

DE PLATE v.z.w.

TIJDSCHRIFT VAN DE OOSTENDSE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING "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.

Secretaris a.i.
J.P. FALISE
H. Serruyslaan 78/19
8400 Oostende

Verantwoordelijke uitgever
A. VAN ISEGHEM
Ijzerstraat 1
8400 Oostende

JAARGANG 26
NUMMER 10
MAAND oktober 1997

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

REKENING
750-9109554-54
000-0788241-19

IN DIT NUMMER

- blz. 192 : **W. RABAU** : De Oostendse velodroom.
- blz. 195 : **I. VANHYFTE** : Oostende 1905 : Stad aan zee, ville sur mer, the city on the sea.
- blz. 197 : **R. VANCRAEYNEST** : Excursieschepen tussen Engeland en Oostende rond de eeuwwisseling.
- blz. 206 : **R. TIMMERMANS** : Oostendse straatnamen.
- blz. 208 : **A. SMISSAERT (+)** : Oostende tijdens de eerste wereldoorlog (46).
- blz. 212 : 5e lijst aankopen, schenkingen en andere opnamen in de inventaris 1996.

OKTOBER - ACTIVITEITEN

De Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en andere belangstellenden uit te nodigen tot de volgende activiteiten die doorgaan in de loop van de maand oktober.

OKTOBER I - ACTIVITEIT. NAMIDDAGVOORDRACHT

Een namiddagvoordracht met videofilm gaat door op

woensdag 8 oktober 1997 om 14u30

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

Het onderwerp : HENRI STORCK

Inleiding door dhr. Patrick VANSLAMBROUCK

Deze namiddag wordt een biografische film van ± 100 minuten vertoond over het leven en werk van Henri STORCK

De videofilm, van de hand van Robbe DE HERT, is een documentaire samengesteld uit archiefmateriaal, gesprekken met Henri Storck zelf, uittreksels van zijn films, commentaren, enz. De film geeft een mooi beeld van de volledige persoonlijkheid van deze gekende Oostendse cineast.

Dhr. VANSLAMBROUCK; die de inleiding verzorgt, is de Oostendse Storck-kenner bij uitstek. Wij kennen hem reeds van de namiddagvoordracht in oktober 1996 en hij is ook de auteur van "De Sto(r)ck-shots in Oostende", onlangs verschenen in ons tijdschrift.

Voor diegenen die het werk van STORCK niet kennen is deze namiddag een enige gelegenheid tot kennismaking met deze boeiende persoonlijkheid. Voor de anderen is het een fijnstelling of een heropfrissing.

Iedereen is van harte welkom.

OKTOBER II - ACTIVITEIT. AVONDVOORDRACHT

Een avondvoordracht gaat door op

donderdag 30 oktober 1997 om 20u30

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

Het onderwerp : HISTORISCHE MOERZEEËN IN DE NOORDZEE

Spreker : Ing. Carlos VAN CAUWENBERGHE.

Onder de verschillende verticale bewegingen van de watermassa's van de zeeën en de oceanen zijn vooral de astronomische getijden, stormvloed en dergelijke onder te brengen.

Toch kan men hierbij ook de zogenoemde moerzeeën of "tsunamis" niet vergeten, die geregeld kunnen voorkomen aan de breuklijnen van de grote continentale platen. Zeer sporadisch zijn deze verschijnselen ook reeds in de Noordzee voorgekomen.

Een Nederlandse ingenieur deed dan ook, enkele jaren terug, een uitgebreid historisch onderzoek hierover. De bijzonderste resultaten van dit onderzoek zullen ter gelegenheid van deze voordracht worden aangestipt.

Onze spreker vanavond volgde na zijn Grieks-Latijnse humaniora de studies van Burgerlijk Conducteur aan de Universiteit van Gent, diploma dat hij behaalde in 1957. Bovendien is hij in het bezit van het gehomologeerd getuigschrift van Industrieel Ingenieur Bouwkunde.

Sinds januari 1959 werkt hij als industrieel ingenieur-hydrograaf bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Administratie Waterwegen en Zeewezen, afdeling Waterwegen-Kust. Voor het ogenblik is hij er hoofd van de dienst Hydrografie.

