrekking". Kapitein Haddock of wijlen Jos Van Eynde, politicus en gevreesd editorialist van de Antwerpse socialistische "Volksgazet" konden het niet beter gezegd krijgen...

Na bijna vijftig verlopen jaren, is het moeilijk, ja schier onmogelijk om de opinie, toén welteverstaan, van de doorsnee Oostendenaars te peilen en te toetsen. Door overlevering weten wij dat een zeer grote meerderheid huiverachtig, meer nog afkerig en vijandig stond. Tenware men qua betoog en ideeën te rade gaat bij het pleidooi voor de "redding" van dit bedreigd stuk van het Leopoldpark. Reeds einde september pakte de prille "De Plate", toen nog Folklorekring genoemd, uit met de volgende slogan: "Nee! Geen schending van onze Hof!" (32) "en dan nog juist het mooiste stuk van het Leopoldpark" (33), op 8 november herhaald "(...) daar elders in de stad hierover ook nogal opschudding is" (34). Begin november 1955 richtte het Bestuur van "De Plate" zich in een "Open Brief" tot de Gemeenteraadsleden, "een warm pleidooi voor het weinige natuurschoon (sic) van onze stad". De opeenvolgende punten in de argumentatie vertolkten mijn inziens wat trilde, wat "leefde" onder de mensen en verdienen, ook nu nog, een weergave quasi in extenso :

"(...) De doortrekking van de autostrade door het Park ware een zware slag voor ons stedenschoon en de aantrekkelijkheid van de stad op de vreemde bezoekers. Inderdaad: de doortrekking betekent de vernieling van het schoonste gedeelte van dit prachtig park, juist het gedeelte waar 's zomers de schitterende avondfeesten gegeven worden.

Maar er is meer (...) Elders tracht men, waar het mogelijk is, wat groen en bloemen te planten, hier neemt men integendeel ganse oppervlakten bloemperken, bomen, struiken en heesters weg, en dit "zonder de minste aanvaardbare of logisch te verantwoorden reden". En het Bloemenuurwerk? Verplaatsing is eenvoudig niet denkbaar, dit zou de onherroepelijke schending betekenen van het mooiste stadskader dat wij bezitten, met de Leopoldlaan en zijn beplantingen – die zouden verdwijnen – en de square (sic) van het monument Beernaert, die beide eveneens bedreigd zijn.

De huidige uitmonding (...) is reeds gebleken een grote vergissing te zijn (;) bij verdere doortrekking wordt de stad letterlijk in twee gesneden, en ontstaat de volgende onmogelijke toestand :

1/ UITMONDING:

Rond het bloemenuurwerk, - dat op een eiland komt te liggen – ontstaat een dubbel en zeer gevaarlijk verkeersknooppunt. De twee armen van de autoweg draaien immers rond het uurwerk – hoe zal men dit nog kunnen bereiken ? –om op de Leopoldlaan te komen, en verdubbelen aldus de reeds gevaarlijke kruising K. Janssenslaan, H. Serruyslaan, Witte Nonnenstraat. En op dezelfde hoek bevindt zich ook het Postgebouw!

Hier wordt dus een verkeersvraagstuk geschapen, daar waar er thans geen is. Is dit het doel van een autostrade ?

2/ GEVAAR LANGSHEEN DE DOORTREKKING :

Rond het Park bevinden zich vier der grootste scholen van de stad, benevens in de onmiddellijke omgeving talrijke lagere scholen. Samen een bevolking van duizenden (sic) kinderen en jongelieden van wie de meesten dagelijks verschillende malen langs of door het Park moeten gaan. Zij allen zullen benevens de drukke H. Serruyslaan, nu ook de autobaan moeten kruisen! Wie zal hun veiligheid waarborgen, en voor welke ingewikkelde ordemaatregelen zal ons politiekorps, dat reeds meer dan zijn handen vol heeft, niet komen te staan ? En wat zullen deze maatregelen aan de stad, die zulks waarlijk niet nodig heeft, weer niet kosten? Het is duidelijk dat men, in plaats van een oplossing voor het verkeer te vinden, precies het omgekeerde resultaat zal bereiken!

3/ EEN OPLOSSING :

Het is niet aan de Folklorekring om een andere oplossing voor te stellen, alhoewel deze voor de meerderheid der Oostendse bevolking in het oog springend genoeg is.

Er zou moeten bestaan, hetzij in een verbreding van de H. Serruyslaan, hetzij radicaler en de solutie van alle moeilijkheden brengend : vanaf het rondpunt Albert Hall een nieuwe uitmonding voorzien en het huidige afschaffen. Vandaar zou de vertakking (sic) over de gedempte handelsdokken lopen en het verkeer langs de talrijke zijstraten van de Vindictivelaan en langs de Visserskaai afleiden. Hetgeen tevens de nodige parkeerplaatsen en de zo lang betrachtte ruimte vóór het Zeestation zou meebrengen" (Einde van de brief) (35).

Anderen van wie de opinie ons alsnog bereikte, zoveel jaren later, dienen kort vermeld. Pros. Vandenberghe, en hij was lang niet alleen van dat gedacht, poneerde volgende "eenvoudigste oplossing (:)... de handelsdokken doen verdwijnen! (36). De "Architectenkring van Oostende" besprak op zaterdag 8 oktober 1955 "het probleem van de uitmonding van de autostrade" (37). Een "lezersbrief" stelde : "(...) doorheen ons mooi park, één der allerlaatste plaatsen waar, in de stad zelf, wij nog groen aantreffen...

