

# DE PLATE v.z.w.

TIJDSCHRIFT VAN DE OOSTENDSE HEEMKRING "DE PLATE"

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming

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

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

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen.

Tekst overname toegelaten na accoord 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.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

A. VAN ISEGHEM  
Ijzerstraat 1  
8400 OOSTENDE

SECRETARIS

J.B. DREESEN  
Rode Kruisstraat 4  
8400 OOSTENDE

JAARGANG 25  
NUMMER 3  
MAAND maaart 1996

PENNINGMEESTER

J.P. FALISE  
H. Serruyslaan 78/19  
8400 OOSTENDE

REKENING

750-9109554-54  
000-0788241-19

## IN DIT NUMMER

- blz. 75 : R. VANCRAEYNEST : De invoer van ijs langs de haven van Oostende.
- blz. 79 : C.D. VAN STRIEN : Britse toeristen te Oostende en te Nieuwpoort omstreeks 1700.
- blz. 84 : J. COOPMAN : Visserij in de noord.
- blz. 86 : N. HOSTYN : De Standaardgalerij.
- blz. 88 : A. SMISSAERT (+) : Oostende tijdens de eerste wereldoorlog (40).
- blz. 93 : J.B. DREESEN : Luitenant-ter-Zee Victor Billet (1902-1942).
- blz. 98 : 2de lijst aankopen, schenkingen en andere opnamen in inventaris 1995.

25ste JAARGANG  
EEN HEUGLIJKE VERJAARDAG

## MAART - ACTIVITEITEN

De Oostendse Heemkring DE PLATE heeft de eer en het genoegen zijn leden en andere belangstellenden uit te nodigen tot de volgende activiteiten in de loop van de maand maart 1996.

A. Wij brengen U in herinnering dat wij in het kader van de actie "KEN UW STAD" een studiebezoek brengen aan de

### MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL te OOSTENDE

op woensdag 13 maart 1996 om 14u30

Bijeenkomst aan de ingang van de Bootsman Jonsen-kazerne, 3de en 23ste Linieregimentsplein te Oostende om 14u15. Deze activiteit werd uitvoerig aangekondigd in het februarinummer van het tijdschrift.

B. Een avondvoordracht met dia's en documentatiemateriaal op

donderdag 28 maart om 20u30

in de Conferentiezaal van de V.V.F. Oostende, Dr. Colensstraat 6.

Het onderwerp : HET ZEEWEZEN, 150 JAAR AANWEZIGHEID TE OOSTENDE

De spreker : de heer Ferdinand GEVAERT, bestuurslid van onze Kring

Toen op 9 juli 1845 de wet houdende het inrichten van een pakketbotendienst (stoomschepen) tussen België en Engeland bekrachtigd werd door de koning, zal wel niemand gedacht hebben dat meer dan 150 jaar later deze dienst nog zou bestaan. Gedurende deze anderhalve eeuw heeft deze dienst een grote impact gehad op de stad Oostende en omgeving, de bevolking en in het bijzonder de haven en tewerkstelling.

Op andere gelegenheden werden de 57 schepen die ooit onder de vlag van het "Staatszeewezen" voeren tussen Oostende en Dover, uitvoerig behandeld, evenals de opeenvolgende "zeestaties". Naast de Pakketbotendienst was het Zeewezen, waaronder de eerst genoemde dienst ressorteerde, uitdrukkelijk aanwezig in het stadsbeeld van Oostende en in het bijzonder in deze van het ganse havengebied.

Van "Vlaggestok" over "Permerensje", "Pilotage", Zeevaartschool, "Genie Maritime" tot de reddingsloods aan de Halve Maan wordt de fysieke aanwezigheid van het Zeewezen in deze voordracht in woord, beeld en kaart gebracht.

De heer Ferdinand GEVAERT kennen wij sedert vele jaren als een uitstekende conferencier die zijn lezingen op de gepaste wijze weet te kruiden met beeldmateriaal. Tussen de vele belangstellingssferen, die hij heeft is die van zijn kennis van de haven van Oostende en de Oostende-Engelandlijn legendarisch. Vanavond brengt hij ons een minder gekend aspect van 150 jaar activiteiten van het Ministerie van Verkeer in onze haven, namelijk de diensten die geen rechtstreeks verband houden met het verkeer op Engeland. Eens te meer een avond die U niet moogt missen. Zoals steeds is de toegang kosteloos en vrij ook voor niet-leden. Men zegge het voort.

J.B. DREESEN

## DE INVOER VAN IJS LANGS DE HAVEN VAN OOSTENDE

door Raymond VANCRAEYNEST

In "De Plate" van april 1995 verscheen een bijdrage van Jan Baptist DREESEN over de ijskelder van Hamman en het transport van ijs over zee. Hij verwijst daarin naar twee vorige bijdragen in "De Plate", namelijk deze van Frans VERBANCK over de ijskelders van Oostende, verschenen in oktober 1973 (niet 1974; ook te verbeteren in de Cumulatieve inhoudstafel en indices over de jaargangen 1971-1991), en naar deze van Germain BILLIET over de "ijsput" en omgeving, verschenen in oktober 1976.

Vooreerst een paar rechtzettingen. De "ijsput", waarover G. BILLIET schreef, werd door hem gelokaliseerd voor de H. Hartkerk, tussen de kerk en de Nieuwpoortsesteenweg, niet achter de kerk. Verder, het driehoekig terrein, waar nu de Ostend Tennis Club is gevestigd, tussen de Koninginnelaan, de Leffingestraat en de Prinsenlaan, werd niet de "ijsput" genoemd, maar wel de "visput" (vispit). Het was in het begin van 1930 dat er beslist werd de vijver die daar bestond op te vullen en daar het "Citypark" of "Parc de la Cité" tot stand te brengen (1). De Domeinen stonden daartoe deze terreinen af aan de stad Oostende (2). Vanaf 22 april 1930 werd het zand waaronder het fort Napoleon ondergestoven lag met bakwagens van de tram over het spoor dat toen nog op de Koninginnelaan aanwezig was, naar de "vispit" vervoerd (3).

De Tennis Club d'Ostende maakte een ontwerp voor de aanleg van 19 tennisvelden ter vervanging van de 5 velden die aanwezig waren in het Palace Hotel en de 3 velden achter de galerijen (4). De nieuwe tennisvelden werden geopend op 15 juli 1932 (5). Op zaterdag 4 juli 1936 werd het paviljoen "Club House du Tennis City Park" ingewijd (6).

Het artikel van Jan Baptist DREESEN zette mij aan tot nadenken en om even te gaan zoeken in mijn notities over de invoer van ijs langs de haven van Oostende. Mijn voornaamste bronnen waren berichten verschenen in L'Echo d'Ostende, en voor wat de statistische gegevens aangaat, de jaarverslagen van de Handelskamer van Oostende.

Uit die verslagen valt af te leiden dat de invoer van ijs in blokken uit Noorwegen zou begonnen zijn in 1881. Hij bleef duren tot in 1914. Tijdens W.O. I was er uiteraard geen invoer meer, maar ook na het einde van de vijandelijkheden was het gedaan met de invoer van ijs. De oorzaak daarvan was natuurlijk de oprichting van ijsfabrieken die, hier ter plaatse met technische middelen, het nodige ijs produceerden om de visserij, maar ook de hotelindustrie langs de kust, te bevoorraden.

De eerste ijsfabriek blijkt in 1882 opgericht geweest te zijn te Molendorp, langs het afleidingskanaal Brugge-Oostende, bij de plaats waar de Compagnie des Wagons-Lits in 1899 een terrein van 7 ha verwierf voor haar werkhuizen. Ze produceerde 16 ton ijs per dag en stelde 20 werklieden tewerk. De productie bereikte in 1887 al 24 ton per dag. Maar ze moest toch nog 20 dagen werken om één enkele scheepslading van 480 ton te evenaren !

Op het einde van 1897 was een nieuwe ijsfabriek in opbouw op Sas-Slijkens voor rekening van de firma DE NAEYER uit Willebroek (7). Ze werd op 15 juli 1898 geopend (8). Met de opkomst en de uitbreiding in die jaren van de stoomvisserij, waarvan de stoomtrawlers grote hoeveelheden ijs nodig hadden op hun verre reizen, was die productie blijkbaar nog onvoldoende, want de invoer bleef nog voortduren en nam zelfs toe. Ziehier de cijfers waarbij de invoer aangegeven is in ton van 1000 kg (geen Moorsomton van 100 kubieke voet of 2,83 kubieke meter!).

JAAR	INVOER	JAAR	INVOER	JAAR	INVOER
1885	5.460	1895	?	1905	19.412
1886	11.955	1896	15.095	1906	23.565
1887	10.510	1897	15.012	1907	17.473
1888	10.480	1898	?	1908	17.840
1889	9.895	1899	9.620	1909	17.119
1890	11.738	1900	12.310	1910	24.753
1891	9.580	1901	13.400	1911	25.296
1892	9.960	1902	12.267	1912	23.910
1893	11.075	1903	13.065	1913	21.720
1894	14.955	1904	16.055	1914	?

De schepen die dat ijs aanbrachten waren meestal Noorse zeilschepen die per reis gemiddeld tussen 350 en 500 ton ijs aanvoerden. Naarmate de tijd evolueerde waren er ook wel enkele stoomschepen bij. De aanlegplaats voor de schepen met ijs bestemd voor Auguste HAMMAN was in juni 1898 de Stapelhuiskaai. Dat was de zuidkaai van het eerste Handelsdok (nu Mercatordok), waar het stedelijk openbaar stapelhuis stond. In juli 1898 legden daar het zeilschip "Mignon" aan met 400 ton en een stoomschip van Christiana (sinds 1924 Oslo genoemd) met 450 ton ijsblokken van 35 tot 50 cm dikte (9).

