

D E P L A T E 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

PENNINGMEESTER

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

REKENING

750-9109554-54
000-0788241-19

JAARGANG 25
NUMMER 4
MAAND april 1996

IN DIT NUMMER

- blz. 107 : E. VANCRAEYNEST : De lokale Oostendse rederijen in 1820.
- blz. 109 : J.B. DREESEN : De Steense dijk.
- blz. 112 : Y. VAN HYFTE : Oral history, een dimensie met onvermoede mogelijkheden.
- blz. 113 : J. VAN BERGEN : Handel en scheepvaart in Oostende in 1859.
- blz. 119 : R. TIMMERMANS : Gedenkstenen en -platen (3).
- blz. 120 : N. HOSTYN : Architecten en architectuur te Oostende tijdens het interbellum.
- blz. 123 : O. VILAIN : Veilingsprijzen.
A. SMISSAERT : Oostende tijdens de eerste wereldoorlog (41).
- blz. 127 : 3de lijst aankopen, schenkingen en andere opnamen in inventaris 1995.

25ste JAARGANG
EEN HEUGLIJKE VERJAARDAG

APRIL ACTIVITEITEN

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

APRIL I - ACTIVITEIT. WANDELVOORDRACHT

Wij nodigen U uit op

zaterdag 13 april 1996 om 14u30

op het Sint Antoniusplein, Vuurtorenwijk, vóór de kerk, voor een studiebezoek aan de

SINT ANTONIUS VAN PADUA KERK

De leiding van dit studiebezoek berust bij onze penningmeester-hoofdredacteur en kerkenkenner bij uitstek de heer Jean Pierre **FALISE**.

Deze driebeukige neo-romaanse kerk onder een zadeldak, met een uitspringend westportaal en met de toren op het noordwesten, werd gebouwd naar de plannen van architect G. VANDAMME. Zij verving de in 1910 gebouwde noodkerk van de oude Vuurtorenwijk. Hierdoor kregen enkele stukken uit de noodkerk een plaats in de Sint Antoniuskerk.

Ze werd begonnen in 1932 en beëindigd in 1937. In de nacht van 10 op 11 februari 1941 werd de kerk door een bom zwaar beschadigd. Na de oorlog werd ze hersteld. De kerk is mooi zonder artistieke pretentie. Sint Antonius - patroon van de Oostendse vissers - wordt er bijzonder vereerd. Het is dan ook de kerk voor de zeelui bij uitstek. De details van deze kerk laten we over aan de kundige gids.

Minder gekend door de mensen van stad loont ze toch echt de moeite van een bezoek.

Deelname is vrij en kosteloos ook voor niet-leden. Maak van deze gelegenheid gebruik om Uw kennis van het stedelijk patrimonium wat aan te scherpen. Elk zegge het voort en noteer alvast de datum, 13 april.

APRIL II - ACTIVITEIT. AVONDVOORDRACHT

Een avondvoordracht met documentatiemateriaal gaat door op

donderdag 25 april 1996 om 20u30

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

Het onderwerp : OOSTENDE IN DE BUITENLANDSE LITERATUUR

De spreker : de heer John GHEERAERT, Lic. Germ. fil. R.U.G.

De heer GHEERAERT heeft zich destijds gespecialiseerd in verband met Belgische en buitenlandse auteurs aan de Belgische kust. Hierover publiceerde hij een reeks "Literaire Kronieken" : "Als

d'oude Peperbusse vertelt..." (1976), "Ode aan Oostende" (1977), "Vertellingen uit het Zeepaardje" (1978).

Sedertdien is hij de weg opgegaan van de romans en de verhalen. Zijn belangrijkste publicaties zijn "Paardjes uit Polen" (1981), "De Non" (1983), "Boobie-Woogie" (1986), "Sakura" (1988), "De glazen benen van de generaal" (1991). Verder verscheen een verhalenbundel "Trekvogels" in 1984 en een literaire kroniek "Bericht uit Bredene" in 1987. John GHEERAERT won een aantal literaire prijzen waaronder een academieprijs.

Als leraar beheerst hij het woord evengoed als de pen. Als U wilt weten wat de anderen over Oostende te zeggen hebben moogt U deze avond niet missen. Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos ook voor niet leden. Men zegge het voort en wij verwachten U stellig.

J.B. DREESEN

DE LOKALE OOSTENDSE REDERIJEN IN 1820

door Raymond VANCRAEYNEST

In mijn vorige bijdrage onder dezelfde titel (De Plate, 24e jg., nr. 5, mei 1995) heb ik uiteengezet hoe dat de burgemeester van Oostende, Charles DELMOTTE, aan de gouverneur Baron Joseph DE LOEN D'ENSCHEDÉ op 23 juni 1820 liet weten dat de Oostendse reders 58 zeeschepen bezaten, waarin niet begrepen waren de 40 doggers en korvers, die de kabeljauwvisserij bedreven, en ook niet de 20 schuiten die op verse vis voeren.

Waarschijnlijk in verband met die zaak stelde de Handelskamer van Oostende op 8 juli 1820 een lijst op : "Staat der zeevarende schepen waarin begrepen zijn de visserssloepen en schuiten uitgerust binnen Oostende". Onderaan die lijst staat vermeld "volgens alle mogelijke opzoekingten ten nauwkeurigst opgemaakt te Oostende, den 8 Jullij 1820" (1).

Welke soorten schepen worden er vermeld ? In totaal zijn er 110 schepen. Daaronder zijn er 36 sloepen, 14 schuiten, 3 hoekers, 1 bom en 1 kotter, samen 55 schepen waarvan we mogen aannemen dat ze voor de visserij bestemd waren. Verder worden nog 11 binnenlanders vernoemd die wel uitsluitend voor de vaart op de binnenwateren zullen aangewezen geweest zijn.

De benaming tjalk en smak duiden verwante scheepsvormen aan, beide met zijzwaarden. Ze schijnen zowel voor de visserij als voor de koopvaardij gebruikt geweest te zijn, en o.m. wellicht voor het vervoer van oesters en kreeften. In de lijst komen 6 smaks en 1 tjalk voor.

De overige 37 schepen zijn zeilschepen voor de grote vaart : 8 driemastschepen, 1 driemastgalioot, 15 brikken, 1 fregat, 1 schoener, 5 kofschepen en 6 galjassen.

Wie waren de eigenaars van die schepen ? Laat ik eerst beginnen met de 11 binnenlanders. De familie DE SORGHÉ is een echte

familie van binnenschippers. De weduwe DE SORGHEN en verder Jan, Jacobus, Joseph en Charles DE SORGHEN hebben elk één binnenlander. DE POTTER bezit 2 binnenvaartuigen, BOUWENS, Jean VAN DEN KERCKHOVE, Everard DEN DUYTS en GARLINCK hebben er elk één. De families DE SORGHEN en VAN DEN KERCKHOVE, die trouwens verwant waren, treffen we al aan bij de binnenschippers in de jaren 1750-1760 en vele jaren tevoren was dat ook al het geval (2).

Bekijken we nu de reders ter visserij. De rederij DE VISSCHER & ROYON bezit 5 sloepen; HELLEIN en CALLENS bezitten elk 3 sloepen en de laatste bovendien nog 1 schuit. Beschikken voorts over 2 sloepen : DE VANDER-LEEP, GILLEGODT, HUIJZE, FREYMAN-DE POTTER, PERRIER, C. MUSIN. Hebben slechts één sloep : de weduwe DENYS, HINTENS, F. PIETERS. DE BARSEE heeft 1 sloep en 1 kotter; P. SEGAERT 1 sloep en 1 schuit; BATAILLE 1 schuit en 1 bom. Tenslotte zijn er reders die alleen schuiten hebben : STEENKISTE 2 en HOESTMAN, DASSONVILLE, VAN ISEGHEM-ENGELS, DICKSCHEN, BATENS & CONSALES, COONEY fils, Philippe CONSALES en HUILMAND elk één. Van IMSCHOOT beschikt over 3 hoekers. De weduwe VAN CUYL heeft één tjalk. Hebben elk één smak : DE BROUWER & HERREWIJN, UYTBORK & DE PLA, DOBELAERE, DE BARSEE, Jacques VAN DEN KERCKHOVE.