De bewering dat het plaatsen van verkeerslichten het verkeersgevaar zou uitschakelen, houdt geen steek. Wat het park zelf betreft : sommigen opperen dat de bomen toch dood zijn door de overstromingen (sic). Deze bewering houdt evenmin steek (...)" (38).

Tijdens het jaarlijks feest van het Stadspersoneel, op maandagavond 14 november 1955 in de Ambassadeurszaal van het Kursaal, stak conferencier Staf Decler fuintjes de draak met de geplande, zo betwiste "ingreep" : "Wij hebben reeds een mooie naam voor die baan (...) want gezien het "park weg" moet, noemen wij die

baan "Parkweg"!". Er werd flink gelachen. Alleen de Burgemeester keek een beetje groen ...(39)

DEEL 3: IN DE GEMEENTERAAD

1/ ORDEMOTIE VAN EEN LID VAN DE OPPOSITIE:

Het dossier lag uiterst gevoelig en bevatte, bij wijze van spreken, buskruit! De heer Roger De Kinder, leider van de socialistische fractie, lanceerde een "schot voor de boeg". In de Gemeenteraadzitting van begin november 1955 diende hij een zogenaamde "ordemotie" in. Nog was het een voorafgaande discussie – iedereen was zenuwachtig en werd ongeduldig – maar de toon was gezet. Burgemeester Van Glabbeke verklaarde, dat deze "*kwestie*" op de dagorde van de volgende zitting zal staan. "Wat de beslissing zal zijn (,) dat is een andere zaak. Er werden dienaangaande reeds vroeger beslissingen genomen".

Bondig samengevat : reeds kort vóór 1939, het begin van de tweede wereldbrand, en kort daarna was in de toenmalige Gemeenteraad beslist, dat de uitmonding van de autoweg doorheen het Leopoldpark liep en dat het Bloemenuurwerk zal verplaatst worden. "(...) Een nieuw plan van aanleg droeg de goedkeuring weg in de Gemeenteraadzitting van 1 juli 1951, toen de heer De Kinder Schepen van Openbare Werken was. Later werd dit plan bij Koninklijk Besluit van 30 november 1951 bekrachtigd", aldus de Burgemeester. Van Glabbeke besloot : "Het huidige Schepencollege heeft beslist niet te raken aan het Bloemenuurwerk. Maar ik wil doen opmerken dat er aangaande deze doortrekking bij een openbaar onderzoek niet één klacht is binnengekomen".

- *Dhr. De Kinder:*

"(...) Maar gij vergeet te zeggen dat de Gemeenteraad van 1952 oordeelde om op dit plan van aanleg terug te komen en eventueel te wijzigen.

- *De Burgemeester:*

"(...) Het Schepencollege heeft de wens uitgedrukt om de zaak opnieuw te bespreken. Vooral nu er zoveel nieuwsbladen zijn die erover schrijven en wrijven (sic), en er niet eens van op de hoogte zijn.

- *Nota van de redactie van het "Nieuwsblad van de Kust ":*

"De bladen zijn evengoed op de hoogte van deze kemel (sic) en willen dat deze vermeden worde, vóór het te laat is" (40).

2/ VROEGER GENOMEN STANDPUNTEN EN BESLUITEN OPGERAKELD !

Een en ander welbeschouwd, kan geconcludeerd worden dat deze ingrijpende aangelegenheid – samen met de ligging van het toen nog her op te bouwen nieuwe Stadhuis - geleid heeft tot de meest verhitte, gepassioneerde discussies die ooit de naoorlogse Oostendse bevolking geraakt en beroerd hebben!

Is het een wonder dat teruggegrepen werd naar terzake vroeger opgeworpen ideeën en beslissingen om het "eigen gelijk" kracht bij te zetten?

Beweerd werd dat ook Henri Serruys, de vier jaren eerder overleden, alom gerespecteerde voormalige Burgemeester en liberaal van gezindheid, -voorzitter was van het doorsteken van de "autostrade" tot aan de Leopold II-laan. Hij bedoelde "geen straat maar een wandeling voor voetgangers" (uitspraak in de Gemeenteraad d.d. 17 mei 1946); "de gedachte om de Hendrik Serruyslaan te verbreden (...) bestond dus ook bij dhr. Serruys" (Gemeenteraad; 1 juni 1951). Wat een jaar later ook overeenkwam met de opvatting van Jan Piers, toen lid van de C.V.P.-oppositie : "langs de H. Serruyslaan

welke zou kunnen gebetonneerd en en rechtgetrokken worden, met langs de ene kant van het Park, onder de bomen, parkeergelegenheid”.

Tijdens dezelfde gemeenteraadszitting van 13 juni 1952 verklaarde Emile Vroome – als waarnemend Burgemeester-Voorzitter en als langjarig, invloedrijk, ervaren liberaal politicus – dat hij geen partijganger was, noch van het verdwijnen noch van het verplaatsen van het Bloemenuurwerk. “Er is reeds sprake geweest om het te verplaatsen naar de hoek van De Post, dus aan de noordoosthoek van het Park. Maar daar is nooit zon en een bloemenuurwerk dat nooit beschenen wordt door de zon, is haast niet denkbaar. Ik denk dat het de mening is van het College daaraan niet te roeren”. Op 22 september 1955 uitte Emile Vroome zijn vrees dat bij een “doortrekken” (sic) “de stad als het ware in twee zal worden verdeeld en dat er wezenlijk gevaar zal bestaan voor de schoolkinderen, voetgangers, fietsers, enz.” (41). Achteraf beschouwd, dit gevoel van beklemming en ongerustheid bleek na verloop van jaren overdreven, ja goeddeels ongegrond maar de tijdgenoten vonden het toen reëel en afschrikwekkend.