Hij is de persoon bij uitstek om ons, op een bevattelijke manier en in een begrijpelijke taal, een inzicht te geven in een materie die uitermate boeiend is maar voor velen onder ons onbekend.

Een avond dus waarbij wij onze kennis van de Noordzee kunnen aanscherpen. Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor alle belangstellenden.

J.P. FALISE

UIT DE ZEEWACHT VAN 1931 (1)

"Geschiedkundige ontdekking"

Voor het ogenblik worden werken uitgevoerd in het "Weldadigheidsbureel" (Bureau de Bienfaisance) in de Sint-Franciscusstraat. De uitdelvingen hebben een granieten steen blootgelegd waarop geschreven staat : "Aan Hendrik De Coninck 1831-1877".

Uit zekere opzoekingen vloeit dan ook voort, dat deze DE CONINCK geboren werd in 1797, jongezel bleef en eigenaar was van een enorm fortuin waarmede hij veel goeds verrichtte.

In 1831 stichtte hij het "Weldadigheidsbureel" en bij zijn overlijden in 1877 schonk hij al zijne goederen aan deze instelling (einde citaat van dit artikeltje).

(1) De Zeewacht, nr. 41, 10 oktober 1931, p. 3 (e).

Emiel SMISSAERT

DE OOSTENDSE VELODROOM

door Werner RAPAU

De publicatie van het artikel (vergezeld van quizvraag) "Oostendse Velodroom, sportieve archeologie" (in "Het Nieuwsblad" van donderdag 5 juni 1997, p. 22) heeft in de rand heel wat vragen opgeroepen en tegenstrijdige antwoorden uitgelokt betreffende de historiek van deze eens zo prestigieuze wielersbaan.

Daarmee wordt nog maar eens bewezen hoe vluchtig en onbetrouwbaar "herinneringen" bij de meesten van ons zijn. Niet bij Omer VILAIN; maar die worden dan ook door jarenlange napluizingen ondersteund. Hij had op twee punten gelijk : de huidige locatie van de velodroom dateert inderdaad van de twintiger jaren en was ook niet de eerste hier in Oostende. En wat 1946 betreft (i.p.v. '47) had ook "De Zeewacht" het bij het rechte eind. Zie hier enkele verhelderende details.

DE EERSTE OOSTENDSE OPENLUCHTVELODROOM

werd aangelegd op het einde van de vorige eeuw, op het ogenblik dat de "bicycle" een blitz-opgang maakte als geliefkoosd vrijetijdsattribuut van zowel mannen als vrouwen.

Het Oostendse stadsbestuur stelde in 1893 een nog onbebouwd terrein ter beschikking, gelegen tussen de in 1883 geopende hippodroom, het huidige tramdepot, de Nieuwpoortsesteenweg en de Sportstraat (de oppervlakte die nu dus ingenomen wordt door de Eduard De Cuyperstraat en de huizenblokken aan weerszijden ervan). De plannen voor de uitbouw van het complex werden toevertrouwd aan de befaamde Oostendse architect Antoine DUJARDIN, vennoot en rechterarm van stadsuitbreider (vanaf 1874) Louis DELBOUILLE, die tien jaar daarvoor ook al de Wellingtonbaan gerealiseerd had.

De bouw zelf werd geklaard in de ongelooflijk korte tijd van 42 dagen, waarbij de grond die eertijds afgegraven werd bij het nivelleren van de Wellingtonbaan gebruikt werd voor het aanleggen van de "piste-ring". Op 4 juli 1895 werd de "Société Anonyme du Vélodrome d'Ostende" opgericht en op zondag 14 juli 1895 reeds het openingsprogramma gehouden, met handicapwedstrijden, scratch (in tegenstelling met de handicapwedstrijden vertrokken alle renners bij scratch op éénzelfde lijn), tandem-rennen en zelfs een piste-recordpoging (1).

Naast de verzekerde aanwezigheid van Europees piste-kampioen PROTIN vermeldt de uitslag van deze eerste wedstrijden de namen van Franse, Engelse en zelfs een Oostenrijkse renner, naast die van heel wat Belgen, waaronder talrijke leden van de "Ostend Rapid Club".