Tenslotte bekijken we de rederijen ter koopvaardij. Het valt dadelijk op dat die ook vaak nog een paar vissersboten bezaten. De grootste rederij was deze van J. & J. DE VETTE. Ze bezaten 4 driemasters, 2 brikken, 1 schoener, 1 kof en 1 smak; 9 in totaal.

De firma BAES-DE BAL & Co hadden 7 schepen : 1 driemaster, 4 brikken en verder 1 sloep en 1 schuit. François SERRUYS & Co had 6 schepen : 2 driemasters, 2 brikken, 1 driemastgalioot en ook één sloep. B. VANDERHEYDE had 4 schepen : 2 galjassen en ook 2 sloepen. C.F. LAUWERS had ook 4 schepen : 1 fregat, 2 brikken en 1 kof.

SERRUYS-VANDERHEYDE hadden 3 schepen : 1 brik en 2 galjassen. Ook VAN CLEEMPOEL had 3 schepen : 1 kof en 2 sloepen; DE BARE eveneens 3 schepen : 2 brikken en 1 kof. LANSZWEERT had 1 galjas en 2 sloepen.

Uiteindelijk waren er reders die slechts één schip hadden : GHESQUIERE 1 galjas; BORGHERS 1 kof; THUYS-VERBEKE en de weduwe BENINGHE elk één brik; LAMS één driemaster.

Welke rol spelen de Oostendenaars nu in de koopvaardij, in de visserij, in de binnenvaart ?

-
- (1) R.A. Brugge. Fonds Kamers van Koophandel. Oostende, bundels 730 tot 774. Bundel 744, Correspondentie 1818-1820.
 - (2) A.R.A. Brussel. Geheime Raad. Oostenrijkse periode. Bundel 280/B.

DE STEENSE DIJK

door J.B. DREESEN

In de Ijzervlakte werden, door de snel op elkaar volgende overstromingen in de 11de eeuw via het inbraakgebied van den Ijzer, de dichter bewoonde gebieden bedreigd. Om de overstromingen tegen te gaan werden een tweetal dijken, ZIJDELINGEN genaamd, in dit gebied opgeworpen. Een eerste, ten westen van de Ijzermouning, later de OUDE ZEEDIJK genoemd, liep van Oostduinkerke tot Fort Knockehoek.

Aan de oostelijke grens van het overstromingsgebied werd een tweede dijk opgeworpen. Vanaf de duinen van Bredene liep hij over Plassendale naar Oudenburg. Later werd hij bekend onder de naam van "Dijk van de Blankenbergse watering".

Aan het oostelijk uiteinde van ons kustgebied gebeurde een gelijkaardig aanleg. Om de overstromingen, via de zeeboezem tussen het eiland Kadzand en de duinen van Nokke gekend als SINCFAL, in te dijken legde men een ZIJDELING aan tussen Brugge en Blankenberge, die later de naam kreeg van "Blankenbergse dijk".

Deze "Zijdelingen" waren niet aangelegd voor landwinning, doch slechts als "waterkering" voor een steeds weer bedreigd gebied. Het waren wat men toen noemde ZOMERDIJKEN, nog niet tot een volslagen zeedijk (WINTERDIJK) opgewerkte dijk.

Vanaf 1184 duikt, in de geschreven bronnen, de naam BRUGS AMBACHT op, als aanduiding van de streek rondom Brugge die later het BRUGSE VRIJE wordt genoemd.

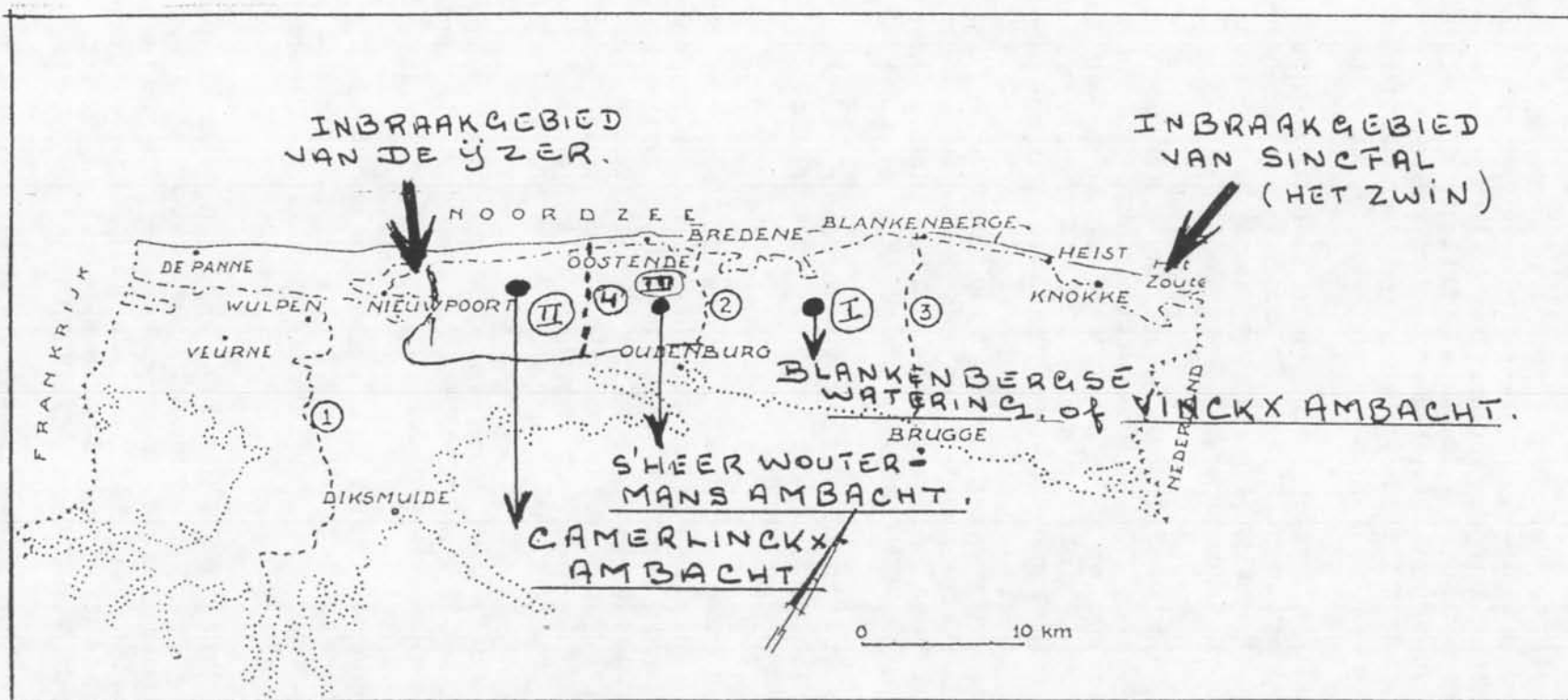
Vanaf die periode werd werk gemaakt van de landwinning. De Blankenbergse Watering (tussen de dijken Blankenberge-Brugge en Bredene-Oudenburg) werd eerst gewonnen. Daarna vatte men het gedeelte aan tussen de "Zijdeling" van Bredene en de Ijzer. Nadat de nieuwe polder gesloten was ging men in het begin van de 13de eeuw over tot de opsplitsing van dit gebied in twee kleinere eenheden die AMBACHTEN werden genoemd.

De term "ambacht" gold hier voor de administratieve omschrijving van een WATERING of WATERSCHAP zijnde de gemeenschap van alle eigenaars in een nieuwe polder.

Het woord "ambacht" werd ook gebruikt voor een beroepsvereniging zoals bijvoorbeeld het ambacht van de kuipers of van de metsers wat bij de lektuur van oude archiefbronnen wel eens tot verwarring kan leiden.

De gelanden van een "Watering" kozen een eigen bestuur, de sluismeesters. Zij stonden in voor de zeewering, de uitwateringssluis, de afwateringskanalen, de wegen en de bruggen. Hiervoor bepaalden zij elk jaar de geldelijke bijdrage die elk van de eigenaars moest afdragen. Die beslissing heette de SCIETENE en de bijdrage het GHESCOT of WATERGELD.