3/ INTERMEZZO:

De grote dag van de beslissing was dichtbij. De stellingen waren of werden ingenomen. Er werd voor gezorgd dat de fracties van de meerderheid (liberalen en C.V.P.) in de Gemeenteraad vooraf gewonnen waren voor het “doortrekken”(sic), zodat nare discussies, tweedracht en dissidentie ter gelegenheid van de stemming zou uitgesloten zijn. Via het plaatsen van gesynchroniseerde verkeerslichten bij het begin (Vindictivelaan) en het einde (Karel Janssenslaan) van de nieuwe weg zouden verkeersopstoppingen grotendeels vermeden kunnen worden (42).

4/ DE BESLISSING, 2 DECEMBER 1955 : JA VOOR DE “DOORTREKKING”!

a/ Argumenten:

*Karel Goetghebeur (CVP) : “niet alleen een verkeersprobleem maar in de eerste plaats een *toeristisch* probleem”;

*Roger De Kinder (Socialisten) : laat de “uitmonding” zoals het is; liever “vooraf wat meer ondervinding opdoen”;

*J. Dehondt (Liberalen) : “geen andere oplossing mogelijk...”;

*Henri Edebau (Socialisten) : “nergens vindt men een autostrade die dwars door een stad loopt”;

*Emile Vroome (Liberalen): gelet op de evolutie van het verkeer “liever nog wat meer ondervinding opdoen”;

*Adolf Van Glabbeke (Burgemeester, Liberalen) : “Na al die jaren besprekingen werd beslist om de “autostrade” (Sic) doorheen het Park te trekken. Waarom nu nog veranderen?”

*Leo Porta (C.V.P.) : “ik begrijp niet waarom men de “autostrade ” (sic) wil weghouden van het hart van Oostende”;

*Sebastiaan Boudolf (socialisten) : hij is de enige, zo merkt de journalist van "Het Nieuwsblad van de Kust" op, van heel de Raad die zich herinnerde dat er ook nog voetgangers bestaan!

*Roger De Kinder (Socialisten): Burgemeester Serruys sprak indertijd van een "wandellaan" en niet over een autostrade (sic). Maar dhr. Van Glabbeke heeft niet bewezen dat het niet-doortrekken nadelig zou zijn!

b/ Het verdict: 13 vóór, 9 tegen en 1 onthouding:

*Vóór:

-C.V.P. : Mej. Tratsaert en de heren Piers, Porta, Vanhooren, Felix en Dehouck;
-Liberalen : de heren Rau, Six, Dehondt, Facon, Dehaene, Degrave en Van Glabbeke.

*Tegen:

-Liberalen : de heren Quaghebeur en Van den Driessche;
-Socialisten : de heren Edebau, De Kinder, Reynaert, Boudolf, Miroir en Lauwereins;
-C.V.P. : de heer Goetghebeur.

*Onthouding:

de heer Vroome : "Om dezelfde reden als in 1946. Dan was er immers sprake van een wandelweg" (43).

Ongeveer anderhalf jaar later onderstreepte het "Nieuwsblad van de Kust", dat het te danken was aan de "kranige" tussenkomst van Schepen Vroome dat het Bloemenuurwerk nog op dezelfde plaats stond (44).

DEEL 4 : VERDER VERLOOP

1/ DITJES EN DATJES

*Naamgeving aan de "Oostendse autostrade" (die ze in feite nooit geweest is...) heet voortaan "Verenigde Natieslaan" (45)

*Einde maart 1956 : "(...) Het is zover...In de voorbije weken werden talrijke bomen en struiken uit het Leopoldpark verwijderd om plaats te maken voor de nieuwe baan" (46).

*Dinsdagmorgen 3 april 1956 : er werd een aanvang gemaakt met de (verhardings) werken (...)" (47).

*Met een grondige verbouwing van de Leopoldlaan als gevolg, zonder in details te treden (48). Anderzijds werd van stadswege, zoals in 1955, overal opnieuw een wedstrijd voor bebloemde gevels en tuintjes uitgeschreven (49).

*De stad Oostende kende tussen Pasen en Sinksen 1956 maar weinig straten waar niet gewerkt werd (50) en het leek één grote bouwwerf (51).

*De officiële opening van de eerste Belgische autoweg, Brussel-Oostende, vond plaats op zaterdag 21 april 1956 (52); burgemeester Van Glabbeke was niet aanwezig (53).

*"Nu ons mooi park vernietigd werd". Elkeen heeft met veel spijt en zelfs met bitterheid kunnen vaststellen dat de vernieling van ons mooi park een feit is en dat het uurwerk dat er is blijven staan (op een eilandje), zelfs geen zin meer heeft. Ook de twee beelden (dat van Malfeyt) en in het bijzonder dat van James Ensor, staan er als verloren (...)" (54). Ook in deze aangelegenheid zal de krant zich af en toe tegenspreken in opvatting...

*Onhandig en potsierlijk, is einde mei 1956, volgende oproep: "Nu het zomerseizoen 1956 vóór de deur staat, doet het Stadsbestuur (...) beroep op de bevolking, opdat de aanleg van parken en hovingen in Oostende geëerbiedigd zou worden (...)" (55).

2/ DE NIEUWE PARKWEG OPEN.