Het beroemdste zeilschip was wel de Noorse bark "Valentine" van Kragerø (aan het Skagerrak), die op zaterdag 26 juni 1897 voor de 50e keer onze haven aandeed met een volle lading ijs, steeds onder het gezag van kapitein SIMENSEN. Het ijs was afkomstig van de firma Stobbestad See C° (10). Op donderdag 22 september 1904 deed dezelfde "Valentine" haar 100e reis naar onze haven in een tijdsspanne van 17 jaar (dus vanaf 1887), en nog altijd onder het bevel van dezelfde kapitein. Om 11 u werd hij ontvangen door het schepencollege dat hem een herinneringsmedaille en een verrekijker als geschenken overhandigde. De kapitein was vergezeld van zijn zoon en van zijn broer, die het gezag voerde over een andere Noorse bark, de "Cort Adelaer", die ook vaak naar Oostende kwam. Op die receptie waren verder nog aanwezig : VAN CUYL, consul van Noorwegen en Zweden te Oostende, havenkapitein Louis LAROYE (benoemd in de gemeenteraad van 5 augustus 1902), reder DE GROOTE en de scheepsmakelaar OLSEN, die zelf een Noor was (11).

Het bleef daarbij niet, want acht jaar later, op 11 juli 1912, deed dezelfde "Valentine", nog steeds onder het gezag van kapitein SIMENSEN, haar 150e reis met een volle lading ijs van Kragerø naar Oostende, voor rekening van de firma CASTEELS-DE COENE (12), en dat zonder in al die tijd de minste averij te hebben opgelopen (13).

Het is waarschijnlijk dat de "Valentine", als ze vaarde voor rekening van CASTEELS- DE COENE, aanlegde langs de zuidkaai van het tweede Handelsdok. Immers, zoals op een prentkaart van ca. 1905 te zien is, lag er daar een oud onttakeld zeilschip dat als drijvend magazijn diende voor het Noorse ijs. Op de achtersteven van dat houten schip staat o.m. te lezen "Importation régulière de glace de Norvège", Casteels-De Coene". Op die prent bemerken we het Noorse stoomschip "Forsete" van Kragerø dat langszij ligt om zijn lading te lossen (14).

In de lijsten met schepen die te Oostende binnenliepen met een diepgang van 5 m of meer, en die rond de eeuwwisseling werden gepubliceerd (15), komer er zelden schepen voor geladen met ijs want dat waren eerder kleinere schepen. Ik vond er toch enkele. Op 2 april 1896 deed de Noorse bark "Westphalia" de haven aan met 5,50 m diepgang, geladen met ijs van Dobrak (een haventje in de Oslofjord). Op 14 augustus 1896 was het de Noorse brik "Bertha" van Kragerø met 5,10 m diepgang. Op 22 augustus 1901 de Noorse stomer "Evviva" van Kragerø met 5,0 m diepgang. In 1904 stippen we verder aan : op 21 oktober de Noorse bark "Nielsen" van Kragerø met 5,0 m en de Noorse brik "Hugin" van Christiana met 5,10 m diepgang.

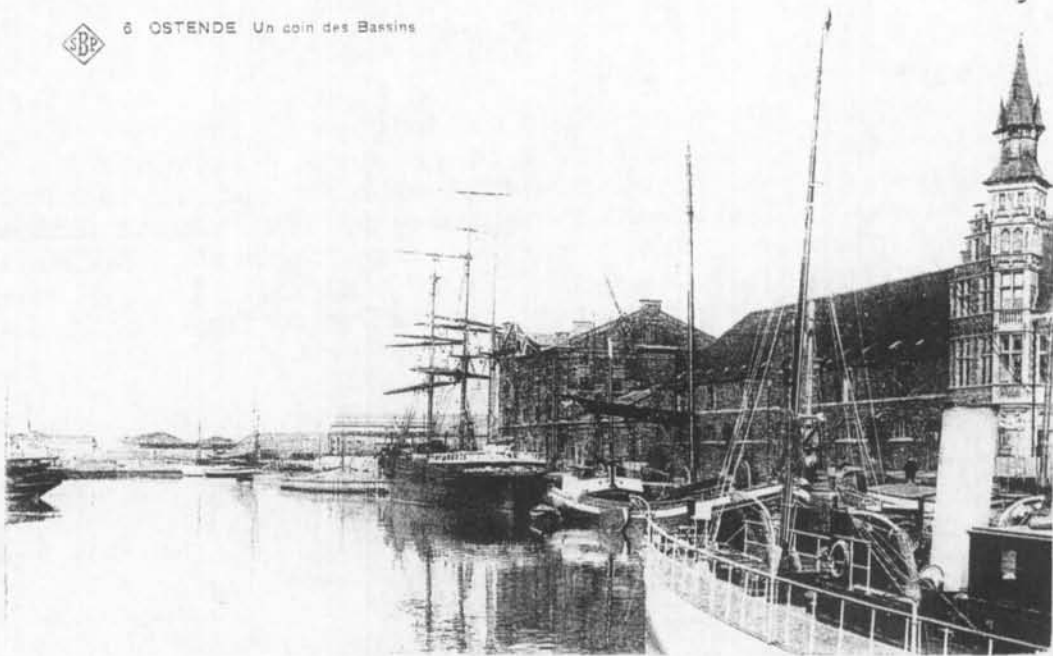
Met het losbarsten van W.O. I in augustus 1914 kwam er, zoals boven reeds vermeld, een definitief einde aan het vervoer van ijs over zee naar Oostende.

\* \* \*

Ter illustratie :

- 1) VYNCKE, Yvonne. Oostende in oude prentkaarten.  
Deel 1, nr. 25. De ijskelder van Auguste HAMMAN.  
Deel 2, nr. 26 en 27. Het centraal gedeelte en de westelijke vleugel van het gewezen stedelijk openbaar stapelhuis op de Stapelhuiskaai. De oostelijke vleugel, die het spiegelbeeld was van de westelijke, werd ca. 1906 afgebroken voor het aanleggen van het Brandarisdok.
- 2) VAN CAILLIE, André. Oud Oostende in beeld.  
Deel 1, nr. 6, 9, 36. Op deze beelden ziet men het oud openbaar stapelhuis volledig.  
Deel 2, nr. 56. Dat beeld geeft het (smal) centraal gedeelte (met hoge poort), heel de oostelijke vleugel en bijna heel het hoog gedeelte van de westelijke vleugel.

- 
- (1) L'Echo d'Ostende, 08-02-1930.
  - (2) De Zeewacht, 15-02-1930.
  - (3) L'Echo d'Ostende, 30-04-1930.
  - (4) id. 20-09-1930 en 17-12-1930.
  - (5) id. 25-06-1932.
  - (6) id. 04-07-1936.
  - (7) id. 26-12-1897.
  - (8) id. 07-07-1898.
  - (9) id. 28-06-1898.
  - (10) id. 01-07-1897.
  - (11) id. 22-09-1904 en 25-09-1904.
  - (12) BILLIET, Germain. Uit het ijzige water van de "ijsput" gered. Een voorval uit 1902. De Plate, februari 1987.



In het eerste handelsdok, aan de zuidkaai, vóór de magazijnen, ligt de driemastbark "Valentine" met thuishaven Kragerø (duidelijk met vergrootglas te lezen op de achtersteven). Aan de gaffel van de bezaansmast wappert de Noorse vlag. Achteraan bemerkt men de aan gang zijnde werken voor de bouw van het nieuw Kaaistation en van de westkaai van het Brandarisdok.

(verzameling Omer Vilain)



Aan de zuidkaai van het tweede handelsdok ligt de Noorse driemastbark "Cort Adelaer" met thuishaven Kragerø. De driemaster met zeilen en het niet getuigde schip links ervan deden dienst als drijvende school voor scheepsjongens.

(verzameling Raymond Vancraeynest)

Ostende — Navire, école des mousses N. 691 J.-B. P. Ostende

- (13) L'Echo d'Ostende, 14-07-1912.
- (14) VILAIN, Omer. Almanak "De Plate", februari 1993. Op deze prentkaart is het tweede Handelsdok te zien langs de zuidkaai (links) het magazijnschip en de "Forsete" te zien zijn. Op de achtergrond links ziet men het magazijn van granen en zaden, gelegen aan het begin van de Werfkaai.  
(Zie VAN CAILLIE, André, Oud Oostende in beeld. Deel 4, nr. 39 "Semences agricoles", en ook deel 3, nr. 115 en deel 5, nr. 56).
- (15) Rapport sur l'administration et la Situation des affaires de la ville d'Ostende, 1896, 1897, 1901, 1904, 1906.

BRITSE TOERISTEN TE OOSTENDE EN NIEUWPOORT OMSTREEKS 1700

door C.D. VAN STRIEN

Oostende als toeristisch centrum is niet iets uit de zeventiende of achttiende eeuw. Reisgidsen uit die tijd vermelden niet eens de namen van de belangrijkste herbergen. Toch zijn er toen ook heel wat buitenlandse bezoekers een kijkje komen nemen. De voornaamste reden hiervan was de ligging van de stad tussen Brugge en Duinkerken:, of, wat ruimer gezien, tussen Antwerpen en Calais en (via Dover) Londen. Zo komt het dat er betrekkelijk veel Britten iets over Oostende hebben geschreven in hun reisjournalen, ook al is dat lang niet zo uitgebreid als over Antwerpen of Amsterdam. Ze legden daarbij vooral de nadruk op het feit dat Oostende, destijds zo'n vijf- à zeventuizend inwoners, een sterke vesting was.