Rond 1237 werd voor het eerst CAMERLINCKXAMBACHT vernoemd. Het omvatte de parochies Stene, Snaaskerke, Leffinge, Middelkerke,



1. Oude Zeedijk.
2. Dijk van de Blankenbergse Watering.
3. Blankenbergse dijk.
4. Steense dijk.
- I. Blankenbergse Watering of Vinckx Ambacht.
- II. Camerlinckx Ambacht.
- III. 's Heerwoutemansambacht.

Slype, Mannekensvere, Westende en Wilskerke. Het gebeid dat oostelijk hiervan lag werd in 1250 voor het eerst als 's HEERWOUTERMANSAMBACHT vernoemd. Dit ambacht omvatte de parochies Oudenburg (gedeeltelijk), Ettelgem (gedeeltelijk), Zandvoorde, Sint Catharine-West, een deel van Bredene, Mariakerke en ook Oostende. Dit laatste kreeg echter vanaf 1265 stadsrechten en ging een zelfstandig leven leiden.

Ook hier werd, als scheiding tussen de twee ambachten, een ZIJDELING aangelegd. Deze dijk liep langs de hoofdwatgang van 's Heerwoutermansambacht. Zijn traject begon aan de "Hagebrug" 200 meter ten oosten van Snaaskerke en liep noordelijk tot in de duinen van Mariakerke. Ter hoogte van de huidige Limbalaan, boog hij westelijk af en werd vanaf hier CLEENE ZIDELING genoemd, terwijl de hoofdwatgang afboog in de richting van Sint Catharine-West om naar de zuidkant van de stad Oostende te lopen. De afwatering gebeurde vanaf hier door een aansluiting op de hoofdwatgang die SLUISVLIET werd genoemd. De Sluisvliet mondde, met een sluis, uit te Mariakerke waar later Fort Albertus gebouwd werd. Hierdoor behoorde Mariakerke tot na het beleg van Oostende (1601-1604) tot 's Heerwoutermansambacht.

E. VLIETINCK citeert een tekst uit 1571, die aangeeft dat het Brugse Vrije de ZIJDELING van 's Heerwoutermansambacht deed verhogen om te beletten dat het water van 's Heerwoutermansambacht naar Camerlinckxambacht zou stromen.

Mede door het sedert 1584 dagelijks overstroomde gebied rond Oostende werd in 1608 de ZIJDELING van 's Heerwoutermansambacht heraan gelegd en verhoogd en meteen doorgetrokken langs de Sluisvliet tot aan Fort Albertus. Hierdoor ging Mariakerke behoren tot Camerlinckxambacht. De benaming "Zijdeling" bleef echter in gebruik.

Het was slechts in een archiefstuk van 1674 dat de naam STEENSE DIJK voor het eerst vermeld werd.

Het tracé van de huidige Steense Dijk is nog identiek aan dat van de Zijdeling uit de 16de eeuw en is nog volledig te volgen op wat hedendaags nog altijd de naam Steense Dijk draagt.

Historisch-geografisch is dit tracé zeer belangrijk voor de lokalisatie van plaatsen en begrippen die voorkomen op oude kaarten.

LITERATUUR

- A. VERHULST. Het landschap in Vlaanderen. Antwerpen, 1964.
- E. VLIETINCK. Het oude Oostende. Oostende, 1897.
- M. COORNAERT. In West-Vlaamse Archaeologica jg. 1, 1985, blz. 2-15.
- R.A. BRUGGE. Fonds Jonckheere, nr. 1290.
- R.A. BRUGGE. Watering Blankenberge, nr. 517.
- Sted. Archief Brugge. Kaart van het Brugse Vrije naar Pourbus, 1560.

Wie kan zich een persoonlijke ervaring met ENSOR nog levend voor de geest halen ? Hij moet op zijn minst 50 jaar zijn. Wie heeft nog de "Vindictive" tegen de oostelijke pier aan de grond gezien ? Die moet ongetwijfeld een tachtiger zijn. Wie maakte de start mee van de Oostendse turnvereniging "Noordzee" ? Ook al een zeventiger. Hoe de Duitsers precies onze derde vuurtoren lieten springen is een punt van discussie onder kranige negentigers....

En Paulhan ? (1909). Of de eerste officiële derby ASO-VGO ? (1912). Of het vliegtuigongeval met de Duitse adellijke familie VON HESSEN te Stene ? (1937). Of het boomfeest in het Maria Hendrikapark voor alle stadscholen ? (1908)....

Ik zal oudere Plate-lezers hun hersenen niet verder pijnigen want veel van dit klein-historisch materiaal is vol-tooid ver-le-den tijd. Niet godgeklagd, want ik wil graag, langs deze weg, een theoretisch kader aanreiken om, in Oostendse context, hier wat aan te doen, al hebben velen vóór mij ook al, met succes die weg bewandeld.

De traditionele geschiedschrijving heeft altijd een centrale plaats toegekend aan het geschreven document. Geleidelijk aan, onder invloed van de sociale wetenschappen, verwierf de mondelinge bron een eigen statuut. "Oral history" (1) is een zelfstandige discipline geworden met een eigen vraagstelling en eigen methodologie.

Kan er daarom in onze eigen heemkundige kring geen werkgroep(je) gevormd worden voor het vastleggen van getuigenissen over Oostendes verleden en dit via interviews ? Over de visserij en haar nevenactiviteiten is overvloedig geschreven maar badkarrenhouders, croupiers, koetsiers, leurders, fore-mannen en andere "chasseurs en facteurs" zijn levende studieobjecten voor de sociale geschiedenis. "Life history interviews" bieden interessante perspectieven wanneer de levensloop van een individu als leidraad geldt voor een gesprek. De persoonlijke levenservaring van doodgewone mensen, sociale minderheden, vrouwen, in onze badstad moet nog méér geregistreerd worden want het zijn waardevolle historische bronnen.

Samen met anderen uit onze kring heb ik op die manier al een paar keer, met resultaten, de link tussen heden en verleden kunnen leggen en werd mijn verhaal personalistisch van inslag. Ik was verrast van de spreekbereidheid, taalvaardigheid en accuraatheid van veel Oostendenaars.

Een volgende fase op die theoretische benadering zou de voorstelling kunnen zijn van een concreet project. Ik denk bijvoorbeeld aan de sociale context van onze Oostendse arbeiders in de 1ste helft van de 20e eeuw. De dokwerkers, bouwvakkers, machinisten en stokers, loopjongens en keukenpersoneel in de hotels, straatkeerders en kruiers zoals een Tjannie Carbon van weleer leven nog, maar het is één voor twaalf.

(1) cfr. "The Voice of the Past : Oral History, Oxford 1978" van Paul THOMPSON, grondlegger van de discipline.

HANDEL EN SCHEEPVAART IN OOSTENDE IN 1859

door J. VAN BERGEN

Hoe zag de Oostendse economie er zowat 135 jaar geleden uit ? We vernemen het van ene E. ROMBERG in een bijdrage voor de lijvige Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation (1). Die bijdrage steunt inderdaad op cijfers van 1859, het jaar waarin de Leopoldsluis in gebruik werd genomen (2).

Oostende telde op dat moment zowat 16.700 inwoners (3). Het lag uiteraard waar het nu nog altijd ligt : op 2° 56' oosterlengte ten opzichte van de meridiaan van Greenwich (4) en op 51° 14' noorderbreedte ten opzichte van de Evenaar. In die pre-snelwegtijd was onze goede stede 125 km verwijderd van de hoofdstad Brussel, en 392 km van Parijs, dat toen zowat als het middelpunt van de beschaafde wereld gold.

De Oostendse haven wordt gekenschetst als makkelijk en ruim (commode et vaste). Ze ligt aan het uiteinde van een vaargeul die tussen de 100 en de 150 m breed heet te zijn (5) en die bij vloed gemiddeld 15 m diep is.

In de loop van 1859 liepen 512 vracht-, resp. passagiersschepen, met een gezamenlijke tonnage van 87.246 metrieke ton ("tonneaux métriques" (6) de haven binnen. De stoomboten van de lijn Oostende-Dover, die al sinds 1846 door de Belgische staat werd geëxploiteerd, zijn daarin begrepen.