Reeds eind december 1901 echter werd de uitbatende vereniging alweer ontbonden en de (houten) baan-infrastructuur (tribune, chalet, ...) openbaar verkocht. Alleen de huidige "Velodroomstraat" verwijst nog naar het kortstondig bestaan van deze eerste Oostendse wielersbaan.

DE TWEDE OOSTENDSE OPENLUCHTVELODROOM

werd plechtig ingehuldigd op donderdag 16 juni 1921, om 15 uur (2). Hij was gelegen op dezelfde locatie als de nog op vandaag gekende "ruïnes" aan de ingang van het Maria-Hendrikapark, maar wel in tegenovergestelde as-richting.

In feite was het een initiatief (met de instemming van het stadsbestuur) van enkele enthousiastelingen. Rond die kern zal zich het jaar daarop (1922) trouwens de nog steeds actieve (en ondertussen "Koninklijke) Veloclub "De Zeemeeuw" vormen, uit wiens midden de heer VAN BELLEGHEM, vanaf 1929 voorzitter van de club, als concessionaris van de velodroom zal optreden.

Op zondag 19 juni 1921 hadden er de eerste koersen voor beroepsrenners plaats (2). En tot aan W.O II werd het een eerste zomerse bloeiperiode, waarbij de jaarlijkse "topper" geleverd werd door de Belgische landenploeg uit de "Tour de France", die hier daags na de slotrit in Parijs een criterium (o.a. achter derny's) kwam rijden. Met Tourwinnaars uit eigen streek, zoals de Westkerkse Romain MAES (in 1935) en zijn Gistelse naamgenoot Sylveer MAES (in 1936 en 1939), beleefde deze tweede velodroom onvergetelijke hoogdagen.

De vier lange oorlogsjaren zouden echter de voorspoedige wielersbaan in een troosteloze puinhoop herscheppen.

DE DERDE EN HUIDIGE OOSTENDSE OPENLUCHTVELODROOM

In 1946 heropgebouwd op dezelfde plaats als de vorige, maar ditmaal om zijn lengte-as gewenteld, was opnieuw een privé-initiatief. Met heel wat opofferingen en risico's gefinancierd door reder Oscar EYLAND en broer, werd de uitvoering van de verbouwingswerken toevertrouwd aan de gekende Oostendse aannemer BOUDOLF. Het (ietwat te overmoedig ?) geconcipeerde sportcomplex werd echter nooit volledig afgewerkt; Oscar EYLAND ging er zelfs uiteindelijk door failliet.

Mede daardoor kreeg "Ostend Stadion V.C.", medeopgericht in 1946, de officiële baanrennen steeds moeilijker van de grond. Na de openstelling van de piste op Paasmaandag 22 april 1946 (3), met een internationaal keurprogramma rond supervedette Rik VAN STEENBERGEN in afwachting van de aankomst van maar liefst vier wegrennen (waaronder Brussel-Oostende voor beroepsrenners) moest men zich na enkele jaren hoofdzakelijk beperken tot het organiseren van wielersportactiviteiten die niet door de Koninklijke Belgische Wielersbond gepatroneerd werden. Zoals baanwedstrijden voor vrouwen, die er nog in 1956 en 1957 plaatsgrepen (4).

Daarnaast beschikte het stadsbestuur contractueel over deze imposante ruimte voor het inrichten van de jaarlijkse massale turndemonstraties van de officiële scholen en groots opgevatte openluchtspektakels (zoals de "Neptunusfeesten") en maakte daar vooral in de jaren '50-'60 duchtig gebruik van.

De hier in 1950 "aangespoelde" Meerbekenaar Richard HELLINCKX, lid geworden van "Ostend Stadion", kon het niet langer aanzien. Hij dokterde een reddingsplan uit, waarnaar de schepen van sport in 1962, in tegenstelling tot zijn voorganger in '55, wel oor had. Via inschrijvingen op aandelen werd de tijdelijke vereniging "Sportcomité Oostende" opgericht (waaraan later "Wielersbaan" werd toegevoegd). De in belabberde toestand verkerende piste en accommodaties werden, dankzij het samengebracht kapitaal, grondig aangepakt, en reeds op 3 mei 1963 kon men de eerste nieuwe officiële wedstrijden inrichten. Eén jaar later nam het bestuur van "Sportcomité Oostende" zelf de uitbating en de daaraan verbonden financiële verantwoordelijkheid over.