Onze vier reizigers waren gefortuneerd genoeg om voor hun plezier (of zoals dat officieel heette : voor hun instructie) te reizen. Ze waren allen in de twintig en stonden aan het begin van hun maatschappelijke carrière. William Lord FITZWILLIAM (1643-1719) was beroepsmilitair. Zijn drie maanden durende reis door de Nederlanden begon in Parijs op 11 april 1663. Zijn dagboek is duidelijk bijgehouden ten behoeve van zijn ouders, die natuurlijk graag wilden zien dat hun zoon zijn tijd nuttig besteed had. William deed dan ook zijn best met beschrijvingen van openbare gebouwen, de verschillende stadsbesturen en, bij wijze van afwisseling, wat anecdotes, vooral uit de plaatselijke geschiedenis. Hij bediende zich hierbij meestal van wat zijn reisgids hem vertelde.

De andere reizigers warer allemaal jurist. John WALKER (gest. na 1703) vertrok op 5 augustus 1671 uit Londen en stak over naar Rotterdam. Daarna bezocht hij de belangrijkste steden van Holland, Utrecht, Brabant en Vlaanderen. Toen hij in Oostende kwam was zijn reis al weer bijna ten einde (9 september). Thomas SCOTT is precies een maand onderweg geweest van Londen naar Antwerpen vice versa. Behalve aan de bezienswaardigheden besteedde hij veel aandacht aan de gewoonten, onder andere die aan tafel. Tenslotte is er Joseph TAYLOR (1679?-1759), die in leuk geschreven brieven zijn neef op de hoogte hield van zijn avonturen. Zijn reis duurde van 28 juli tot 10 oktober 1707.

Deze reisverslagen zijn nog nooit in druk verschenen, ook niet in het Engels. De nu volgende gedeelten vormen een hoofdstuk uit een

bloemlezing over wat toeristen in deze periode hebben geschreven over hun reizen in de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden.

William Lord FITZWILLIAM, 9 juli 1663

De volgende ochtend vertrokken we (uit Brugge) naar Oostende en passeerden daarbij Plassendaal, een dorpje niet ver van Oostende, waar zich enkele sluizen bevinden. En zo arriveerden we in Oostende, een van de sterkste steden van Vlaanderen of misschien wel van Europa. De stad ligt aan zee en op zo'n gunstige plek dat het omliggende land van het ene moment op het andere via sluizen onder water gezet kan worden. Eigenlijk is Oostende geen echte handelsstad, maar toch is er vanwege de grootte en het feit dat het een garnizoensstad is een zekere bedrijvigheid. Met toestemming van de commandant hebben we de stad bezichtigd. Er is hier een klein, fraai stadhuis gelegen aan een mooi marktplein. Verscheidene straten komen uit op dit plein en aan het eind van elke straat kan men steeds de stadswallen zien, behalve op de plaats waar de kerk staat.

Direct achter de wallen bij de haven bevinden zich de kwartieren van de soldaten. Hier staat ook een fraaie Grote Kerk en enkele mooie woonhuizen, maar de haven is echt iets bijzonders. De stad wordt omgeven door stevige wallen en bolwerken, veel buitenwerken, en talrijke brede grachten. Bij hoog water is er om de stad alleen maar water te zien. De belegering ervan door de Spanjaarden (1601-1604) duurde drie jaren, drie maanden, drie weken, drie dagen, drie uur en drie minuten voordat de stad ingenomen werd. In het jaar 1658 hebben de Fransen geprobeerd Oostende door verraad in handen te krijgen, maar het mislukte en ze werden eerloos verslagen; hun generaal D'AUMONT (Louis Marie Victor d'Aumont, 1632-1704) werd gevangen genomen. In de haven werden hun manschappen en schepen jammerlijk vernietigd.

Van hier gingen we per wagen naar Nieuwpoort. We reden de hele tijd langs de kust over de zeevering. We zagen een aantal kruisen staan, ter herinnering aan het feit dat er op die plekken eens een veldslag geleverd is of dat er iets anders gedenkwaardigs gebeurd is.

Ongeveer een uur gaans van Nieuwpoort zagen we het slagveld waar die onoverwinnelijke held, Prins Maurits van Nassau, die in een zeer moeilijke positie was geraakt, uit wanhoop (als ik dat zo mag zeggen) slag geleverd heeft tegen de grote Aartshertog Albertus. Hij doodde 5.000 van diens mannen en maakte vele gevangenen, onder wie de Admiraal van Aragon (Francesco DE MENDOZA, gest. 1623). De aartshertog zelf raakte gewond en kon maar ternauwernood ontsnappen. Dit is gebeurd op 2 juli 1600 Nieuwe Stijl. Men zegt dat op dezelfde dag 302 jaar eerder (in 1298), Keizer Adolf van Nassau verslagen is door een andere Aartshertog van Oostenrijk.

De stad Nieuwpoort behoort beslist niet tot de sterkste of fraaiste steden : het is er erg smerig en de vestingswerken zijn erg oud. De grootste sterkte bestaat uit oude bakstenen muren met wat buitenwerken en nog wat kleine versterkingen in de buurt. Goede vestinggrachten en water heeft de stad in voldoende mate om zich heen, zij ligt namelijk slechts een mijl van zee. Er is hier een zeer goede haven, groter dan die van Oostende, naar men wel zegt. Verder zijn hier een oud kasteel en een stadhuis, een Grote Kerk en enkele kloosters. Overigens is hier niets over op te



merken behalve dat er weinig straten zijn en die zijn erg smerig. Ook weinig huizen en allemaal slecht gebouwd. Vroeger heette deze plaats Sandhooft, maar toen hij stadsrechten kreeg is de naam Nieuwpoort geworden, omdat hij afgesloten werd met poorten die er daarvoor niet waren.

John WALKER, 1-2 september 1671

Na enkele problemen bij het overstappen van de ene boot in de andere (ongeveer twee of drie keer), kwamen we tenslotte veilig aan in het stadje Oostende, omstreeks vijf uur gaans van Brugge. We logeerden die nacht in het huis van een landgenoot van ons, ene Tom BALES, een aardige drinkeboer. We hadden ons nog maar net geïnstalleerd, toen er soldaten binnenkwamen om ons voor de stadscommandant te geleiden; Nadat we zijn vragen beantwoord hadden mochten wij terugkeren naar ons logement. Ons eten was eenvoudig en niet erg bijzonder, maar ik moet erbij zeggen dat de kosten niet onredelijk waren.

De stad wordt grotendeels bewoond door vissers, en men houdt zich ook bezig met het zouten en drogen van vis en dat soort zaken. Maar Oostende is wel de sterkste vesting van heel Europa, want de stad heeft gedurende drie jaar en dertien (=drie) dagen, een beleg van de Spanjaarden doorstaan, tot er alleen nog maar een puinhoop over was. We hebben de stad vanaf de toren van het stadhuis bezichtigd. In elke straat kun je altijd aan beide uiteinden de stadswal zien. We bezochten het klooster van de Capucijnen, en op 2 september gingen we per wagen naar Nieuwpoort.

Tussen Oostende en Nieuwpoort reisden we in een erg eenvoudige wagen, maar het was heerlijk over het vlakke strand te rijden en wij raapten er verscheidene gekleurde schelpen op. De stad is niets bijzonders, voor het grootste deel oefenen de inwoners dezelfde nering uit als in Oostende. Hier gebruikten we de maaltijd en na het avondeten maakten we ons gereed om in te schepen. Twee soldaten waren bereid onze koffers naar de waterkant te dragen, maar doordat we de taal niet spraken merkten ze dat we vreemdelingen waren en begonnen ze te ondervragen. Gelukkig was er een Spaanse officier in de buurt die het merkte. Zodra ze uit de boot kwamen gaf hij ze een flink pak slaag met een rietje. We namen onze hoeden af om hem te bedanken voor zoveel attentie, en zo zijn we uit die stad vertrokken.

Thomas SCOTT, 6-10 september 1672

De volgende ochtend namen we omstreeks één Engelse mijl van de stad Duinkerken de boot naar Nieuwpoort, dat vier Hollandse mijlen van Duinkerken af ligt. De boot werd door paarden getrokken en via een kanaal voeren we heel prettig in vier uur naar Nieuwpoort. Bij gebrek aan boeken die goed van pas zouden zijn gekomen, kortten we onderweg de tijd met kaartspel; ze hebben er in de boot speciale tafeltjes voor. Soms als het even mooi weer was, liepen we ook over het dek om het land te bekijken. De boot was een beetje zoals de Folly (een drijvende herberg) in de Theems. Helaas waren er geen fraaie iepen en eiken die we in Engeland tijdens onze reizen altijd bewonderen.

Over dit kanaal ligt een brug die bij het aankomen van de boot of steeds wanneer het nodig is, door één man naar de kant gedraaid wordt. Ik heb nog nooit zoiets gezien en daarom vermeld ik dit als

iets bijzonders waar mijn landgenoten baat bij kunnen hebben. Het is trouwens een veel veiliger methode als verdedigingswerk dan de ophaalbruggen die daar nu voor gebruikt worden.