Van die 512 schepen voeren er 137, met een gezamenlijke tonnage van 24.329 ton, onder Belgische vlag. Het merendeel, precies 300 van de 512, waren evenwel Engelse (lees : Britse) vaartuigen. Die stonden in voor 52.491 ton. Britten en Belgen samen zorgden dus voor meer dan 85 % van alle inkomende schepen en zowat 88 % van de totale tonnenmaat.

De rest komt op rekening van 34 schepen van Scandinavische herkomst, vooral Noorse (29 eenheden van in het totaal 5.001 ton), maar ook 2 Zweedse (met 330 ton) en 3 Deense (303 ton). 9 Nederlandse schepen zijn op hun beurt goed voor 1.102 ton, 10 Franse voor iets minder, nl. voor 870 ton. Uit het pas later eengemaakte Duitsland voeren dat jaar 15 schepen binnen : 10 Hannoveraanse (1.151 ton), 2 uit Rostock (317 ton), 2 blijkbaar kleinere uit Hamburg (slechts 76 ton voor de twee samen !) en één iets groter schip uit Pruisen (150 ton). Ook 5 Russische schepen van in het totaal 927 ton deden dat jaar onze haven aan. Ten slotte kreeg die ook het bezoek van één Italiaans (eigenlijk een Sardijns) schip (133 ton) en één Portugese cargo van zegge en schrijve 76 ton.

Niet in deze cijfers begrepen zijn de mailboten die, in uitvoering van een akkoord uit 1834 tussen de Belgische regering en de Britse, zich inzonderheid belastten met het overbrengen van poststukken - ROMBERG heeft het over "dépêches" - tussen Groot-Brittannië en het vasteland, en vice-versa (7).

In 1859 voer zowat de helft van dit soort stoomschepen onder Belgische, de andere helft onder Britse vlag. Dat blijkt ook uit

de havenstatistieken van dat jaar. De Belgische mailboten die niet tot de staatslijn Oostende-Dover behoorden, waren in 1859 goed voor 157 aankomsten en een totale tonnenmaat van 10.990, hun Britse collega's voor zowat evenveel : 155 aankomsten en 10.850 ton. Samen ging het hier dus om 312 inkomende schepen van in het totaal 21.840 ton.

De weinige oorlogsschepen die in 1859 onze haven aandeden, worden uiteraard apart vermeld als "vapeurs de guerre de différentes nations". Er zijn er overigens maar tien, met een totale tonnenmaat van 700.

Samen met boven vermelde contractuele mailboten ging het hier dus om 322 non-cargo's met een gezamenlijke tonnenmaat van 22.540 ton. Voegen we daarbij de cijfers voor het vrachtvervoer en die van de regelmatige Oostende-Doverlijn, dan krijgen we een aantal van 834 inkomende schepen met in het totaal 109.786 ton.

Toch was 1859 voor Oostende als handels- en passagiershaven een niet zo gunstig jaar. Ten opzichte van het jaar voordien was het aantal inkomende schepen immers gedaald met 99 eenheden (= 16,2 %) en 14.992 ton (14,6 %).

Belangrijker is overigens de waarde van de goederen die in datzelfde jaar 1859 via de Oostendse haven in België werden ingevoerd. Die import bedroeg in het totaal 9.534.188 (goud) frank (8). Het leeuwendeel daarvan komt op rekening van Groot-Brittannië met niet minder dan 7.236.993 fr. Uit Frankrijk kwamen goederen ter waarde van 320.227 fr. Duitsland was dat jaar goed voor een totaal van 260.364 fr., ongeveer gelijkelijk verdeeld over Pruisen (129.814 fr.) en Hamburg (130.550 fr.). Uit Rusland importeerden we goederen voor een waarde van 501.392 fr. Noorwegen - dat toen nog een unie met Zweden vormde - leverde ons voor 813.801 fr., Denemarken voor 53.241 fr., wat het totaal voor Scandinavië op 867.222 fr. brengt. Van de import uit het Iberisch schiereiland komt 167.777 fr. op rekening van Spanje, 179.115 fr. op rekening van Portugal. Nederland sluit de rij met een erg bescheiden bedrag van 1.098 fr., althans wat de invoer via onze haven betreft.

De discrepantie tussen de nationaliteit van de inkomende schepen en de herkomst van de ingevoerde goederen is tenslotte makkelijk te verklaren. Vooral de Engelsen gingen toen zowat overal in Europa - ook in Spanje bv. - waren ophalen. Die handelwijze vond haar oorsprong in het ook nu nog erg frequente verschijnsel van de zgn. wilde vaart, waarbij vrachtschepen van de ene plaats naar de andere varen volgens een telkens nieuwe opdracht. De Engelsen hebben het in dit geval over "tramp trade".

Wat werd er toen via de Oostendse haven zoal geïmporteerd ? ROMBERG geeft er ons een duidelijk idee van. Uit Engeland kwamen voornamelijk onbewerkte wollen stoffen, oliehoudende zaden, allerlei materialen, grof zout, diverse fabrikaten, kolen, verfstoffen, oesters, enz. Uit Rusland en de Scandinavische landen importeerden we hout, graan en veevoeder, uit Spanje en Portugal zout, fruit en wijn.

Vooral zout was voor Oostende een belangrijk handelsproduct. De import ervan kwam voornamelijk uit Engeland, en met in 1859 niet minder dan 17.269.100 kg. Op een respectable afstand volgde Frankrijk met 3.867.500 kg. Spanje leverde ons dit jaar 2.900.650

kg zout, Portugal iets meer, nl. 3.105.555 kg. Dat brengt de totale zoutimport voor 1859 op meer dan 27.000 ton, op 27.151.805 kg om precies te zijn.

Ook hout, bestemd voor de bouw neemt in de transacties in 1859 een belangrijke plaats in. Het overgrote deel ervan komt uit de Scandinavische regio : Zweden en Noorwegen waren dat jaar samen goed voor 9.122 m³, Denemarken voor een luttele 351 m³. Dat betekent in het totaal toch 9.473 m³ of meer dan 70 % van de houtimport via de Oostendse haven. Rusland, dat al sinds 1809 ook Finland omvatte, leverde dat jaar 2.323 m³. De Duitse wouden, ten slotte, komen eveneens in het stuk voor, zij het dan met het relatief bescheiden quantum van 1.562 m³, waarvan 802 m³ via Hamburg, en 760 m³ vanuit Pruisische havens waren verscheept. Het algemeen totaal van 13.358 m³ blijft al bij al niet onaardig.

Naast de inkomende zijn er natuurlijk de uitvarende schepen. Daarvan worden er in 1859 precies 544 geteld (tegenover 512 inkomende) met een gezamenlijke tonnage van 88.693 (metrieke) ton (tegenover 87.246 ton voor de inkomende). Ook hierin zijn de eigenlijke postboten (zie boven) niet begrepen. De verdeling over de verschillende vlaggen blijkt vrijwel parallel te lopen met die voor de inkomende schepen, zodat ROMBERG zich nadere gegevens daaromtrent bespaart.

De totale exportsom bedraagt dat jaar 11.469.410 (goud)frank, merkkelijk meer dus dan de import ten belope van 9.534.188 fr. Meer dan 99 % van die maritieme export via Oostende, namelijk 11.418.028 fr. heeft Groot-Brittannië als eindbestemming. Op een meer dan respectabele afstand volgen Noorwegen met 17.902 fr., Nederland (16.175 fr.), Spanje (9.175 fr.), Italië, meer bepaald Sardinië, met 4.550 fr., Frankrijk (2.020 fr.), Rusland (1.340 fr.) en ten slotte ook Portugal, met een wel erg bescheiden bedrag van 230 (goud)frank.

Belangrijk is dus vooral wat via Oostende naar Groot-Brittannië werd geëxporteerd. De lijst van die producten wordt aangevoerd door verse boter, voor een totaal bedrag van niet minder dan 6.302.124 (goud)frank, d.i. meer dan de helft van onze uitvoer. Verder exporteerden we naar Albion allerlei soorten vlees (voor in het totaal 1.627.965 fr.), geweven stoffen (639.233 fr.), zaadoliën (526.534 fr.), paarden (387.800 fr.), cichorei (208.285 fr.), modeartikelen (195.435 fr.), levend vee (178.305 fr.), bewerkt goud (94.252 fr.), vers fruit (90.086 fr.) run, d.i. gemalen eikeschors (82.805 fr.) garen, band en andere naaibenodigdheden (80.805 fr.), eieren (77.152 fr.) en ten slotte diversen (voor een totaal bedrag van 927.247 fr.).