Het werd tot en met 1977 een (misschien nog succesrijkere) heruitgave van de vooroorlogse glansperiode. Alle toenmalige groten van de wielersport passeerden er : POST, VAN LOOY, VAN STEENBERGEN, Patrich SERCU, MERCKX, ANQUETIL..... Tot vijfmaal toe, in 1974, '75 en '76 zelfs driemaal na elkaar, hadden hier in Oostende de nationale pistekampioenschappen plaats. Voor

alle disciplines behalve de tandem-rennen, aangezien daarvoor de bochten te klein en dus te e gevaarlijk waren.

Toch kon men reeds in de laatste jaren niet voorbijgaan aan de constante daling van de publieke belangstelling en de langzame maar gestadige aanvreting van de piste door het vochtige en zoutrijke zeeklimaat. Ondertussen teruggekeerd onder de vleugels van S.C. Ostend Stadion, laat Richard HELLINCKX dan ook op 8 mei 1978 het stadsbestuur schriftelijk (4) weten dat de Koninklijke Wielerbond en het uitbatend comité de toestand van de velodroom-infrastructuur niet langer verantwoord vinden om er nog officiële wedstrijden in te richten, en dringt aan op restauratie.

De controverse binnen het schepencollege omtrent het al dan niet investeren in renovatiewerken sleept aan tot 1981. Het jaar daarop wordt het (onopgeloste) "probleemgeval" tegen de symbolische vergoeding van 1 Fr. doorgeschoven naar de belangstellenden van het allereerste uur, de Koninklijke Veloclub "De Zeemeeuw". Net op tijd voor de club om op 4 augustus 1982 de haastig heropgefleurde velodroom te heropenen voor de viering van haar 60-jarig bestaan, samenvallend met de eeuwfeestviering van de Koninklijke Belgische Wielerbond. Op het programma : de Belgische etappe van de laatste (internationale) "Sealink Race".

Ook in 1983 en '84 bleef "De Zeemeeuw" er nog actief, waarbij zelfs (eerder toevallig) een deel van de Belgische kampioenschappen hier in Oostende verreden werden. Maar dan moest ook zij het voor bekeken houden. Gebrek aan belangstelling, naast de huizenhoge onderhoudskosten, maakte elke verder uitbating onmogelijk.

De "Nieuwsblad"-journalist van dienst vergiste zich dus eveneens wanneer hij, op gezag van de heer HELLINCKX, schreef : "Al twintig volle jaren vinden geen internationale meetings meer plaats in het Maria-Hendrikapark". De tussentijdse periode van non-activiteit (1978-1981) niet meegerekend, zijn het er eigenlijk maar (!) dertien of veertien. Meer dan genoeg echter om iedere rechtgeaarde Oostendenaar te doen blozen van schaamte om het zoveelste stadsbestuurlijk cultuur-barbarisme.

-
- (1) "L'Echo d'Ostende", 14 juli 1895, 31e jg. nr. 56, p. 2 en 3. "La Saison d'Ostende", 14 juli 1895, 18e jg. nr. 11, p. 1.
 - (2) "De Zeewacht", 11 juni 1921, 27e jg nr. 24, p. 2.
 - (3) "De Zeewacht", 19 en 26 april 1946, 52e jg. nrs. 16 en 17, p. 4.
 - (4) Documentatiemap "Sport - Wielrennen", Stadsbibliotheek, "Ostendiana" nr. 188.

Daarnaast : Omer Vilain in "...over de tijd van toen" ("De Zeewacht", 30 juni 1995 p. 7).

Met speciale dank aan de heren Amedee GEVAERT (voorzitter "De Zeemeeuw") en Richard HELLINCKX (bestuurslid "Ostend Stadion") voor de precieze verduidelijkingen bij de historiek van hun respectieve clubs.