"Zaterdag 30 juni 1956 (...) Het werd een ramp, omdat deze baan niet af was. (...) Er dient nog een laag (asfalt) gegoten, zodat er op vele plaatsen oneffenheden zijn en de tramrails centimeters boven de baan uitsteken (...) Vóór het Bloemenuurwerk was er geen voetpad, men kon er op vele uren (sic) zelfs niet geraken (...)" (56). Midden juli 1956 : " (...) het voetpad vóór het Bloemenuurwerk ligt nog steeds open (...): losse kasseistenen en zand om een der mooiste aantrekkelijkheden van onze stad te bewonderen. Ook aan de parkeerplaatsen naast de nieuwe weg wordt heel eenvoudig niet verder gewerkt.

Ondertussen is het bijna onmogelijk een parkeerplaatsje in stad te vinden" (57). Veertien dagen later : "de verkeerssignalisatie werkt reeds, iets wat zeker niemand zo spoedig verwacht heeft. Geen mechanisch stelsel : er is steeds een agent nodig om de lichten te doen functioneren". En één van de gezworen vijanden van Van Glabbeke maar weer sakkeren en vitten : "het zal nog heel wat tijd en vooral veel geld kosten, vooraleer er wat orde zal zijn in deze verkeerssoep!" (58)

3/ VELEN BLEVEN HET EEN "GROTE FLATER" VINDEN.

Schepen Vroome vroeg zelfs met aandrang een herbespreking terzake in het College aan. De Burgemeester weigerde categoriek... Een knallende, ongeziene ruzie brak los! (59).

4/ Een handige manier van berichtgeving om "stout" te spreken en speldenprikken te geven, is een bundel geruchten en "losse babbels", gegroepeerd in een volkse rubriek en gestoffeerd met weetjes en nieuwtjes allerhande. Zo ook de zogenaamde "Verre Kieker" in de rubriek "De wachter van de Vuurtoren meldt":

- (...) dat ook de parkeerplaatsen (59a) in het Leopoldpark nu spoedig zullen klaar komen, nu het seizoen voorbij is (60);
- (...) dat deze parkeerplaatsen ook aan een echt slakkengangetje vooruit gaan;
- dat men in dit tempo zeker nooit zal klaar geraken vóór het Rat Mort Bal (cursief) (61);
- (...) dat de politieagenten die de verkeerslichten aan het Bloemenuurwerk regelen, waarlijk niet te benijden zijn;
- dat deze mensen in gietende regen of bijtende koude daar maar steeds aan het knopje mogen staan draaien;
- dat men deze mensen wel enige bescherming tegen het gure weder zou mogen geven;
- dat wij echter niet begrijpen waarom men zo lang wacht om deze verkeerslichten mechanisch te laten werken (62);
- (...) dat onze burgervader Adolf nochtans zou moeten weten dat onze radar boven op de "torre van Ostende" staat en men van daaruit enorm veel kan zien en horen! (63).

5/ Ter gelegenheid van het "Bal du Rat Mort", gehouden op zaterdag 9 maart 1957, werden voor het eerst de nieuwe parkeerplaatsen in het Park opengesteld en gebruikt

(64). En, o ironie, voor 1957 was een som van 225.000 frank op de Begroting "voorzien voor beplantingen langsheen deze autostrade (sic) door het Park" (65).

De socialistische oppositie in de Gemeenteraadszitting van eind januari 1957 hekelde de "vele verkwistingen". Fractie leider Roger De Kinder : "(...) tussen haakjes gezegd: deze doortrekking (sic) heeft het verkeer veel ingewikkelder gemaakt en niets opgelost. Wanneer men er rekening mede wil houden dat iedere agent jaarlijks 100.000 frank kost, zonder van de kosten der installatie te spreken, denk ik wel het woord "verkwisting" te mogen gebruiken om deze innovatie te kwalificeren" (66).

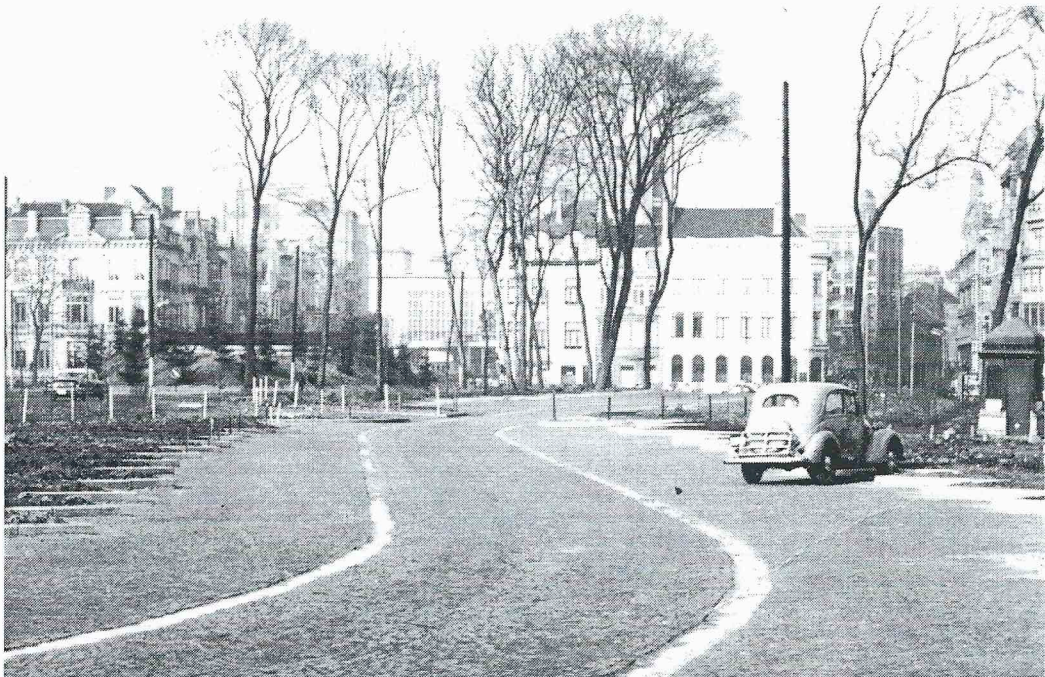
En daar kwam "Verre Kieker" weer op de proppen. Over het uitblijven van de verkeerslichten aldaar "meldt de wachter van de Vuurtoren":