Oostende is echter ook een doovoerhaven. In 1859 passeerden hier goederen met een algehele waarde van 7.555.598 (goud)frank. Vrijwel de totaliteit daarvan kwam uit Engeland en had Duitsland als bestemming.

Wat het personenvervoer betreft, was 1859 voor de Oostendse haven allesbehalve een goed jaar : slechts 17.538 passagiers scheepten er in of ontscheepten er, terwijl dat cijfer in normale jaren tussen de 21.000 en de 22.000 schommelde. Volgens ROMBERG is deze tijdelijke achteruitgang het gevolg van wat hij omschrijft als "politieke omstandigheden".

Deze verklaring wekt wel enige bevreemding. De binnenlandse politieke toestand in België, b.v., was in 1859 allesbehalve ongunstig te noemen. Het liberale kabinet van Charles ROGIER zat toen overigens stevig in het zadel, en kon bogen op een aantal belangrijke economische successen. Dat was vooral het werk van Hubert FRERE-ORBAN, de man achter de afschaffing van allerlei binnen- en buitenlandse handelsbeperkingen die tot dan toe de ontwikkeling van handel en industrie ernstig hadden belemmerd (9). Weliswaar werd uitgerekend in 1859 de (Belgische) Koninklijke Marine opgedoekt, dan dat had tenslotte geen enkele impact op de exploitatie van de lijn Oostende -Dover (10). Het feit dat datzelfde jaar in onze goede stede een politiereglement voor verplichte badpakken wordt uitgevaardigd, valt uit de dalende passagierstrafiek wel al evenmin af te lezen (11).

Ook in Groot-Brittannië was de politieke toestand niet zo onstabiel, dat hij enige invloed had kunnen uitoefenen op het aantal passagiers van of naar het continent. Wel verloren de Tories er in 1859 hun meerderheid ten voordele van de Whigs, zodat de regering van lord DERBY werd opgevolgd door een kabinet onder leiding van de bekende burggraaf PALMERSTON.

Ten slotte keerde ook in de rest van Europa de rust geleidelijk terug. In Frankfort werd in datzelfde jaar 1859 een "Nationale Vereniging" opgericht, die streefde naar een bundeling van alle Duitse staten, onder Pruisische hegemonie. Nog in 1859 eindigt tevens het conflict tussen Frankrijk, Oostenrijk en Sardinië, met het Verdrag van Zürich, dat meteen leidde tot het aftreden van CAVOUR (12). Het blijft dan ook onduidelijk wat ROMBERG hier met "cinconstances politiques" bedoelt.

Eind 1859 hadden 33 zeeschepen, samen goed voor 6.578 (metrieke) ton, Oostende als thuishaven. De lokale vissersvloot bestond op dat moment uit 134 eenheden, met een gemiddelde capaciteit van 40 ton. Uiteraard waren dat allemaal zeilschepen (13).

Tijdens het zomerseizoen beoefenden 131 van die schepen de kabeljauwvangst. Van de Doggersbank brachten ze, in 162 reizen, 8.598 tonnen vis mee, van de Fär-Öre, in 44 reizen, 3.656 tonnen. Samen maakt dat 12.254 tonnen zomerkabeljauw. Twee Oostendse schepen gingen dat jaar ook 's winters op kabeljauwvangst. Zij voerden in 5 reizen echter nauwelijks 83 tonnen vis aan. In het totaal maakte de hele Oostendse vissersvloot in 1859 dus 211 reizen voor 12.337 tonnen gezouten kabeljauw. Die bracht uiteindelijk 508.959 (goud)frank op.

Een ton - de term moet in dit geval letterlijk worden opgenomen - werd geacht ± 145 kg gezouten kabeljauw te bevatten. Er zaten zowat 58 stuks in, met een totaal netto-gewicht van ± 120 kg, wat neerkomt op gemiddeld 2 kg per exemplaar (14). De prijs was afhankelijk van de herkomst. Zo bracht een ton kabeljauw van de Doggersbank in die tijd 45 fr. op, een ton van de Fär-Öre slechts 36 fr.

In de winter, minder in de zomer, werd door een aantal sloepen ook verse, d.i. niet-gezouten vis aangevoerd (15). Hun vangst werd gemijnd voor een bedrag van 672.221 fr. In het totaal bracht de Oostendse visserij in 1859 dus meer dan een miljoen goudfrank op : 1.181.180,60 fr. om precies te zijn.

De stad telde overigens ook een aantal scheepswerven. Daar liepen in 1859 niet minder dan 17 visserssloepen van stapel, met een gemiddelde capaciteit van 40 metrieke ton. Handelsschepen werden er ook toen evenwel niet gebouwd.

Een en ander belette niet dat Oostende al in die tijd als typische centrumstad fungeerde. Het beschikte over een (vrede)-gerecht en een handelskamer en over goede spoorverbindingen, niet alleen met het binnenland, maar ook met Frankrijk (via Kortrijk, Doornik en Rijsel) en met Duitsland. Door kanalen was het daarenboven verbonden met Brugge, Gent, Nieuwpoort en Duinkerken. Ten slotte waren daar ook de regelmatige scheepvaartlijnen met Engeland, meer bepaald met Dover en Londen.

Tegen het einde van zijn betoog maakt ROMBERG nog een onverwacht ommetje naar Nieuwpoort. Dat is des te merkwaardiger omdat in hetzelfde deel van de Dictionnaire... een apart item Nieuport voorkomt, ondertekend met de initialen E.J. (16). De daarin gehanteerde cijfers zijn evenwel van een iets minder recente datum.

ROMBERG kenschetst Nieuwpoort nogal neerbuigend als een "petit port" op 18 km van Oostende, op dezelfde Belgische kust. Stad en haven liggen op 51° 8' noorderbreedte en 0° 25' oosterlengte, dit laatste uiteraard ten opzichte van de meridiaan van Parijs (17). In 1858 telde de stad niet meer dan 3.600 inwoners.

De haven was in die tijd inderdaad erg bescheiden, en liep uit op een ondiepe kreek. Die lag aan het einde van een vrij moeilijk te bereiken vaargeul met een lengte van 1.600 meter en een diepgang van maximum 5 m bij vloed.

In 1859 liepen in Nieuwpoort 39 (zeil)schepen binnen, samen goed voor 1.726 metrieke ton. In 1858 waren er dat nog 80 met een totale tonnage van 3.745 ton. Het jaar voordien waren zelfs nog 19 schepen en 1.326 ton meer genoteerd. De Oostendse handelskamer, die ook voor Nieuwpoort bevoegd was, wijt deze merkkelijke achteruitgang voor een groot deel aan de invoerheffingen op Engelse steenkool, ter bescherming van de eigen Waalse productie.

Ook de Nieuwpoortse vissers bedreven de vangst in de wateren van de Fär-Öre, IJsland en de Doggersbank, zij het dan op een heel wat minder grote schaal dan hun Oostendse collega's. Die zeevisserij bracht in 1858 de ronde som van 87.000 goudfrank op.

Terug in Oostende heeft ROMBERG het tot slot over de oesterteelt. Die was toen niet gelokaliseerd in een of andere spuikom, maar in de stadsgrachten. Pas na 1865, nadat de stad was ontmanteld, zijn die voor het grootste deel gedempt (18).

Het belang van deze economische bedrijvigheid voor het Oostende van 1859 kan bezwaarlijk worden overschat. Onze stad kon toen overigens nog bogen op niet minder dan zeven dergelijke oesterbedrijven (ROMBERG heeft het over "parcs ou réserves d'huitres"). Een daarvan werd geëxploiteerd door de ouders van de bekende zeeschilder François MUSIN (1820-1888). Die hielden een oesterput annex een befaamd restaurant aan een der stadsgrachten nabij de oude vuurtoren (19).