OOSTENDE 1905 : STAD AAN ZEE, VILLE SUR MER, THE CITY ON THE SEA

door **Ivan VANHYFTE**

Oostende - zo wordt soms beweerd - is of was de meest Engelse stad van het continent. Boutade of niet, we kennen allen een flink mondje Engels. Neem nu de toeristische zomerprogrammatie van 1997 : Airshow, beachvolley, Belgium kites-festival, Longstreet Happening, Trendy-sporten, Flanders Coast Race en ga zo maar door, zonder offshore-races...

Over de kwaliteit en de toeristische impact van de meer dan 400 evenementen wil ik me niet uitspreken maar inhoudelijk is het - uiteraard - ooit anders geweest.

Toen August STRACKÉ op de gemeenteraad van 3 januari 1905 aan schepen VAN GLABBEKE meer uitleg vroeg over de aanwending van de kredieten die op de begroting 1904 ingeschreven stonden, kreeg hij een gefundeerd en gedetailleerd antwoord zowel voor de feestelijkheden zelf als de toeristische promotie voor 1905. Je vindt er vanzelfsprekend geen jazz-kroegentocht, geen prondelmarkten, dweilorkestjes of roefeldagen, geen (Lange)straatanimatie of popconcerten in. Maar toen de Belle Epoque met zijn rijk gestoffeerd concert- en toneelleven langzaam op zijn einde liep, bleef de stad haar uiterste best doen om zijn verblijfstoeristen te plezieren.

In het hieropvolgend overzicht van de schepen vinden we de krachtlijnen terug van zowel het cultureel aanbod als het sportief amusement.

A. Sportieve recreatiemogelijkheden

- Paardewedrennen door de "Société des Courses".
- Duivenschieting nabij de Wellingtonrenbaan.
- Automobiëlwedstrijden.
- Races met speedboten en Belgisch-Nederlandse roeiwedstrijden.
- Polo-tornooi.
- Internationale zeilregatta.
- Golf.
- Bloemencorso.
- Lawn-tennis.
- Wedstrijden met hazewinden.
- Een permanent festival (onduidelijk wat hiermee precies bedoeld wordt).

B. Allerlei festiviteiten

- Het toneelgezelschap "Onder ons" viert zijn 25e verjaardag.
- Congres van de "Vlaamsche Hoogeschool Uitbreiding".
- De schuttersgilde Sint Joris houdt een concours.
- "Exposition des Arts de la mode Féminine".
- Met Pinksteren treedt het koor "Vlaamsche Koorzangers" op.
- De schutters van Sint Sebastiaan nemen deel aan een "concours de tir à l'arc".
- Verschillende plaatselijke muziekverenigingen stappen regelmatig op.
- Ostende-en-Avant (Toerisme Oostende van toen) verzorgt de Karnaval- en Sinksenfeesten.

- Wijkfeesten op Asschendaale, de Visscherskaai, de Meiboom, het Hospitaalkwartier, het Hazegras, de wijken Blauw Kasteel, Vuurtoren en Mariakerke.
- De Cercle "Arts et Sport" organiseert schermtoernooien.
- De jaarlijkse kermis.
- Gymnastiekfeest door de turnkring van Sint-Niklaas.
- Voor liefhebbers van hengelen richt "Oplettenheid en Geduld" westrijden in.
- De harmonie van Mariakerke geeft zomerconcerten.
- Roeiconcours door de vereniging "Union Nautique".
- Verlichting van de kiosken.
- Optredens van de muziekmaatschappij Euterpe o.l.v. Ernest DE TAEYE.
- Zeewijding (met salvo's).

* * *

Al heel vroeg was het stadsbestuur (en ook de hoteliers) er zich van bewust dat een professionele aanpak nodig was om Oostende te promoten. VAN GLABBEKE wil dit ook even signaleren aan zijn interpellant. Die verneemt dat 10.279, 08 frank gepompt wordt in de Franse toeristische markt. Zo wordt in Parijs in het gekende Théâtre de la Gaieté publiciteit voor de badstad gemaakt; op de Place Masséna van Nice vindt je op 3 reclamezuilen "Ostende" terug; op de tramrijtuigen van Aix-les-Bains hangen permanent affiches. In kranten als L'Evènement, le Monde Thermal, la Revue des Voyages et le Programme des Excursions et Voyages de l'Agence Cook en le Guide illustré des Chemins de fer du Nord staan aankondigingen en een grote promotiecampagne zal starten in de Midi, in Vichy en op de "Exposition d'hygiène de Paris"....