- "(...) dat het weinig logisch is dat men de bewoners aanspoort om hun huizen te bebloemen wanneer men eerst een deel van ons mooi park vernield heeft;

- dat het seizoen 1957 praktisch vóór de deur staat en dat van die beloofde verkeerslichten niets in huis is gekomen. Ook niet aan het Bloemenuurwerk" (67).

Een andere onhandigheid werd op de korrel genomen. In het Leopoldpark waren mooie, nieuwe, witte zitbanken geplaatst, "de meeste met zicht op... het drukke gedoe van de "autostrade" (sic). Moderne tijden..." (68) .

Foto Luc : de nieuwe parking aan de autostrade



Zowel het parkeer- als het verkeersvraagstuk bleven twee zorgenkinderen "die zo nauw verband houden met de toeristische bloei van onze stad. Men meende ze opgelost te hebben met de "dwaze" doortrekking in het Leopoldpark" (69). "Was niet gans Oostende (sic) tegen het doortrekken (sic) van de autostrade (sic) doorheen het Leopoldpark? En toch werd het vandalenwerk met al zijn nadelige gevolgen voltrokken" (70).

Einde 1958 besloot het Bestuur der Rijkswegen "binnenkort" (sic) over te gaan tot het plaatsen van verkeerssignalisaties aan vier drukke kruispunten te Oostende, waaronder zowel de Leopold II-laan en Karel Janssenslaan als de Leopold II-laan en de Vindictivelaan (71).

Bijna vier jaren later, einde mei 1963, werd besloten om rondom het Leopoldpark een parking aan te leggen. "De voetpaden zullen verdwijnen en tandvormige parkeerplaatsen zullen er in de plaats komen" (72).

DEEL 5 : DE VERPLAATSING VAN HET BLOEMENUURWERK

1/ TOESTAND

Iets meer dan een jaar was verstreken sedert beslist werd, zeer tegen de zin van heel wat Oostendenaars, tot het doorsteken en het opofferen van het oostelijk deel van het Leopoldpark. Wel was het Bloemenuurwerk, voornamelijk onder impuls van Eerste schepen Vroome (73) gespaard gebleven op de oorspronkelijke plaats sedert 1933. Maar ontdaan van het omringende groen, was het in feite haar vroegere luister kwijt, geïsoleerd "op een eiland" en geprangd tussen twee omkaderende autobanen. Wat kon hiermee nog aangevangen worden? Dat was de vraag...

2/ DE INTERPELLATIE VAN JAN FELIX :

- In de Gemeenteraadszitting van 8 maart 1957 hield de nog vrij jonge, niet zo ervaren advocaat Jan Felix (C.V.P.), kersvers opvolger van de pas overleden Albert Daems, een opgemerkte interpellatie die waarschijnlijk de denktrant van heel wat Oostendenaars en raadsleden weergaf :

"(...) Ook als toeristische aantrekkelijkheid heeft dit uurwerk veel van zijn waarde verloren, daar het niet meer in een kader van groen en bomen staat. Wat de nieuwe plaats betreft die aan het Bloemenuurwerk zou moeten gegeven worden, vind ik 'achteraan het Marie-Joséplein' geen geschikte plaats, maar het ware beter dit uurwerk in het park zelf te plaatsen. Het bruggetje met de rotsen eronder loopt nu toch dood. Men zou beter deze plaats opvullen en daar het uurwerk plaatsen, met de voorzijde naar het Park. Dit is mijn inziens de beste plaats".

- Schepen K. Dehouck : "(...) Wat de kosten betreft, het ganse verplaatsingswerk zou maximum 300.000 frank kosten" (74).

- Schepen E. Vroome, wat te verwachten was, verdedigde op krachtdadige wijze het behoud op de oorspronkelijke plaats, hierbij gesteund door de socialistische oppositie : "(...) eenieder moet bekennen dat het juist de prachtige ligging is, zichtbaar vanaf het Kursaal, die dit Bloemenuurwerk zijn wereldfaam geschonken heeft" (75).

3/ COMMENTAAR VAN HET "NIEUWSBLAD VAN DE KUST".

"(...) Zoals de toestand thans is, kan deze niet behouden worden, dat is ook onze overtuiging (...) En dan : wat gezegd van het esthetisch uitzicht van de Leopoldlaan? Het mooiste en aantrekkelijkste centrum van de stad heeft men volgezet met wansmakelijke signalisatieborden en een politieagent op verhoog die net als een circusreclamevent (sic) armen naar boven, links en rechts zwaait. Ook wordt er zo dikwijls gevraagd dat er meer groen, bomen, bloemen, enz. zouden aangelegd worden in onze stad. En wat heeft men thans niet van bomen weggehakt waaraan men zoveel behoefte had? Is dit de esthetiek in de handen werken? (...) Het laatste woord in deze belangrijke zaak is gelukkig niet gezegd. Het is geen principiële, politieke zaak (E.S) en wij hopen dan ook dat alle vrijheid zal gelaten worden te dezer gelegenheid" (76).