In 1859 verhandelden die zeven bedrijven samen niet minder dan 14.653.555 stuks, met een totaal gewicht van 710.133 kg en een waarde van 359.563 (goud)frank. Een belangrijk deel van die oesters was bestemd voor de export, inzonderheid naar Duitsland en naar Frankrijk. De Fransen namen vooral de kleinere soorten af. Niet minder dan 35 ton oesters vonden zo hun weg. Ze werden verzonden in vaatjes van 100 tot 150 stuks. De voorkeur van de Duitsers ging uit naar de grotere formaten. Zij wensten daarenboven een levering in heel wat grotere vaten, die 350 tot 500 stuk bevatten. Zodoende bedroeg de totale oesteruitvoer naar onze oesterburen dat jaar niet minder dan 160 ton.

Vermeldenswaardig is ten slotte dat deze oesterkwekerijen ook kreeft verhandelden. Die betrokken ze zelf vooral uit Noorwegen.

Het lijdt geen twijfel dat het beeld dat ROMBERG ons hier van de Oostendse economie anno 1859 schetst niet enkel gefundeerd is, maar ook historisch relevant. Daarom alleen al verdient het ook nu nog de aandacht van een ruimer publiek.

- (1) Paris, DE GUILLAUMIN, 1861, dl. 2, 1828 blz., Oostende (Belgique), blz. 927-928
- (2) MAKELBERGE, R., De haven van Oostende in : Oostende, Kruispunt van Europa, Een Koninklijke stad, Knokke, Mappamundi, 1985 (144 blz.), blz. 42-50 - blz. 45. De sindsdien verdwenen Leopoldsluis bevond zich aan het einde van de havengeul en verleende toegang tot een thans eveneens gedempte spuikom, in Oostende de tweede in zijn soort.
- (3) Vgl. met 1784 (7.077 inw.), 1801 (10.459 inw.) en 1846 (14.264 inw.). In 1968 telde Oostende 57.230 inw., in 1976, vijf jaar na de fusie, 71.446 inw.
- (4) Romberg heeft het over 0° 35' 2", maar neemt als referentiepunt klaarblijkelijk de meridiaan van Parijs, zoals dat toen in Frankrijk en België gebruikelijk was.
- (5) De havengeul tussen het ooster- en westerstaketsel, die tussen 1880 en 1890 werden opgericht, bedraagt gemiddeld 178 m (cf. MAKELBERGE, a.w. blz. 42, resp. blz. 45).
- (6) De metrieke ton is een ton waterverplaatsing, een gewichtsmaat, groot 1.000 kg, gebruikt voor het bepalen van het scheepsgewicht of -deplacement.
- (7) BONTE, J., De Zeevaartlijn Oostende-Dover, in : Oostende, Kruispunt van Europa, blz. 54-61 - blz. 55.
- (8) Om dit en de volgende bedragen te kunnen evalueren in onze huidige Belgische munt, mogen we ze vermenigvuldigen met 140.
- (9) LUYCKX, T. : Politieke geschiedenis van België, 2de dr., Amsterdam/Brussel, Elsevier, 1969, blz. 131.
- (10) Cf. J. BONTE, a.w., blz. 55.

- (11) Kroniek van België, Amsterdam/Brussel, Elsevier, 1987, blz. 668.
- (12) Kroniek van de mensheid, Amsterdam/Brussel, Elsevier, 1986, blz. 824.
- (13) VAN ROOSE, W., De zeevisserij in Oostende vroeger en nu, in : Oostende, Kruispunt van Europa, blz. 69-72, blz. 72. - Het duurde inderdaad tot het einde van de 19de eeuw, eer er stoomtreilers in de vaart kwamen.
- (14) DOURSTHER, H., Dictionnaire des poids et des mesures, Bruxelles, M. Hayez, 1840, blz. 538. - Een ton gezouten haring daarentegen bevatte 700 à 750 stuks.
- (15) Daarbij ging het in het totaal om 140 vaartuigen, waaronder een aantal niet in Oostende geregistreerde vissersboten. Toch een ruim aantal schepen, voor wie bedenkt dat de hele Belgische vissersvloot momenteel nog slechts 154 eenheden telt.
- (16) E.J., Nieuport, in : Dictionnaire du commerce et de la navigation, dl. 2, blz. 842.
- (17) E.J. situeert Nieuwpoort aan de Ieperlee, terwijl het in werkelijkheid bij de monding van de Ijzer ligt. De Ieperlee is een gekanaliseerde bijrivier van de Ijzer. Ook de kanalen van Plassendale en Veurne monden in Nieuwpoort uit.
- (18) Cf. DANSERCOER, R., Oostende, in : Gemeenten van België, Brussel, Gemeentekrediet van België, 1980, dl. 2 blz. 800-804 - blz. 803. Van de omwalling en de grachten bleven meer bepaald in het Maria-Hendrikapark enkele delen bewaard.
- (19) HOSTYN, N., Beeldend Oostende, Brugge, Van de Wiele, 1993, blz. 15.

GEDENKSTENEN EN -PLATEN (3)

door Roger TIMMERMANS

Kortij tijd geleden hebben we nog een gedenkplaat opgemerkt, die tot dan toe, steeds aan onze aandacht ontsnapt was. Nl. aan het gebouw Langestraat 69.

In dit gebouw overleed
op 11 Oktober 1850
Hare Majesteit Louise-Marie
Eerste Koningin der Belgen

door Norbert HOSTYN

- Isidoor HINTJENS

In het overzicht van de Oostendse interbellumarchitecten (verschenen in De Plate tussen 1989 en 1991) hoort uiteraard architect HINTJENS thuis. We hadden hem niet vergeten maar hij werd eerder afzonderlijk in het tijdschrift behandeld door Marc DUBOIS (De Plate, februari 1978). Alleen zagen wij bij het samenstellen van onze reeks over het hoofd te refereren naar dit artikel.

& & &

In de voorgaande artikels werden enkel de architecten behandeld die te Oostende woonden en werkten. Ook enkele niet-Oostendenaars realiseerden alhier belangrijke bouwwerken.

- Pierre VERBRUGGEN

Architect van de Zeevaartschool, Slijkenssteenweg (1931-1932). Eerder uitvoerig besproken in De Plate (81/127) : M. DUBOIS, De zeevaartschool te Oostende (met afb. en literatuur).

- J. DE BRUYCKER

Architect van huize "Ooievaar", Elisabethlaan; eertijds het woonhuis van Dr. DEPUYDT. Eerder uitvoerig besproken in De Plate (80/99) : M. DUBOIS, Woning Dokter Depuydt te Oostende (met afb.).

- MINNAAR

Gents architect; tekende de plannen voor de Vismijngebouwen. Daarvan rest alleen nog het bestuursgebouw. Het gehele complex was in art-décostijl.

- BARD

- CARELLA

- FLEGENHEIMER

Drie Parijse architecten die samen met de Oostendenaar André DANIELS de plannen voor de Thermae tekenden (1928-1933).

Aan de bouw van dit reusachtig complex met thermaal-instituut/zwembad/luxe-hotel gingen decennia van discussies over de opportuniteit van een Thermaal Instituut en over de plaats van inplanting ervan vooraf. Tenslotte opteerden de betrokken partijen voor een inplanting deels op, deels achter de Kon. Galerijen van GIRAULT.

Het exterieur was eerder neoklassiek georiënteerd, dit om niet al te veel te contrasteren met de stijl van de Galerijen. In het interieur werd resoluut voor art-déco gekozen. Zonder twijfel werd dit een er rijkste en gaafste art-déco-realisaties in ons land.

Het Thermae-complex kende in die zin een ongelukkig bestaan en bovendien maar al te lang kunstmatig gerekt - daar juist in de periode van het concept en de bouw ervan de evolutie van het profiel van het Oostendse kusttoerisme dusdanig veranderde : het luxetoerisme ruimde plaats voor een meer volks, sociaal toerisme.

Deze ontwikkeling was al onmiddellijk na W.O.I ingezet, maar werd in de dertiger jaren duidelijk. De Thermae zijn in feite dus nooit een écht renderende zaak geweest. Voor een achttal jaar werden de medische functies afgestoten nadat eerder het zwembad sloot (toen het nieuwe zwembad in de jaren '70 geopend werd). Het Thermae-complex werd in de jaren '80 stap na stap - mede door de dynamische inbreng van de concessiehouders - verbouwd, gemoderniseerd en de gevels voorbeeldig opgeknapt.

De functies zijn nu : hotel, restaurant, bar, dancing, feestzalen, centrum voor seminaries en congressen concerten, tentoonstellingen. De functie als seniorenresidentie werd voor een paar jaar afgestoten.