Naar de uitvinders van het toerisme, de Engelsen, werden ook grote inspanningen geleverd. In de Daily Telegraph, de Daily Express, de Dover Standard, de Travellor Gazette, de Holiday-Tours, de Gentlewoman, de Financial News en de World's Travellor Gazette stonden annonces over "Ostend and the Belgian Coast". Ook in de stations van de Midland-Railway hingen affiches om Britse hotelklanten te lokken. De stad zal ook financieel tussen komen om haar culturele ambassadeur, het Kursaalorkest, naar Londen te sturen.

Ostende-en Avant met aan de kop Auguste BORGERS had ook het toeristische oog laten vallen op Duits en Zwitsers marktcliënteel. Voor 2.364,75 frank verscheen reclame in Karlsbad, Wiesbaden, Berlijn, Luzern en Interlaken.

* * *

Er is met de moderne toeristische marketing ondertussen een lange weg afgelegd. Hoe het met Oostende op toeristisch gebied verder moet, is dé grote uitdaging voor de beleidsverantwoordelijken die ecologie met economie moeten kunnen verzoenen. We zijn immers drie jaartjes verwijderd van de 21e eeuw; ook dan zullen mensen onze stad komen opzoeken voor zon, zee, strand of cultuur.

EXCURSIESCHEPEN TUSSEN ENGELAND EN OOSTENDE ROND DE EEUWWISSELING

door **Raymond VANCRAEYNEST**

De plannen voor de uitbreiding van de haven van Oostende werden vastgelegd door de conventie van 10 oktober 1894 tussen Staat en de stad. Na heel wat moeilijkheden met de aanbesteding konden de werken eindelijk een aanvang nemen in 1898. Die conventie van 1894 had een grondige wijziging teweeggebracht in de uitbating van de haven van Oostende. De stad had reeds havenrechten geïnd in gans de haven, ook in de voorhaven, zelfs nadat de eerste dokken waren gegraven onder Maria Theresia en Jozef II.

Het decreet van Maria Theresia, getekend te Brussel op 13 november 1776, vermeldt uitdrukkelijk : "Cette rétribution devra se payer par chacun des dits vaisseaux ou bateaux, soit qu'ils entrent ou n'entrent pas dans le nouveau bassin...". Ook bij gelegenheid van de uitbreiding van de handelsdokken onder Jozef II, werd op 15 november 1783 gelijkaardig besluit ondertekend te Brussel door aartshertogin Maria Christina, gemalin van Albert Casimir, hertog van Saxen-Tesschen, die toen gouverneurs-generaal waren van de Zuidelijke Nederlanden : "Tout vaisseau et bâtiment entrant par mer au port d'Ostende, payera chaque fois à titre de droit de bassin, deux sols par last de sa grandeur, soit qu'il entre ou n'entre pas dans le bassin". De havenkapitein was dan ook werkelijk meester over heel de haven van Oostende en was niet opgesloten achter de zeesluizen zoals nu. Onder de Franse bezetting werd aan Oostende het statuut van vrijhaven ontnomen bij besluit van 22 februari 1796 en het Frans bestuur eigende zich alle ontvangsten toe (1).

Koning Willem I legde bij Koninklijk Besluit van 6 juni 1821 het onderhoud van de haven ten laste van de Staat, maar verbood niet opnieuw havenrechten te innen in gans de haven. Toen in 1824 de schepen van de General Steam Navigation Company kwamen aanleggen in de voorhaven, inde de stad de havenrechten en bleef dat doen tot op de dag vastgesteld in de nieuwe conventie (2). Artikel 6 van die conventie luidt inderdaad als volgt (vertaling) : "Vanaf de 1e januari, volgend op de goedkeuring van de conventie door de wetgever, zullen alle rechten, die in de voorhaven en haar afhankelijkheden zullen geheven worden, uitsluitend ten gunste van de Staat komen" (3).