Omstreeks twaalf uur kwamen we in Nieuwpoort aan. We gebruikten het middagmaal in de Pakketboot en het Wapen van de Prins, waarvan de waard een Engelsman is. Na de maaltijd namen we een wagen naar Oostende, waar we ook enkel zaken moesten regelen. Het was wel een beetje uit de route naar Antwerpen, de stad waar we van plan waren ons te installeren. De afstand was ongeveer drie Hollandse mijlen van Nieuwpoort.

Deze route is heel aangenaam, want het grootste gedeelte van de weg reden we over het strand of door de duinen. Tot ons grote genoegen zagen we talloze konijnen over het zand heen en weer huppelen. Omstreeks zes uur kwamen we aan in Oostende, waar we tot de volgende dinsdag gebleven zijn, zodat we tijd genoeg hadde om iets op te schrijven over deze stad, die heel sterk is, ook al is zij klein. Zij wordt bijna geheel omgeven door de oceaan. De haven is gunstig gelegen en uit alle windrichtingen komen er schepen aanleggen, geladen met goederen voor Brugge, Gent en Antwerpen, want die steden liggen niet aan de kust. Op het ogenblik zijn er misschien wel meer dan honderd man bezig een sluis te bouwen die vele duizenden ponden sterling zal kosten. Het is een van de grootste waterbouwkundige werken die ooit uitgevoerd zijn (deze Sas-Slijkens sluis is gereedgekomen in 1675); het is de bedoeling schepen toegang te geven tot een kanaal dat zich uitstrekt tot Brugge, zodat die zeeschepen naar die stad kunnen varen.

We waren de taal van het land niet machtig, maar we hadden erg veel geluk met onze herberg; de waard was een Ier. Maar omdat we daar op vrijdag aangekomen zijn en de week erna een vastenweek was, hebben we er weinig of geen vlees gegeten. Ze durfden geen enkele keer iets anders klaar te maken dan vis.

Deze stad is maar klein en heeft weinig of geen handel. Daarom waren er maar weinig bezienswaardigheden behalve de Grote Kerk, een erg statig gebouw zoals de meeste van hun kerken, en het klooster van de Capucijnen. Hierdoor was ons lange verblijf hier vrij saai. Toen we op een dag voor ons genoegen over de stadsmuren wilden wandelen, werden we tegengehouden door de soldaten die daar speciaal de wacht houden. Dit komt omdat de muren vroeger eens door de Fransen zijn opgemeten om ze bij gelegenheid beter te kunnen beklimmen, wat de stad later ernstig in gevaar gebracht heeft.

Joseph TAYLOR, 31 augustus 1707

Afgelopen zondag heb ik de trekschuit naar Oostende genomen voor een bezoek aan die stad. De afstand is ongeveer drie uur gaans van Brugge, onderweg passeert men het fort Plassendaal. Aan het eind van het kanaal (bij de sluis) ligt het fort Philippe, waarvandaan we in een bootje overstaken naar de stad zelf, die bij hoog water ingesloten is door de zee, behalve aan de kant van Nieuwpoort. Er is één mooie, regelmatig gebouwde straat met een marktplein in het midden. Hieraan staat het stadhuis met een toren. Maar de stad is nog steeds zwaar beschadigd vanwege de bommen die er tijdens het laatste beleg (in 1706) op afgevuurd zijn. De Grote Kerk is een ruim gebouw maar zonder enig ornament.

Hier gebruikte is mijn paspoort van het ministerie in Londen, zodat ik de stad mocht binnenkomen op zondag. De officier van de wacht, die strenge orders had alle vreemdelingen te ondervragen, vond het maar verdacht en stuurde mij, begeleid door twee soldaten, naar de hoofdwacht. Maar omdat de commandant, een Hollander, naar de kerk was, herkreëg ik mijn vrijheid pas toen de kerkdienst afgelopen was. Intussen was er een andere officier gekomen om mij te ondervragen, en toen hij via mijn bediende, die als tolk fungeerde, begreep dat ik slechts voor mijn plezier op reis was, behandelde hij mij met grote voorkomendheid. Later toen de commandant er zelf bij gekomen was, liet ik hem mijn paspoort zien en kreeg ik toestemming samen met een soldaat de vestingwerken te inspecteren. Ze waren geheel hersteld en erg sterk. Vanaf de wallen aan de zee kant kon ik Duinkerken zien liggen en de schepen die daar op de rede voor anker lagen. In het klooster van de Capucijnen liet men mij een klok zien die in de toren hing en die door een bom gesmolten was. Al hun fruitbomen waren ofwel verbrand of beschadigd, zodat ze dat jaar geen fruit hadden. Daar waren ze erg verdrietig over vooral omdat ze vroeger altijd erg veel fruit hadden gehad.

Om drie uur moest ik terug zijn bij de trekschuit, die altijd precies op dat uur vertrekt. Om daar op tijd aan te komen, nam ik een kwartier eerder een bootje vanuit de stad. Maar die ploerten van roeiers waren kennelijk van plan mij de hele nacht in de stad te houden om meer geld aan mij te verdienen, want ze raakten hun riemen nauwelijks aan. Hierdoor moest ik mij ontzettend boos maken en ging rechtop staan met mijn zwaard in mijn hand en op deze manier kreeg ik het met veel moeite gedaan dat ze wat harder roeiden. Helaas was de trekschuit al vertrokken en ook al was hij nog in zicht en ik schreeuwde dat hij even moest wachten, trok de schipper zich er niets van aan en bleef in hetzelfde tempo doorvaren. Ik moest er dus achteraan rennen en ik kon de boot pas inhalen toen hij van paard verwisselde en dat was een volle anderhalf uur gaans van Oostende. U kunt U dus wel voorstellen hoe ik eraan toe was. Toen ik aan boord kwam, had die kerel de onbeschaamdheid mij in mijn gezicht uit te lachen en hij zei dat als hij geweten had dat ik het was, hij wel even gewacht had. Hoe dan ook, ik was maar al te blij weer aan boord te zijn en omdat het geen zin had boos te blijven over die belediging besloot ik maar me erbij neer te leggen.

Onderweg kwamen we de heer George STEPNEY (1663-1707) tegen die op terugreis was naar Engeland. Ik zag die arme heer aan dek zitten met het gezicht van een stervende. Zijn dood zal een groot verlies betekenen voor ons volk, want nog nooit is een Engels gezant zo geliefd geweest in de Lage Landen als hij. Ik heb mijn opwachting bij hem gemaakt in Brussel, waar iedereen buitengewoon met hem te doen had. Tenslotte kwam ik weer in Brugge aan; ik was in mijn hele leven nog nooit zo moe geweest.

#### OOSTENDE

Aantal inwoners : ca. 7.000 (1689, 5.000 (1723).

Afstanden : Dover 70 mijl, Nieuwpoort 3 uur (9 mijl), Duinkerken 8 uur (24 mijl), Brugge 4 uur (12 mijl).

## NIEUWPOORT

Aantal inwoners : minder dan 5.000.

Afstanden : Duinkerken 5 uur (16 mijl), Oostende 3 uur (9 mijl).

Literatuur.

J. BOWENS, Nauwkeurige beschrijving der oude en beroemde zeestad Oosende, 1792 (herdruk : Handzame 1962).

R. DEGRYSE, De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort, Nieuwpoort 1994.

De Plate (tijdschrift van de Oostendse Heemkring), 1972-1995.

Bachten de Kupe (tijdschrift van de Nieuwpoortse Heemkring), 1959-1995.

---

## VISSERIJ IN DE NOORD

door Jan COOPMAN

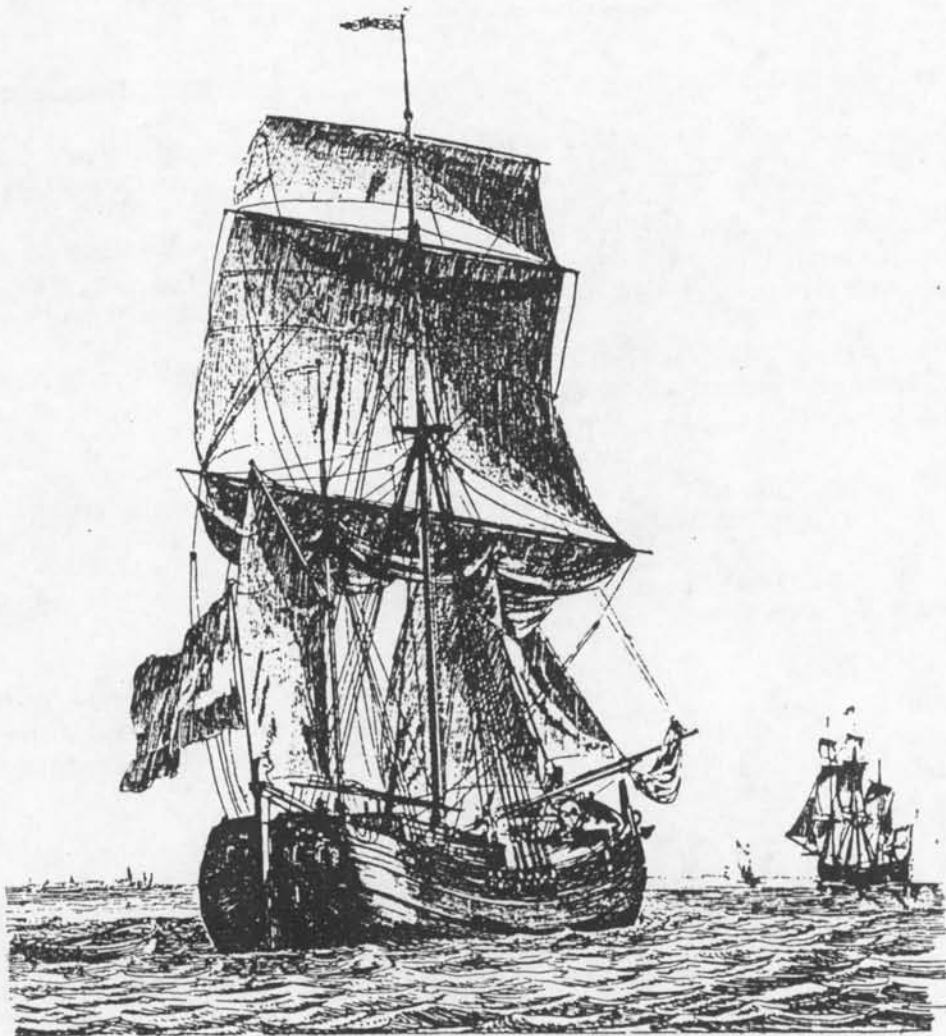
Onder zijn vele bezigheden (1) was Pieter Joos VAN BERBLOCK o.m. reder. Op 11 maart 1770 vertrok zijn vishoeker "de Jonge Joseph" op kabeljouwvangst naar Stavanger in zuid Noordwegen. Zij hadden 150 ledige tonnen en 3 tonnen zout "omme aldaert gearriveert synde, partye levende cabilliau te vletten ende in tonnen te souten voor moluwe". Het vaartuig bereikte de visgronden op 20 maart en de bemanning ondervond "dat de winter ter plaatse, so straf was dat den cabilliau soo haest hy uyt het waeter boven was, aenstonts bevroosen was ende bydien onbequaem om ghevlet ende tot moluwe ghesauten te connen worden".