Iconografie :

- talrijke prentkaarten
- OOIB, , 1991, nr. 129
- een aantal van de vele originele plannen voor het Thermae-complex zijn permanent geëxposeerd in de inkomhall, en de trappengangen van het huidige Thermen-hotel.

- Louis POUPAERT

"Biercoo" (Alfons Pieterslaan/hoek Ieperstraat). 1920-1921. Gesloopt in 1975.

Iconografie : De Plate, okt 1975, p. 10.

- Joseph SELIS

Cinema Palace, Adolf Buylstraat (1935).

Appartementsgebouw hoek Leopold II laan/Marie Joséplein (1936)

BESLUIT

De periode 1919-1940 - het interbellum - was voor Oostende een periode van spectaculaire uitbreiding van de bebouwing, of liever, de bebouwde oppervlakte. Op gebied van urbanisatie gebeurden geen echt spectaculaire ingrepen, met uitzondering van de OPEX-wijk.

Wat betreft de stijl van de woningbouw leefde een - weliswaar aangepaste versie - van het eclectisme nog lang door. Daarnaast werd er heel wat gebouwd in eigentijdse stijlen : art-déco en in de late jaren '30 nieuwe zakelijkheid en daarnaast heel wat moeilijk te definiëren modernistische stijlen, die noch stijlzuivere art-déco noch zuivere nieuwe zakelijkheid zijn.

Op enkele schaarse realisaties na (de woning DEPUYDT aan de Elisabethlaan, enkele gebouwen van architect HINTJENS en de Zeevaartschool) niets dat écht architectuurgeschiedenis schreef.

Was de stad sedert de periode 1900 meer dan goed voorzien van luxueuze concert-, variété- en theateraccomodaties, dan kregen de

bibliotheek, het museum en de toeristische dienst ook tijdens het interbellum nog geen bevredigende behuizing : ze bleven te klein en te eng ondergebracht in ongeschikte lokalen. Het lijkt wel of alle middelen haven-, thermae- en zijdijkswaarts versluisd werden.

Bij de Oostendse architecten : slechts enkele namen die écht boven de middelmaat uitstijgen : CHRISTIAENS, HINTJENS, SMIS en in hun momenten ook wel DELEE, SCHAAP en VALLAY.

Tijdens het interbellum realiseerde men ook de eerste moderne appartementsgebouwen in de stad : Oosthelling Kursaal 4; Leopold II-laan 17 (hoek met Marie-Joséplein : architect CELIS (1936) en de Residentie "Arline", Leopold II-laan 32 (architect SMIS). Na W.O.II was deze bouwtrant niet meer te stuiten.

Tijdens het schrijven van deze artikelenreeks maakten we het mee dat markante interbellumarchitectuur uit het stadsbeeld verwijderd werd : de sloop van het art-décohotel ("Stella-Maris" - Vindictivelaan) (1991); de verwoesting van de mooie gevel van de Sint-Pietersschool in de Ooststraat in het kader van de verbouwing tot kinderdagverblijf (arch. J. DE LEE) (1992) (het gebouw staat daar nog altijd als een half krot); de sloop van de Visserijschool Paster Pype (Paster Pypestraat/S.S. Petrus en Paulusplein) (jan-feb 1993) voor de bouw van een parochiezaal en appartementencomplex (tot nu toe nog altijd niet uitgevoerd); de sloop van het hoekhuis Aartshertoginnestraat-Vindictivelaan (oktober 1993 - laatst in gebruik als reisbureau Ramoudt-Tours)...

Langzaam maar zeker moet ook dit patrimonium wijken.....

BRONNEN

Interviews met Silvain SMIS, Max VANDAMME (zoon van Gustaaf VANDAMME), Albert HOSTYN (+), Pierre VERRAERT (+).

LITTERATUUR

- J. BELLAERT, Het Oostendse "Palais des Thermes", Antwerpen, 1986 (Ref. Stadsbibl. Oostende, Fonds Ostendiana : B.412.5/1).
- Te kust en te kuur, Brussel (A.S.L.K), 1987, p. 233-234.
- P. GILLES, Les nouvelles installations balnéaires d'Ostende, in : Bâtir, 33, 1935, p. 303-308.
- H. VANDEPUT, Ostend et le littoral belge, Brussel, s.d.
- J.B. DREESEN en G. VANDAMME, Geschiedenis van een parochie te Oostende, Sinte Catharina vergaan...Sinte Godelieve ontstaan, Oostende, 1984.
- E. DESCHEPPER en G. MOERMAN, Geschiedenis van de Sint Jansparochie te Oostende 1924-1974, Oostende, 1974.
- Lexicon van Westvlaamse beeldende kunstenaars, deel 1, Brugge, 1992.
deel 2, Brugge, 1993.

V E I L I N G R P I J Z E N

Op een boekenveiling op 9 maart 11. te Brugge werden volgende prijzen behaald :

- Lot van 6 publicaties, waaronder E. DE SPOT : Vlaamsche zeevisschers.....2.200 Fr
- J.N. PASQUINI : Histoire de la ville d'Ostende et du port (1843)..... ingehouden bij 3.000 Fr
- Ostendiana, deel I (V.V.F., 1972).....900 Fr
- Histoire remarquable et véritable de ce qui s'est passé par chacun jour au siège de la ville d'Ostende (1604).....7.500 Fr
- Ch. DE ZUTTERE : Enquête sur la pêche maritime en Belgique (2 vols) (1909).....2.400 Fr
- Die Belagerung der Stadt Ostende in der Jahren 1601-1604 (1916).....2.400 Fr
- L. LEGOUGEUX : Blankenberghe (1905).....1.600 Fr
- VANDEVEIRE : de rurale post in West-Vlaanderen (1982)...2.800 Fr
- S. STREUVELS : Zeelieden en zeevisscherij (1934).....2.000 Fr (op vorige veilingen ging dit jeugdboek van Streuvels 7.000 en 12.000 Fr !).
- Kathe KOLLWITZ Mappe (1920). Bevatte 11 van de 15 prenten.....2.000 Fr
- James Ensor, peintre et graveur (éd. La Plume, 1898)....2.000 Fr
- Fr. LEGRAND : Ensor, la mort et le charme (1993).....1.600 Fr

Op al deze toeslagprijzen moet er telkens 21 % opgeld betaald worden.

Omer VILAIN

OOSTENDE TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG (41)

door Aimé SMISSAERT (+)

Deze avond is de Z.E.H. Deken Kannunnik CAMERLYNCK, sedert Maandag op reis achter terwe, teruggekomen aan boord van een binnenlandschip 800 zakken bloem en meel, 100 zakken rijst inhoudende, benevens eene groote hoeveelheid koopwaren van alle slach, door den Z.E.H. Deken en zijne medegezellen M.M. LEYHAUSEN en VAN VLAANDEREN aangekocht voor verscheidene inrichtingen van stad.

Zaterdag 23e Januari. -

HONDERD EN EERSTE DAG DER BEZETTING

De Duitschers zijn bezig met de lokalen der *Société Littéraire*, Groote Markt, in te richten tot Gesloten Kring voor hunne officieren. Ten dien einde werden uit het *Palace Hotel* verscheidene lusters gehaald. Verscheidene schilderijen, uit het Stedelijk Museum, zijn opgeëischt geworden om dien kring te versieren.

Gansch de week zijn de Duitschers fel in de weer geweest om wijn uit te halen. Minstens 60 kelders werden geplunderd; o.a. bij verscheidene onzer medeburgers die de stad verlaten hebben.

Daar wij van zulke personen spreken, wij kregen heden kennis op de Duitsche Kommandantur van een besluit door den algemeenen Duitschen gouverneur van België, eene taks op de afwezigen instellend.

Die taks zal te betalen zijn door al de Belgen, onderworpen aan de personeele belasting in 't jaar 1914, die sedert het begin van den oorlog vrijwillig hunne woonst hebben verlaten, en meer dan 2 maanden buiten België hebben gebleven en voor 1 Maart 1915 niet teruggekeerd zijn. Deze taks zal het tiendubbel bedragen der personeele belastingen ten voordeele van den Staat (opcentiemen inbegrepen). Moeten die taks niet betalen : de lastenbetalers waarvan de personeele belasting ten profijte van den Staat lager is dan 35 fr. in de gemeenten van min dan 10.000 inwoners; 45 fr. in deze van 10 tot 25.000 inwoners; 60 fr. in deze van 25 tot 50.000 inwoners; 80 fr. in deze van 50 tot 75.000 inwoners, 100 fr. in deze van meer dan 75.000 inwoners.