Einde augustus 1957 hanteerde de mede-eigenaar van "Het Nieuwsblad van de Kust", Pros Vandenberghe, zelf de pen en verdedigde gloedvol het behoud, op dezelfde plaats, van het Bloemenuurwerk! (77). Alweer tegenspraak...

4/ VERPLAATSING OF NIET?

-Heel kort daarna, midden september 1957, verklaarde Van Glabbeke, Burgemeester, "dat er geen centen in de kas zijn om dit (dure) werk te doen". Of wil hij niet, sneerde de door ons doorploegde krant, "om aldus niet te moeten toegeven dat het doorsteken een 'kemel van belang' was?"(78).

-Einde januari 1958 : Jan Felix vraagt in de gemeenteraad de 'stand van zaken' en opheldering terzake. Schepen Dehouck antwoordde dat de plannen nog niet klaar zijn (...) en dat dit niet veel zal kosten aan de Stad, mits 700.000 frank als zgn. "oorlogsschade" kan losgekregen worden (79).

-Midden juni 1958 werd het vijftienvig jarig bestaan (1933-1958) van het Bloemenuurwerk gememoreerd. Het was en is één der juwelen van het Oostends patrimonium. Een toeristische troef van formaat. "Jaarlijks worden ongeveer 15.000 verschillende planten gebruikt voor de versiering", met maanden voorbereidend werk en toewijding in de serres van de Beplantingsdienst! (80).

-Vanaf midden oktober 1958, vlak na de gemeenteraadsverkiezingen, wenste een nieuwe politieke coalitie (C.V.P. en Socialisten) het beleid te herzien en bij te sturen (81). Jan Piers, advocaat en C.V.P. -er, uittredend Schepen, werd de nieuwe burgemeester (81a). De financiële situatie van de Stad was benard; Eerste Schepen Roger De Kinder (Socialist) lag aan de basis om, na verloop van tijd, de stadsbegroting weer in evenwicht te brengen (82).

-Eén van de zaken die om een oplossing vroegen, was de plaats van het Bloemenuurwerk: "de schending van het Leopoldpark is een feit waaraan niets meer te doen is. Maar het werk is half af, het uurwerk hindert enorm het verkeer" (83).

5/ HOERA! HET BLOEMENUURWERK KOMT OP EEN BETERE PLAATS...

In de loop van 1962 werd beslist om het uurwerk te herplaatsen. Ik hark de weinige, overgeleverde concrete gegevens bijeen:

-Einde november 1962 : "(...) Eindelijk zal men dan toch de werken kunnen aanvatten. De openbare aanbesteding heeft plaats op donderdag 20 december 1962 op het Stadhuis. De kosten worden geraamd op 450.000 frank voor de bouwwerken en op 550.000 frank voor de fonteinen. Deze werken zouden in het begin van 1963 aangevat worden, om tegen het zomerseizoen gedaan te kunnen zijn. Het Bloemenuurwerk zal in het Leopoldpark blijven, langsheen de verlenging van de "autostrade" (sic)" (84).

-Stand van zaken, derde week van mei 1963 : "De werken (...) vorderen goed. Het uurwerk zal zeker vóór het seizoen 1963 verwijderd zijn en de verkeersmoeilijkheden op deze plaats zullen er fel door verminderen. Maar het uurwerk zal vermoedelijk nog niet tegen het zomerseizoen op zijn nieuwe plaats prijken" (85).

-Einde juni 1963 : Op een vraag van het gemeenteraadslid Marcel Friederichs (P.V.V.), antwoordde de bevoegde schepen Kamiel Dehouck, "dat de

liefhebbersfotografen reeds hun apparaten mogen opstellen, want dat alles kant en klaar zal zijn vóór het einde van de week" (86).

-Midden juli 1963 : "Foto Luc" maakte een kiekje voor de lezers van de krant; zo kon eenieder zich de visu overtuigen van het gebeuren: "De verplaatsing van het Bloemenuurwerk vordert snel. De plaats waar het zich vroeger bevond, is volledig opgeruimd en men zal er de voorziene fontein kunnen plaatsen" (87).

-Midden oktober 1963 : "(...) In ieder geval, men moet toegeven dat het Leopoldpark goed onderhouden is. Het Bloemenuurwerk, op zijn nieuwe plaats, kent veel bijval. Het luidt (sic) dat "Dikke Mathilde" op de vroegere plaats van het uurwerk een rustbed (sic) zal krijgen en haar plantureuse rijkdommen aan alle parkbezoekers zal te aanschouwen geven (...)" (88).

Epiloog

Wie kon toen vermoeden dat vijftientwintig jaren later uitgestrekte ondergrondse garages aangelegd zouden worden? Respectievelijk in de loop van 1988 en in 2002-2003, tenminste als ik het goed voorheb. Hoewel deze nieuwe ingreep "diepgaand" (letterlijk en figuurlijk) was, vermeden wij ze zonder meer.