Dit was ook de reden waarom er slechts 44 tonnen kabeljouw konden ingezouten worden. Wel werd er nog zout gekocht te Stavanger omdat die goedkoper was dan te Oostende. De lading werd nog aangevuld met 10 tot 11 duizend levende kreeften en 5 tonnen ingezouten zalm, waarna op 21 mei de terugreis aangevat werd. Op 28 mei kwam zij te Oostende aan.

Deze reis lijkt een verkenningstocht geweest te zijn, want de verklaring van de bemanning, waarop dit verhaal berust, zegt verder dat het binnen 3 mijlen van de kust verboden was te vissen op kabeljouw, kreeften of andere vis "nemaer dat sy die moesten coopen van de inwoonders....aen wie het alleenlyck maer gepermitteerd en is te visschen ende aen geen ander natiën". Allemaal gegevens die blijkbaar te Oostende onbekend waren.

Deze verklaring werd opgetekend door notaris Antone RYCX op 5 juni 1770. (Rijksarchief Brugge. - Not. VAN CAILLIE 1941 - boek 91 akte 91) en was ondertekend door de hele bemanning, zijnde

Gaspard Jan GONZALES, schipper  
Jacob BERTELOOT, stuurman (tijdelijk afwezig)  
Jacob DE FRAYE  
Arnout THIBAUT  
Michiel BEERNAERTS  
Benedikt BAROEN



B

*een inmast koopvaardij Hoeker*

5

- (1) Geboren in 1713, was hij de zoon van Pieter Roeland (+ voor 1758) en van Marie Catherine SNOECK (+ okt 1760). Hij trad in het huwelijk met Françoise RYXC in april 1747. Begonnen als klerk van de Stadsgriffier, werd hij stadstresorier, koopman/makelaar, directeur van het hospitaal en geestelijke vader (of syndic) van de Zwarte Nonnen of Augustinessen.
- 

#### OPROEP AAN ONZE LEDEN

Ons ontbreekt "De Zeewacht" nr 45 van 1995.

Wie kan ons dit nummer bezorgen. Met Uw medewerking kunnen wij dan de jaargang 1995 laten inbinden.

Met dank bij voorbaat.

J.B. DREESEN

## DE STANDAARDGALERIJ

door Norbert HOSTYN

In eerdere bijdragen kreeg U het verhaal van enkele Oostendse kunstgalerijen : de STUDIO, de CHEVRE FOLLE, het CASINO-KURSAAL.

De vroege jaren '70 werden in onze stad artistiek gemarkeerd door o.a. de kunstgalerij van de Standaardboekhandel, de "Standaard Galerij" met adres : Kapellestraat, 103/Christinastraat, 144.

De Standaardboekhandel is anno 1995 een groep boekhandels met 65 vestigingsplaatsen in Vlaanderen en een jaaromzet van 2,5 miljard (20 % van de Vlaamse markt). (1).

De Oostendse vestiging in de Kapellestraat kwam in een nieuwbouw op de gronden van de oude Ciné Cameo.

In den beginne ontplooidde de locale Standaardboekhandel een intens tentoonstellingsprogramma.

Het was een galerij die in de late jaren '60 - vroege jaren '70 toen het probleem Waals versus Vlaams/Frans versus Nederlands zich nog heel acut stelde, vooral mikte op de regionale vlaamsgezinde intelligentia.

De sprekers-inleiders waren heel vaak gereputeerde namen in kunstmiddens. Voor de cultuurminnende Oostendenaar van niveau waren deze Standaard-tentoonstellingen een must. Velen aanvaardden kritiekloos de daar naar voorgeschoven artiesten als waardevol. Vaak niet ten onrechte uiteraard. In tal van collecties vinden we er nu nog de sporen van.

De tentoonstellingen werden meestal ook georganiseerd i.s.m. de Vlaamse Klub Kust, een cultuurvereniging die op dat moment haar grootste bloeitijd kende, alvorens af te zwakken naar het einde van de jaren '70 toe.

Heel ambitieus begonnen, viel de expositie-intentie van de Standaardgalerij na een zestal jaren stil. De galerijruimte werd door de boekhandel ingepalmd.

De activiteiten van de Standaardgalerij sluiten in tijd op deze aan van de "Chèvre Folle" en lopen simultaan met deze van de Forum-galerij in de Vlaanderenstraat, waar men af en toe dan toch heel wat minder selectief te werk ging.

1969

René DE CONINCK  
Kurt LEWY (incl. Marcel VAN JOLE)  
Paul MARA  
Vic GENTILS  
Albert DE DEKEN  
Jack GODDERIS

1970

Maurice SOMERS  
Dis VAN RAEMDONCK (inl. W. DOEVENSPECK)  
Maxime VANDEWOESTIJNE (inl. M. VAN JOLE)  
Albert DE DEKEN (inl. J. STEYLAERTS)  
Marcel COCKX (inl. J. VANDELOO)  
Georgette DE GROOTE-TANGHE (inl. M. VAN JOLE)  
Eline RAUSENBERGER (inl. N. VAN BRUGGEN)  
Roland DEVOLDER (inl. J. GHEKIERE)  
Robert GEENENS (inl. W. DOEVENSPECK)  
Gerard HOLMENS (inl. Frank EDEBAU)

1971

Jules VAN AEL (inl. W. DOEVENSPECK)  
Gilbert SWIMBERGHE (inl. J. FONTIER)  
Karel WOLLENS (inl. W. DOEVENSPECK)  
G. LEUNENS (inl. H. BRUTIN)  
Roger DUDANT (inl. M. VAN JOLE)  
Hubert DEVRIES (inl. W. DOEVENSPECK)  
Kaye REGELSKI (inl. Leslie TIHANIE, consul USA)  
Remy CORNELISSEN (inl. L. MAJOR)  
Jules VEN DEL  
Juliaan VAN VLASSELAER en Simone CONRAD (inl. L. Th. VAN LOOY)

1972

Paul SMOLDERS  
Lily VAN OOST (inl. Danida REYNDERS)  
Constant LAMBRECHT (inl. H. VERGOTE)  
Luc MEERSMAN (inl. W. DOEVENSPECK)  
Frans MASEREEL (inl. M. VAN JOLE)  
Marcel VAN DRIESSCHE (inl. M. VAN JOLE)  
Armand DE MEULEMEESTER (inl. Karel VERHAVERT)  
Groupe Acid (André GOEZU, Maurice VAN DEN DRIES, Gilbert VANHOOL,  
Jozef VAN RUYSSSEVELT, Annapia ANTONINI, Bernadette KELLY, Michel  
MATHONNAT en Philippe MOHLITZ) (org. Alliance française)

1973

Willy BOSSCHEM  
Marthe DE SPIEGELEIR (inl. W. DOEVENSPECK)  
Joël KASS (inl. Marcel VAN JOLE)  
Roland VANDENBUSSCHE (inl. Remi DE CNODDER)  
Arthur MEERSMAN (inl. W. DOEVENSPECK)  
Willen VAN AERDEN  
Werner SARLET (inl. Antoon CARETTE)  
May CLAERHOUT (inl. Leo VAN ACKER)  
René DE LANNOY (inl. Christian DE LANNOY)  
Denise DE VISSCHER

1974

Gustaaf SOREL (inl. F. EDEBAU)

1975

Paul E. GORIS

1976

André BULTHE

1977

Edith VAN LECKWIJCK

-----  
(1) P. PIRYNS, Ook verkrijgbaar in de goede boekhandel, in :  
KNACK EXTRA BOEKENBIJLAGE, bij : KNACK, 43, 25-31 okt 1995,  
p. 13.  
-----

OOSTENDE TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG (40)

door Aime SMISSAERT (+)

Maandag 18e Januari. -

ZESENNEGENTIGSTE DAG DER BEZETTING

Deze nacht, 20 minuten voor den twaalven, eene hevige ontploffing : 't is eene zeemijn die, tengevolge van het tempeest, tegen de "kattei" of golfbreker, rechtover den Kursaal, geslagen was geworden. Volgens de Duitschers - wie kan het kontroleeren, niemand mag op den Zeedijk - zouden in den Kursaal en in zekere groote hotels - Continental, Littoral, tal van ruiten gebroken zijn.