De overste van het burgerlijk bestuur mag voor billijke redens de ontslaging dezer taks toestaan.

De helft der taks komt toe aan het Algemeen Gouvernement in België ten einde te voorzien in de bestuurskosten van het bezet grondgebied; de andere helft komt toe aan de gemeente in dewelke de lastenbetaler in 1914 belast was.

De taks moet ten laatste op 15 April 1915 betaald worden en is in baar, des noods bij dwang, na dien datum.

Voor Oostende zijn dus van die taks vrij : al de afwezigen die geen 45 fr. personeele belasting ten voordeele van den Staat betalen.

3 onzer gemeenteraadsleden ontsnappen aan die taks (MM. KESTELOOT, METSU en MOLLET) de 9 andere afwezigen zullen samen te betalen hebben 10.561,60 fr. : MM. BAELS, 1.295,30 fr.; DEJARDIN, 767,60 fr.; DEVRIESE, schepen, 947,10 fr.; EVERAERTS, 874,20 fr.; GARNIER, 935,90 fr.; JEAN, 1.514,90fr.; LAROYE, 1.382,70 fr.; MOREAUX, schepen, 2.156,80 fr. (Die taks werd nooit geïnd).

Zondag 24e Januari. -

HONDERD EN TWEDE DAG DER BEZETTING

Om 8 ure, in de HH. Petrus en Pauluskerk, gewone Duitsche militaire mis.

Rond 10 ure worden een 12tal erg gekwetste Duitsche soldaten in de ambulancie van het *Hôtel Fontaine* binnengebracht.

Op het verste schijf van den schietstand hebben de Duitschers een zoeklicht geplaatst.

Deze namiddag rond 4 ure, terwijl het koffijhuis *Lloyd Hôtel*, hoek der Marie-Joséplaats en Weststraat vol zat met Duitsche soldaten, kwam een onderluitenant te peerd de herbergzaal binnen, dronk zonder van zijn peerd te stijgen, een glas Duitsch bier aan den toog, bestelden een rondken voor al de aanwezige soldaten en...vertrok zonder de rekening (iets door de 31 fr.) te betalen. Onnoodig te zeggen dt de onderluitenant zat was. Zijn ordonnans, die juist in het *Lloyd Hôtel* was, gaf zijnen naam op aan den koffijhuishouder en beloofde 's anderendaags het gelag te komen betalen.

Ondertusschen was de onderluitenant, langs de Weststraat en de Wapenplaats naar het *Hôtel Victoria*, Kerkstraat gereden, waar hij juist als in het *Lloyd Hôtel*, een glas bier aan den toog bestelde en zijn peerd een paar malen rond deed draaien. Hij had misschien nog verdere perten uitgestoken, doch een officier van de Kommandantur gehaald, kwam het koffijhuis binnen en leidde hem mede naar gezegde Kommandantur, aan de deur derwelke, onze onderluitenant bij 't afstijgen van zijn peerd, eene tuimelpert van belang miek.

Maandag 25e Januari. -

HONDERD EN DERDE DAG DER BEZETTING

Kalme dag vandaag.

M. Max VALCKE? sedert Zondag 17 dezer aangehouden, werd deze morgen vrijgelaten, de Duitsche rechtbank hem vrijgesproken hebbende.

Van heden af krijgen wij wederom gas voor de verlichting en de verwarming.

Op het vliegveld van den Vuurtoren doet een gansch regiment, met peerden, wagens, fornuizen, muziek, enz., oefeningen.

* * *

GEENE POLITIEKE VERGADERINGEN MEER

Bij bevel van 16 Januari 1915, worden alle vergaderingen in open lucht verboden evenals alle openbare vergaderinge, waarin politieke kwesties in gesloten lokalen, moeten besproken worden. Voor alle andere openbare of private vergaderingen hoeft er eene voorafgaande toelating, minstens 5 dagen op voorhand aan te vragen aan den plaatsbevelhebber, of bij zijn gebreke, aan den arrondissements overste.

Dergelijke toelating moet niet gevraagd worden voor de openbare vergaderingen, een godsdienstig karakter hebbend en voor de private vergaderingen een uitsluitend godsdienstig, maatschappelijk, wetenschappelijk, vakkundig of kunstkarakter hebbend.

In geval van overtreding zijn verantwoordelijk niet alleen de inrichters en het komiteit dezer vergaderingen, ook de deelnemers.

Alle "clubs" of maatschappijen met politieke strekkingen of ingericht tot het bespreken van politieke doeleinden zijn gesloten. Het stichten van nieuwe "club" of maatschappijen van die soort is verboden. Zullen gestraft worden : de kopstukken, stichters en leden dezer maatschappijen.

Alle overtredingen van voorgaande besluit zullen gestraft worden met eene gevangzitting gaande tot 1 jaar en met eene geldboete gaande tot 5.000 fr. en door de militaire gerechtshoven beoordeeld worden.

Dinsdag 26e Januari. -

HONDERD EN VIERDE DAG DER BEZETTING

Om 4 1/2 ure van den namiddag werd op de Groote Markt, met 3 kompagnies mariniers en het muziek, herhaling gehouden des wapenschouws en der parademarsch morgen te houden ter gelegenheid van den geboortedag des duitschen keizers.

Deze morgen kwam in onze dokken een Hollandsch scheepken aan, geladen met in de 80 ton koffij, bloem, suiker, rijst en andere mondbehoefden in Holland aangekocht door schepen MOREAUX. Het scheepken kwam van Rotterdam. De kapitein bracht den h. burgemeester een bezoek en werd om 4 ure door het Schepencollege, dat juist zitting hield, ontvangen. Hij verklaarde nog al veel vertraging op de reis ontmoet te hebben. Een tweede scheepken ligt te Rotterdam varensklaar, doch schepen MOREAUX kan moeilijk van wege de duitsche overheid de noodige toelating om tot aan Oostende te varen bekomen daar er medikamenten aan boord zijn, en de medikamenten als oorlogskontrebande aanzien worden.

Onder toezicht van een duitsch officier moest een smid heden de brievenbussen, op de hoeken der straten, openbreken : een groot getal brieven werden er in gevonden, waaronder zeer vele er in geworpen voor de bezetting onzer stad. In verscheidene brieven, gericht tot Belgische soldaten, stak er geld. Alles werd door de duitsche overheid in beslaggenomen.

Volgend bericht werd heden naar de bakkers gestuurd :

Eene lading van ongeveer 600 zakken tarwemeel is te Oostende aangekomen. Dat meel is nagenoeg voldoende om een 12tal dagen brood aan de bevolking te verschaffen. Wij hebben ook nog wat voorraad gerstenmeel. Er is besloten geworden aan de bakkers voor vijf zakken tarwemeel een zak gerstenmeel te geven. De bakkers zullen dus te beginnen van heden, hun brood moeten vervaardigen met 5 deelen tarwemeel en een deel gerstenmeel, deze maatregel werd genomen om ons niet te verplichten binnen een veertiental dagen, wanneer het tarwemeel zal op zijn, zuiver gerstebrood te eten. Een streng nazien zal gehouden worden aangaane het naleven van deze voorschriften.

De Adjunkt
DUBOIS

* * *

Volgende plakbrief in 't Vl. en Fr., werd heden uitgeveerdigd :

Vernieuwing der Broodkaarten

Er wordt den belanghebbenden ter kennis gebracht, dat de vernieuwing der broodkaarten zal plaats hebben den 28, 29 en 30 Januari toekomende, van 9 tot 12 uur 's morgens en van 2 tot 5 uur 's namiddags, in de bureelen der verschillende politie-afdelingen.

Voor de eerste politie-afdeeling zal deze bewerking plaats grijpen in de Militiezaal, ingang Kerkstraat.
Oostende, den 26 Januari 1915

De Burgemeester
Aug. LIEBAERT

Genehmigt von der deutschen Kommandantur :

(get.) BITTINGER