De zo fel betwiste en besproken "doorsteek" doorheen het hart van het bij de Oostendenaars geliefde Leopoldpark, beschouwde men, historisch niet onterecht en toepasselijk, als een verlengstuk zonder huizen van de chique Leopold II-laan... en het kreeg zijn benaming (89). Het ware een quizvraag om de kennis van het verleden van Oostende uit te testen!

Eén type van weggebruikers, naast motocyclisten en wandelaars, kwam in dit historisch overzicht niet ter sprake: de fietsers. Er werd indertijd gedurende heel deze polemiek niets over gerept of gealludeerd! Vandaag heeft de fiets ten volle haar plaats ingenomen in het verkeer, zomerseizoen 2004. Overtuig uzelf ter plaatse! (90)

Emile SMISSAERT
Lic. historicus

NOTEN

afkorting ! : N.v.d.K.= "Het Nieuwsblad van de Kust": een kritisch liberaal-onafhankelijk Oostende-en-omstreken-weekblad dat de tegenhanger was van concurrent "De Zeewacht", een veelgelezen katholiek weekblad. Mits ervaren omzichtigheid verkozen wij dit N.v.d.K. als schier enige bron voor dit opstel, waarvoor geen archiefonderzoek werd gedaan.

- (1) Verschuereus groot encyclopedisch woordenboek / red?: F. Claes. –10de uitgave. –Antwerpen (etc.), 1996. – p 141 en 521.
- (2) Nog meer bijzonderheden zijn te vinden in voornoemd N.v.d.K; 29 maart 1956, p.1 (d,e) en 4 (c,d).
- (3) N.v.d.K.; 13 juni 1957, 1 (c,d)
- (4) Ibidem: 12 augustus 1954, p.2 (e).
- (5) Ibidem; 30 september 1954, p.2(e)
- (6) Daniël Deschacht: Straatnamen van Oostende, van A tot Z (1998), p.128.
- (7) D. Deschacht: o.c., p. 98. zie ook foto aldaar.
- (8) N.v.d.K.; 7 april 1955, p. 1 (a,b).
- (9) Ibidem; 18 november 1954, p.1 (a,b,c).
- (9a) Ibidem; 18 november 1954,p.1 en 4.
- (10) Ibidem; 31 maart 1955, p. 1 (b).
- (11) Ibidem 14 april 1955,p.1 en 3. Zie ook aldaar; 7 april 1955, p.1 (e).
- (12) Ibidem; 12 mei 1955, p. 2 (b) en 16 juni 1955, p. 5 (c,d).
- (12a) Een foto van de pas aangelegde baan is te vinden in D. Deschacht: o.c., p. 72.
- (13) Ibidem; 26 mei 1955, p. 5 (d,e).
- (14) Ibidem;12 mei 1955,p. 2 (b).
- (15) Ibidem; 9 september 1954, p3 (c); 7 april 1955, p. 1 (a,b); 1 juli 1955, p. ' (d,e);
7 juli 1955, p. 5 (c); 14 juli 1955, p. 1 (a,b) en 4 (d,e).
- (16) Ibidem ; resp. 3 februari 1955, p. 2 (e) alsook 23 juni 1955, p. 3 (a) en 1 juli 1955, p. 3 (e).
- (17) Ibidem; 1 juli 1955, p.2 (a).
- (18) Ibidem; 7 juli 1955, p.4 (a).
- (19) Ibidem: 9 juni 1955, p.2 (a)
- (20) Ibidem; 8 maart 1956, p. 2 (b).
- (21) Ibidem; 21 juli 1955,p. 1 (a,b).
- (22) Ibidem; 11 augustus 1955, p. 2 (c) en 4 (d).
- (23) Ibidem; 25 augustus 1955, p. 2 (a,b).
- (24) Ibidem; 4 juli 1957, p. 2 (b).
- (25) Ibidem; 14 augustus 1958, p. 2 (c).
- (26) Ibidem; augustus 1955; 20 oktober 1955, p. 1 (a,b); 8 december 1955, p.1 (a,b,c); 29 december 1955, p. 3 (d).
- (27) Ibidem; 22 september 1955, p. 1 (c) en 4 (c).
- (28) N.v.d.K.; 29 september 1955, p. 1 (c,d,e).
- (29) Hoelang nog een vervallen "Trink-Hall" in het Leopoldpark?, in: N.v.d.K.; 2 mei 1957, p.4 (d); 29 augustus 1957, p. 2 (b); 26 juni 1958, p. 3 (b).
- (30) Ibidem; 29 september 1955, p. 3 (b).
- (31) Zie (30).
- (32) Ibidem; 29 september 1955, p. 4 (b).
- (33) Ibidem; 6 oktober 1955, p. 3 (d,e).
- (34) Ibidem; 27 oktober 1955,p. 3.
- (35) Ibidem; 3 november 1955, p. 27 (c,d,e).
- (36) Ibidem; 6 oktober 1955, p. 1 (c,d,e) en 4 (b,c).