Op de markt nogmaals geen landbouwers of kooplieden, over de Nieuwpoortsche vaart wonende. Enkele boerinnen van Middelkerke. Slechts 2 vleeschkramers zijn open en het zwijnevleesch wordt schaarsch en peperduur : de buikstukken, die vroeger 1.60 fr. de kilo gingen, kosten nu 2.5 fr.; de koteletten, anders verkocht aan 2, 2.25 en 2.50 fr., staan thans aan 3 fr.

M. KAMMERER, limonadier der Soci  t   Litt  raire (de "chamber" op de Groote Markt) kreeg gister avond bevel tegen deze noen de lokalen dezer Maatschappij, in het stadhuis, te ontruimen. Gansch den namiddag verhuisden de Duitschers de meubels der Litt  raire. De lokalen dezer oude Oostendsche Maatschappij zullen voortaan enkel voor de Duitschers toegankelijk zijn. De twee officieren die gelast waren met de lokalen der Soci  t   Litt  raire te doen ontruimen, waren zeer beleefd. Zij vroegen eerst achter den voorzitter, dan achter een beheerder, en ten slotte achter den concierge. M. KAMMERER zich in die hoedanigheid hebbende laten kennen, zegden zij hem : "Zegt uwen voorzitter dat hij een ander lokaal kiezen mag. Is het door de Duitschers in gebruik, wij zullen het doen ontruimen.

M. RAICK, eigenaar van het Savoy Hotel, Koninklijkestraat, stelde zijn hotel ter beschikking van de Soci  t   Litt  raire. Dit aanbod werd gretig aangenomen, en deze namiddag reeds ontruimden de Duitschers dit hotel.

\* \* \*

De Duitschers weten waarachtig niet wat gedaan met het water dat over op het land staat. Op den wijk Conterdam hebben zij eene



sterke pomp geplaatst, en heden hebben zij het water der Brugsche vaart en onzer bassijns afgetrokken, maar dit alles kan hun arm zieltje niet baten !

Hoe meer water ze lossen, hoe meer water er bij komt....

Deze morgen, rond 9 ure, werd uit de Visscherskaai het lijk opgetrokken van eenen Duitschen marinier.

Heden kwamen er veel hulptroepen toe, nl. het 203e en het 204e voetvolk. We zagen reeds vroeger die regimenten hier, maar dan waren ze samengesteld uit mannen van zekeren ouderdom en uit jonge mannen van 20 tot 30 jaar, thans zijn het droeve jongens van 16, 17, 18 jaar !

Dinsdag 19e Januari. -

#### ZEVENENNEGENTIGSTE DAG DER BEZETTING

Ver, heel ver, kanongebulder. In stad, weg en weer geloop van troepen, voorraadkarren, enz.

Deze morgen, om 9 ure, moesten al d'Oostendsche drukkers naar de Kommandantur, bij den "Gerichtsoffizier," GLASSMER. Herr GLASSMER toonde hun een soort van doodsbrief : Le testament de Guillaume le parjure (het testament van Willem de Meineedige). Dit stuk werd alhier verkocht lang voor de bezetting. De heer hoofdkommissaris verbood er dan verkoop van, die gedaan werd door zekere vrouw MOULARD, wonende 23 Wittenonnenstraat. De doodsbrief droeg de melding : "édition Moulard, 23 rue des Soeurs blanches, Ostende", doch geen naam van drukker. Aan den heer hoofdkommissaris verklaarde de vrouw dat de doodsbrieven in Oostende waren gedrukt geworden. Heer GLASSMER wilde nu weten die de drukker was. De 8 tegenwoordige drukkers ontkenden de doodsbrief in kwestie te hebben gedrukt, een 3tal drukkers waren afwezig, 2 andere zijn gevlucht. Na hunne verklaring afgelegd te hebben mochten de drukkers gaan.

\* \* \*

Er begint korting aan meel te komen, doordat de terwe, die per schip moet binnenkomen, zoo lang achterwege blijft. Bij zekere bakkers was er heden geen brood te bekomen. Onze ieverige heer Deken, immer op de bres voor zijn geliefd Oostende, vertrok gister naar Brugge en Gent om tarwe. Mocht hij gelukken - anders zullen wij moeten naar het woord van een onzer grootste ingezetenen, "pataten vreten" ! Het is hier de plaats niet dit beleefd heerschap te noemen - op tijd en stond zal er hem wel daarover, en over nog andere zaken, strenge rekening worden gevraagd.

\* \* \*

Sedert verscheidene maanden konden de beenhouwers, de vellen of huiden der geslachte dieren niet meer naar de huidevetterijen sturen : zij bleven dus, in het slachthuis liggen. Heden nu zijn de Duitschers voor rond 60.000 fr. vellen komen weghalen om ze naar Duitschland te sturen.

Heden ontploften heel ver, een 3tal zeemijnen.

Heden kwamen er schip, 570 zakken bloem, samen 35.402 kilos wegend, uit Sluis toe. Deze bloem werd hier uit Engeland door schepen DEVRIESE gestuurd.

Sinds een 8tal dagen lag, aan de voorhaven, aan de hangaars der Tilburybooten, een duitsch kanon van 30.5 cm. De duitschers trachtten, met behulp der groote elektrische kraan onzer haven, dit stuk op eenen grooten wagen te brengen : na menigvuldige nutteloze pogingen gelukten zij erin. Edoch, de wagen was slechts een 10tal meters vooruitgerocht, toen hij tot schier aan de as in 't slijk schoot : het duitsch kanon ligt daar buiten het bereik der elektrische kraan !

Woensdag 20e Januari. -

#### ACHTENNEGENTIGSTE DAG DER BEZETTING

Deze morgen rond 6 ure, ging opeens, het gaslicht uit, zoowel in de huizen door de duitschers bewoond als in de kerken en op straat.

Rond 10 ure kwamen van den Thouroutschen steenweg, in volle vaart, 2 groote oostenrijksche motorkanonnen (kanonnen van 30.5 cm op autos staande), gevolgd door een 25tal groote caissons en voorraadwagens. Kanons en wagens waren begeleid door ruim 200 oostenrijkse soldaten. Gansch het gevaarte, dat over Leffinghe, van de kanten van Slype-brug kwam, trok de groote statie binnen, langs de Polderstraat en werd door middel van de zoogenaamde "koebrug", op waggons geladen.

Men is ieverig bezig aan het oprichten van hangaars voor vliegmaschinen bij de hofstede PITTERY, te Steene-Mariakerke. Drie zijn gansch opgetrokken in hout en met pannen gedekt, een moet nog gedekt worden en de 5e staat in zijne inhouten. Ruim 125 Oostendsche werklieden zijn daar gebezigd.

\* \* \*

Sedert een 4tal weken was er een matroos, lang van gestalte, aan de duitsche Kommandantur gehecht in hoedanigheid van geheime politie-agent. 't Was hij die meerendeels gelast was met te trachten de herbergiers, die genever verkochten, in 't net te krijgen. "De occasie maakt den dief", zegt het spreekwoord, en onze matroos, op zekeren dag een herbergier der Schippersstraat betrappend op heeterdaad van verkoop van sterke dranken, vroeg hem 20 mark (25 frank) : "zodoende, zei hij, zult gij in de Kommandantur geen 100 mark moeten betalen".

De herbergier spon af, doch eenige dagen later, op aandringen van vrienden en kennissen ging hij zijn wedervaren vertellen in de Kommandantur. Onze matroos werd aangehouden en kreeg 2 jaar gevang : hij werd deze noen weggebracht.

Donderdag 21e Januari. -

#### NEGENENNEGENTIGSTE DAG DER BEZETTING

Op de markt, eenige groensel- en boterboerinnen. Op de vleeschmarkt, enkel kramen door Oostendenaars opengehouden. De boter gold 4.50 tot 4.70 fr., de eieren 20 en 22 cm 't stuk.

Opgeleid door duitsche soldaten kwamen eenige Ghistelnaars en Oudenburgnaars naar de markt.

Heden smeten vliegmachienen der Bondgenoten bommen op ons koersenplein, enkel lichte stoffelijke schade aanrichtend.

Bommen vielen op de tramlijn Oostende-Nieupoort, daaromtrent aan den Transvaal (wijk Raversyde). De tramriggels werden op verscheidene meters lengte verbrijzeld. Deze avond konden de trams met duitsche soldaten niet verder dan Raversyde.

In verscheidene koffijhuizen der stad, gehouden door Belgen of door duitschers, wordt thans duitsch bier (Pilsen) verkocht. Het is het gekend merk "Dortmunder Hansa", dat den voorkeur heeft : MM. DESWAEF gebr. zorgden voor dit lekker biertje !

Deze namiddag was er weder gaslicht, doch de lantaarns werden deze avond nog niet ontstoken. Van morgen af zullen er wederom enkele branden.

\* \* \*

De kroonprins van Beieren is heden in stad geweest. Waarom, weten we niet, maar wij weten wat hij dezen noen smulde. 't Was te doene in de "Renommée, in eene bijzondere zaal waarin niemand mocht dan den kroonprins en 3 officieren die hem vergezelden. Soldaten, bajonet op het geweer, waakten aan de deuren der eetzaal. De maaltijd duurde ongeveer 5 kwart uurs. Ziehier de spijskaart

Huitres de Zélande

Consommé Moëlle

Côte de mouton pré salé  
Haricots verts  
Pommes frites

Poularde de Bruxelles  
Compote de pommes  
Salade

Fromages - Fruits

Café extra Cognac

Cigares Havane

Dit alles werd overgoten met drie flesschen Rhijnschen wijn (vin du Rhin mousseux), 1 flesch Lansons en 8 flesschen Mumm Cordon Rouge (champagnewijn) - 't zij 3 flesschen wijn per persoon. Daarmede konden ze toch tegen den wind op !

De rekening van den maaltijd werd betaald en de "garçons" kregen vijf mark (6.25 fr.) drinkgeld.

\* \* \*

In de stad is er erge bekorting aan brood, kolen en petrol. Wat het brood betreft, enkele bakkers kunnen brood leveren, doch een

schip met 800 ton (een ton 100 kilos) meel of bloem wordt verwacht.

Kolen kan men thans bekomen aan boord van eenen lichter, in den In koophandelsdok liggend : nochtans om kolen te bekomen moet men, ten eerste, mits betaling van 2.50 fr. per zak (50 kilos), in de bureelen van M; H. SMIS-VALCKE bons halen; ten tweede, geduldvol zijnen toer afwachten aan den 1e bassijn (Zuidkant) - en daar de Duitschers met 5, 6 karren te gelijk om kolen komen, en eenieder wachten mag tot die heeren gediend zijn, mogen de Oostendenaars zich heel gelukkig achten zoo ze na 5, 6 uren wachters gediend geraken.

Nu, de petrol : M. Emiel REMAUT, kruidenier, Stockholmstraat, verkocht dezen namiddag petrol aan 60 centiemen de liter. Tegen den avond was de voorraad zeer gedund, om niet te zeggen uitgeput, en nog stonden wel honderd menschen te wachten....tot morgen.

Vrijdag 22e Januari. -

#### HONDERDSTE DAG DER BEZETTING

Deze nacht zijn de oostenrijksche kanonnen en kamions, alhier Woensdag uit Slype aangekomen, vertrokken : de soldaten zijn hier echter gebleven.

Het schild van het Italiaansche Consulaat werd ingetrokken, daar er in stad verteld wordt dat Italië de oorlog had verklaard aan Duitschland !

Weinig kanongebulder vandaag. Rond 4 ure kwam een auto, waarin 2 Duitschers zaten, in volle vaart gereden langs den steenweg die van de Smet de Naeyerbruggen naar de brug, toegang verleend naar de Vuurtorenwijk, leidt. De brug was gedraaid ten einde den doorgang te laten van eenige slijkkoggen. Een elektrieke tram, lijn stad - Vuurtoren, stond voor de brug. De Duitsche auto rende voort en kwam in 't water terecht. De twee Duitschers werden met veel moeite gered; wat den auto betreft, hij bleef in 't slijk steken. De twee Duitschers, die in den auto zaten, werden ter verpleging naar het Burgerlijk Hospitaal overgebracht.

\* \* \*

Achter de kerk van Sas-Slykens waren, van over zekeren tijd, de werken begonnen voor het maken van sassen aan de afleiding der Brugsche vaart. Die werken waren toevertrouwd aan den welgekenden aannemer, M. COPPIETERS, socialistisch senator. Met den oorlog waren die werken stop gezet. De Duitsche overheid komt te bevelen dat die werken zoo spoedig mogelijk moeten afgedaan worden. M. COPPIETERS is daartoe van Gent moeten afkomen.

De Duitschers hebben heden den Zeedijk aan de Capuciene en Vlaanderenrampen, aan de Oostramp van de Kursaal en aan de Weenenstraat afgezet met banken en stekdraad, meer dan 2 meters hoog.

## LUITENANT-TER-ZEE VICTOR BILLET (1902-1942)

door J.B. DREESEN

Op 01 februari van dit jaar was het 50 jaar geleden dat de Belgische Zeemacht werd opgericht en zij zich te Oostende installeerde. De Zeemacht had haar oorsprong te danken aan de Belgische Sectie van de Royal Navy die van 1940 tot 1944 strijdend België op zee vertegenwoordigde. De Zeemacht en haar voorloper zijn voldoende gekend. Minder gekend, door het Oostends publiek, is echter de man met een uitzonderlijk doorzettingsvermogen, Victor Billet, die aan de basis lag van de oprichting van de Belgische Sectie van de Royal Navy.

Hij werd geboren op 03 mei 1902 te Sint Joost-ten-Node maar bracht een deel van zijn kort leven te Oostende door. Victor Billet voelde zich van jongsaf aangetrokken tot de zee. Aan de ouderdom van 17 jaar scheepte hij, als kadet, in aan boord van het zeilend schoolschip "Avenir". Hij doorliep er de klassieke opleiding. Nadien ging hij naar de koopvaardij. Hij voer aan boord van schepen van de belgische "Lloyd Royal" en de rederij "Deppe. Het kisisjaar 1929 kondigde zich aan en schepen gingen uit de vaart. Officieren en bemanningen stonden op straat.

Om zich bezig te houden volgde Billet, samen met andere collegas, in de Zeevaartschool te Oostende een cursus die de belgische marineofficieren voorbereidde op de navigatie in oorlogstijd. In 1934 kreeg hij een plaats bij de Staatsmarine, zoals destijds de diensten van pakketboten en Zeewezen noemden. Een jaar nadien werd hij geaffecteerd aan boord van het visserijwachtschip "Zinnia".

Victor Billet had een afschuw van routine. In 1937 stelde hij zich, met het akkoord van zijn administratie, ten dienste van het Koninklijk Natuurhistorisch Museum van België om opzoekingen te doen in verband met de visserij in hoge zee. Hij leerde er de banken en de kusten van IJsland, Groenland en New-Foundland kennen. Terug in België richtte hij een neutraal visserssyndicaat op. Hij rustte een vissersschip uit dat hij een tijdlang voerde en deelde er het harde vissersleven met de bemanning. Hij draaide een paar films over dit harde leven, hielp de aalmoezeniers ter zee en sneed zich in twee voor de vissersweeskinderen van de Ibis.

Hij vroeg verlof om een tijdlang in te schepen aan boord van een Frans hospitaalschip dat op de banken van "Terre-Neuve" kruistte. Zijn collega's bewonderden zijn dynamisme en volgden, geamuseerd, zijn activiteiten. Hij zegde wat hij dacht, publiceerde zijn opinie over de meest diverse onderwerpen, deed aan fotografie en aan cinema. De vissers van onze kust waardeerden deze, aangespoelde, brusselaar voor zijn jovialiteit, zijn manier van aanpakken en zijn ernst.

Het eigenlijke avontuur van Billet begon echter op 16 mei 1940. De Engelsen beslisten dat zij de magnetische mijnen, die voor de kust van Oostende gedropt werden bleven vegen tot de 17de mei. Na die datum moesten de Belgen dat zelf doen. Het einde 1939, inderhaast, opgerichte "Marinekorps" (bij gebrek aan een oorlogsmarine) was

nog niet uitgerust om magnetische mijnen te vegen. De beslissing viel dan ook dat al de schepen de haven van Oostende voor die datum moesten verlaten.

De vloot van de "Staatsmarine" bestond in 1940 uit een car-ferry en acht pakketboten van de Oostende-Doverlijn. Daarbij hoorden ook nog een reeks dienstschepen zoals slepers, loodsboten, boeienlegger, hydrografisch schip.

Victor Billet, officier aan boord van de "Prince Philippe", werd op de hoogte gesteld van deze evacuatie. Bij de aankomst te Oostende, spoedde Billet zich naar huis om zijn vrouw te verwittigen van het haastig vertrek met zijn schip naar Engeland. Hij vroeg haar de vier kinderen klaar te maken (Alain 2 jaar, Yves 6 jaar, Gisele 8 jaar en Georges 12 jaar) en met een latere boot achter te komen. Haar zeeman kennende pakte Lauret Billet enkele koffers en vertrok met haar 4 kinderen, zoals zoveel anderen, aan boord van een latere boot naar Engeland. Ze zal haar man eerst in juni 1940 terugzien.

De pakketboten kwamen 20 mei te Southampton toe, maar werden onmiddellijk ingezet voor de evacuatie van de Franse havens. De "Prince Philippe" vervulde hierbij opdrachten in Cherbourg, Brest en St Malo.

Na de evacuatie-opdrachten bleven de pakketboten en hun bemanningen in Southampton liggen zonder dat er nog iets gebeurde. De ontstane problematiek had tot gevolg dat de Belgische pakketboten de rest van de oorlog met een engelse bemanning voeren.

Victor Billet was het wachten moe, hij wilde actief bijdragen in de strijd tegen de overweldiger. Op 4 juli 1940 adresseerde hij een schrijven aan diensten van de Engelse koopvaardij waarin hij zijn diensten aanbood. Hij werd hiervoor op zijn vingers getikt door de Belgian Shipping Advisory Committee. Deze Belgische goevernemente commissie onder leiding van M. VAN CAMPENHOUT, trachtte vooralsnog de pakketboten met hun bemanning en de officieren over te dragen aan Engeland en Billet maakte daar nog altijd deel van uit. Maar het was geen blaam die Billet ervan zou weerhouden nog meer initiatieven van deze soort te nemen.

Hij ging naar Londen waar hij de Belgische administratie voorstelde het "Marinekorps" herop te richten met de werkloze Belgische vissers die in de Engelse havens rondhingen. Het antwoord was negatief.