- (37) Ibidem; 6 oktober 1955, p. 4 (e).
- (38) Brievenbus, in: N.v.d.K.; 20 oktober 1955, p. 5 (a).
- (39) Ibidem; 17 november 1955, p. 2 (a,b).
- (40) Ibidem; 10 november 1955, p. 3 (d,e).
- (41) Pros. Vandenberghe: "Doortrekken (...), een schending van natuurschoon, etc. enkele menigen van vroeger", in N.v.d.K.; 24 november 1955, p. 1 (c,d,e) en 4 (c,d,e).
- (42) Ibidem; 1 december 1955, p. 1 (d,e). Zie ook ibidem; 8 december 1955, p. 1 (c).
- (43) Ibidem; 8 december 1955, p. 1 (c,d,e) en 5 (a,b,c,d). Zie ook: Gemeentebld stad Oostende; nr. 17, zitting van 2 december 1955, p. 1382-1417.
- (44) Ibidem; 29 augustus 1957, p. 1 (a,b) en 5 september 1957, p. 3 (d,e).
- (45) Ibidem; 9 februari 1956, p. 4 (b) en 17 mei 1956, p. 4 (d). Zie ook ibidem; 8 maart 1956, p. 10 (c,d,e) en 22 maart 1956, p. 14 (d,e).
- (46) Ibidem; 29 maart 1956, p. 4 (d).
- (47) Ibidem; 5 april 1956, p. 2 (b).
- (48) Ibidem; 17 mei 1956, p. 3 (c).
- (49) Ibidem; 24 mei 1956, p. 2 (e).
- (50) Ibidem; 12 april 1956, p. 2 (a).
- (51) Fotomontage Emile Michael, in: Ibidem; 19 april 1956, p. 1 (c,d,e).
- (52) Ibidem; 5 april 1956, p. 2 (b) en 26 april 1956, p. 1 (d,e). Zie ook ibidem; 29 december 1955, p. 1 (d) en 22 maart 1956, p. 4 (c).
- (53) Ibidem; 26 april 1956, p. 4 (d).
- (54) Ibidem; 31 mei 1956, p. 4 (c,d). Zie ook ibidem; 17 mei 1956, p. 27 (d,e).
- (55) Ibidem; 31 mei 1956, p. 5 (c) en 27 (a,b); 21 juni 1956, p. 6 (d).
- (56) Ibidem; 5 juli 1956, p. 1 (a,b) en 4 (a,b).
- (57) Ibidem; 12 juli 1956, p. 1 (c,d) en 4 (b).
- (58) Ibidem; 26 juli 1956, p. 5 (a). zie ook ibidem; 2 augustus 1956 en 30 augustus 1956, p. 4 (d).
- (59) Wij verkiezen hier niet op in te gaan. Voor meer details, zie N.v.d.K.; 20 september 1956, p. 1 (d,e), 4 (b,c); 27 september 1956, P.1 (b,c) en 25 oktober 1956, P. 1 (a,b).
- (59a) Een foto uit die tijd is te vinden in: D. Deschacht: o.c., P. 98.
- (60) Ibidem; 13 september 1956, p. 4 (c).
- (61) Ibidem; 6 december 1956, p. 4 (c). Zie ook ibidem; 3 januari 1957, p. 2 (a).
- (62) Ibidem; 31 januari 1957, p. 5 (c). Zie ook ibidem; 10 januari 1957, p. 5 (a,b).
- (63) Ibidem; 21 februari 1957, p. 4 (a).
- (64) Ibidem; 7 maart 1957, p. 3 (e).
- (65) Oostendse Stadsbegroting 1957, in: N.v.d.K.; 10 januari 1957.
- (66) Ibidem; 31 januari 1957, p. 10 (c).
- (67) Ibidem; 6 juni 1957, p. 5 (a) en 11 juli 1957, p. 3 (e).
- (68) Ibidem; 18 juli 1957, p. 2 (a).
- (69) Ibidem; 15 mei 1958, p. 1 (a,b).
- (70) Ibidem; 24 juli 1958, p. 2 (e).
- (71) Ibidem; 6 november 1958, p. 5 (c).
- (72) Ibidem; 23 mei 1963, p. 9 (a).
- (73) Ibidem; 29 augustus 1957, p. 1 (a,b) en 5 september 1957, p. 3 (d,e).
- (74) Ibidem; 14 maart 1957, p. 17 (b,c).
- (75) Ibidem; 14 maart 1957, p. 1 (b,c) en 4 (b,c).
- (76) zie (75).
- (77) Ibidem; 29 augustus 1957, p. 1 (a,b) en 5 september 1957, p.3 (d,e).
- (78) Ibidem; 19 september 1957, p. 4 (a).
- (79) Ibidem; 30 januari 1958, p. 12 (a).

- (80) Ibidem; 12 juni 1958, p. 27 (d). In 1962 werden, voor het Bloemenuurwerk alleen, ongeveer 18.000 verschillende planten aangewend ibidem; 5 juli 1962, p. 1 (a) en 3 (c,d).
- (81) Ibidem; 16 oktober 1958, p. 1 (a,b).
- (81a) Emile Smisjaert : Een eeuw Oostendse burgemeesters , in : Open Monumentendag 10 september 2000 : (brochure), p. 75-76.
- (82) Ibidem; januari 1963.
- (83) Ibidem; 20 november 1958, p. 1 (d,e).
- (84) Ibidem; 29 november 1962, p. 1 (d).
- (85) Ibidem; 23 mei 1963, p. 9 (a).
- (86) De Zeewacht: weekblad; 5 juli 1963, p. 4 (a).
- (87) Ibidem; 12 juli 1963, p. 5 (e,f).
- (88) Ibidem; 11 oktober 1963, p. 2 (a). Voorheen prijkte het insgelijks gecontesteerde liggend naaktbeeld op een sokkel vóór de ingang van de Oosthelling van het Kursaal .
Het was geregeld het mikpunt van grappenmakers en/of vanden. Zie bv. in: N.v.d.K.; 7 november 1957, p. 1 (a,b).
- (89) D. Deschacht : o.c., p. 97.
- (90) Tijdingen