Hij dacht eraan zich te engageren in de Royal Navy. Hij vroeg officieel verlof en kreeg dat. Nu had hij zijn handen vrij. Op 25 juli 1940 schreef hij naar admiraal Keyes, de held van de raid op Zeebrugge in 1918 en tijdens de 18-daagse veldtocht verbindingsofficier verbonden aan de staf van Koning Leopold III. Hij vroeg de admiraal om door hem gehoord te worden, wat ook gebeurde. Billet legde de admiraal uit dat hij zijn diensten aan de Royal Navy wilde aanbieden om op die manier mee te werken aan de bevrijding van zijn land.

Admiraal Keyes, die de Belgen genegen was, introduceerde Billet bij admiraal Dickens. Admiraal Dickens had dienst hernomen en was belast met de coördinatie van de geallieerde marine-onderdelen van

Noorwegen, Polen, Nederland, Frankrijk e.a. die naar Engeland waren uitgeweken.

Admiraal Dickens luisterde met veel aandacht naar Billet. Deze hield een pleidooi voor de oprichting van een Belgische marinekern in de Royal Navy waarbij hij wilde instaan voor de recrutering. De admiraal kon hem echter niets beloven en ook geen garantie geven. De Belgische regering zat nog in Frankrijk en er was geen enkele Belgische autoriteit die in deze zaak een beslissing kon nemen.

Billet had niet veel hoop na dit onderhoud met Dickens. Hij ging dan maar bij de Fransen aankloppen. Die hadden wel oor voor zijn voorstellen want ze hadden schepen maar ontbraken bemanningen. Dit kwam ter ore van Whitehall die Billet onmiddellijk terugriepen en hem vroeg niet in te gaan op de voorstellen van de Fransen. Er was ondertussen contact geweest met de Belgische autoriteiten en men ging op zijn voorstel in.

Op 27 september 1940 kreeg Victor Billet opdracht om 30 Belgische vissers te recruteren voor een op te richten Belgische Sectie van de Royal Navy. Op 10 oktober 1940 werd Billet Luitenant-ter-Zee RNVr (Royal Navy Volunteer Reserve) benoemd en nam hij leiding van de 30 vissers die in Fleetwood gerecruteerd werden.

Op 22 oktober kwam hij toe in "HMS Royal Arthur" te Skegness, een basisopleidingskamp van de Royal Navy. Daar begon hij, samen met een Engels officier, Luitenant Mann, aan de opleiding van zijn manschappen.

Mede door zijn houding en zijn optreden kreeg Billet bij zijn initiatief echter tegenkanting van de Belgische administratie. Ondanks dat rekruteerde hij een tweede groep van 22 man en een derde groep van 43 man en 8 soldaten met zee-ervaring.

Door zijn hardnekkig en eigenzinnig volharden haalde hij zich van langsom meer de banbliksems van de Belgische administratie op de hals. Men zocht een middel om hen te vervangen en men vond het. Op 6 december 1940 werd hij met het eerste contingent dat zijn basisopleiding had beëindigd naar "HMS Lochinvar" gestuurd, zogezegd om hun mijnenveegopleiding te coördineren. In Skegness werd hij vervangen door luitenant Jonckheere.

Victor Billet ontving ook de tweede en derde groep in "HMS Lochinvar" en bleef zich nog bezig houden met de opleiding in Skegness. In maart 1941 bracht hij er zijn laatste bezoek. Op 3 april 1941 verscheen een "Admiralty Fleet Order" waarbij de oprichting van de "Belgische Sectie van de Royal Navy" een feit werd. De droom was gerealiseerd en de heroïsche tijd was voorbij. Victor Billet zou echter langzaam maar zeker terzijde geschoven worden.

Op 16 april 1941 scheepste hij in aan boord van "HMS Brilliant", een oudere destroyer, zogezegd om zijn maritieme opleiding te vervolmaken. Billet leefde nog altijd in de overtuiging dat het was in voorbereiding van een kommando aan boord van een van de Belgische korvetten die in het vooruitzicht werden gesteld. De "Brilliant" werd ingezet in de Zuid-Atlantische oceaan waar het schip deelnam aan de jacht op Duitse kapers en bevoorradingschepen.

Op 14 augustus 1941 wordt Victor Billet bij Admiraal Dickens ontboden. Die bracht hem op de hoogte van het feit dat hij zich niet verder meer met de opleiding van de Belgische Sectie hoefde in te laten en dat hij geen kommandant van een Belgisch korvet zou worden. Binst zijn afwezigheid had men G. Timmermans tot luitenant-commander aangesteld waardoor luitenant-ter-zee Billet gedepasseerd was. Het was gedaan met Victor Billet. Als een verslagen man verliet hij het bureau van admiraal Dickens. Hij gaf het echter nog niet op. Hij wilde een Belgische MTB (Motor Torpedo Boat) flottilje oprichten. Vanaf september 1941 deed hij een reeks stages bij de "Coastal Forces". Op 6 april 1942 las hij in de "Daily Sketch" dat België zijn eerste korvet in ontvangst nam. Een goed verstaander heeft maar een half woord nodig en Billet sloot zijn krant en legde hem terzijde.

In mei 1942 ging hij over naar het "Dundonald Camp". Hij zat nu bij de "Combined Operations" en de commandos van de Marine. De eeuwige vechter die Billet was voelde zich eindelijk thuis. Hij werd naar de "Combined Operations" gemuteerd met het oog op de geplande landing in Dieppe die de geschiedenis zou ingaan onder de naam "Operation Jubilee". Hij maakte deel uit van de flottilje die opdracht had het 14de regiment Canadese tanks, het Calgary regiment, aan wal te zetten. De opleiding was dan ook zeer doelgericht. Op 11 en 12 juni werden de eerste algemene herhalingen gehouden in Britport, Dorset. De resultaten waren echter niet denderend. Op 22 en 24 juni volgden andere die beter waren. Einde juni en begin juli werden eerst de officieren en daarna de manschappen ingelicht over wat er ging gebeuren.

Iedereen kreeg zwiijplicht opgelegd. Men maakte zich klaar voor de aanval. Alles was klaar op 3 juli. Het slechte weer was echter de oorzaak voor uitstel tot 6 juli. De 7de zete zich alles weer in beweging. Vier duitse vliegers vielen echter de vloot schepen aan en troffen twee van de "Landing Ship Infantry" (toevallig 2 Belgen "Prinses Astrid" en "Prinses Josephine Charlotte"). Het commando vermoedde dat de vijand op de hoogte was van het plan en annuleerde het. Iedereen trok terug naar zijn respectievelijke basis.

Er werd weer flink geoefend. Op 17 augustus 1942 was het eindelijk zo ver. Alles en iedereen werd ingescheept. In de nacht van de 18de en de 19de vertrok een vloot van 9 grote schepen (waaronder 4 Belgische pakketboten) volgepakt met troepen, geëscorteerd door 6 Hunt klas destroyers en vergezeld van 81 kleine landingsvaartuigen richting Dieppe.

Victor Billet ging sloop aan boord van LCT 159, een Landing Craft Tank met 3 Churchill tanks aan boord. Bij het opkomen van de zon op 19 augustus 1942 was deze getuige van een ware slachting op de stranden voor en aan weerszijden van Dieppe. Slechts een van de 6 groepen slaagde er in zijn opdracht uit te voeren. Rond de middag was het feit beslecht. Wat kon trok zich terug en scheepte weer in. Drieduizend zeshonderd soldaten en 550 zeelui ontbraken op het appel bij de aankomst in Engeland.

De LCT 159 kreeg bij de aankomst op het strand 2 voltreffers in de brug waardoor de bemanning, waaronder Victor Billet, gedood werden. Het schip schoot in brand. De overgebleven tankbestuurders kregen met veel moeite de drie tanks nog van boord maar LCT 159 is niet meer van het strand van Dieppe weggeraakt.



Victor Billet behoorde tot de velen die als "Missing presumed killed" de geschiedenis zijn ingegaan. Hij was de eerste officier geweest van de Belgische Sectie van de Royal Navy, maar hij was ook de eerste gesneuvelde.

Zijn weduwe bleef met haar 4 kinderen achter. De Royal Navy vergat zijn doden niet en betaalde haar zijn wedde uit tot het einde van de oorlog.

De Belgische Staat was echter niet van dat advies. Hij weigerde om aan zijn weduwe, na de oorlog, een pensioen uit te betalen. Volgens de Belgische autoriteiten had "de luitenant van de Staatsmarine, Victor Billet, zich bij de Royal Navy geëngageerd zonder als militair gekeurd te zijn geworden door de dokters van het Belgisch Recruiteringscentrum te Londen". Hierdoor konden ze hem de kwaliteit van militair niet toekennen. Hij behoorde dus niet tot het leger.

Anders gezegd, toen Billet stierf was hij met verlof en niemand had hem gezegd te gaan vechten.

Uiteindelijk heeft de Administratie van het Zeewezen deze zaak in het reine getrokken.

-----  
Litteratuur :

1. Henri ANRYS. Congé pour mourir. Brussel 1975.
2. Henri ANRYS. Les Belges dans la bataille de l'Atlantique. Brussel 1985.
3. Louis LECONTE. Les ancêtres de notre Force Navale. Brussel 1952.
4. J.B. DREESEN. Waar en hoe stierf Luitenant-ter-zee Victor Billet in Neptunus, 37ste jg., nr. 2/94, blz. 84 en volgende.
5. C.P. COUTURE. Operation "Jubilee". Paris 1969.