De minister van Financiën Auguste BEERNAERT, Oostendenaar van geboorte, had het stadsbestuur al op 10 januari 1894 laten weten dat de stad moest afzien van het innen van havenrechten in de voorhaven, zoals aan de oude kaai der stoomschepen (nu de Istamboelkaai), rechten die ze, volgens hem, in ontvangst nam zonder over enig recht daartoe te beschikken ! (4).

Tegen die uitspraak werd er met klem geprotesteerd, zowel door het stadsbestuur als door de Handelskamer. Het mocht niet baten. In oktober was de conventie te nemen of te laten.

Al rond 1890 was de toegang tot de haven van uit zee op een doortastende wijze verbeterd door het uitvoeren van baggerwerken volgens de plannen van ingenieur Pierre DEMEY. De aandacht van verscheidene rederijen ging daardoor naar de haven van Oostende, o.m. was dat het geval voor deze rederijen die zich in de zomer met de excursievaart bezig hielden tussen de havens van de Theemsmonding en het vasteland.

De nu ter ziele gegane pakketbotendienst Oostende-Dover vierde in 1896 zijn 50-jarig bestaan en precies in datzelfde jaar zou de "New Continental Express Company" een dagelijkse passagiersdienst inleggen tussen Tilbury en Oostende met tussenstop te Southend. De dienst werd

ingevaren op zaterdag 27 juni 1896 met het ss. "Prince of Wales". Het vaarschema voorzag de afreis te Tilbury om 9 uur met aankomst te Oostende om 15 uur. Om 16.30 uur zou het schip te Oostende opnieuw vertrekken om te Tilbury om 22.30 uur aan te leggen (5). De eerste dag echter kwam het schip met meer dan twee uur vertraging te Oostende toe en ontscheepte 200 passagiers. De voorzitter van de Handelskamer August VAN IMSCHOOT, die tevens schepen was van de stad, samen met de secretaris van de Handelskamer Albert BOUCHERY, brachten de kapitein voor een ontvangst naar het stadhuis (6).

Dezelfde Engelse maatschappij legde vanaf 2 juli 1896 een dagelijkse passagiersdienst in, behalve op dinsdag, tussen Margate, Ramsgate en Oostende met de ss. "Flamingo" (ex "Paris" van de lijn Dieppe-Newhaven). Afvaart te Margate om 9 uur, te Ramsgate om 9.30 uur met aankomst te Oostende om 12.30 uur. Het schip zou te Oostende weer vertrekken om 15.30 uur om te Margate aan te leggen om 19 uur (7).

Het Zeewezen bekeek deze nieuwe diensten met meer dan een scheef oog. Wat er precies gebeurd is weet ik niet, maar de waterschout VANDENPLAS liet de "Prince of Wales" op 7 juli aan de ketting leggen en verplichtte het schip in de achterhaven te gaan liggen. Hierbij valt wel te bedenken dat in 1896 de tijhaven van Oostende veel kleiner was dan nu. Zuidelijk was ze begrensd door de Franse sluis en de Militaire sluis, beide gelegen op een lijn die de Oesterbankstraat verbindt met de thans afgedankte werkhuizen van het Zeewezen. Toen de waterschout aan boord stapte was de kapitein afwezig en de 1e en 2e officier weigerden te gehoorzamen en bedreigden hem. De rijkswacht werd erbij geroepen en de twee officieren John SCHWARTS en Richard BOWEN werden aangehouden. De stoom van de ketels werd afgelaten en tegen donderdag 9 juli om 9.30 uur moest 5.000 fr rechten betaald worden (8).

Een onderzoek wees uit dat de waterschout correct had gehandeld (9) en de twee officieren werden in november door de rechtbank van Brugge veroordeeld (10). De ervaring met die maatschappij was dus allesbehalve gelukkig te noemen en van die rederij werd er verder niets meer vernomen.

Het jaar daarop, in 1897, kwam er een nieuwe en ernstiger maatschappij opdagen "The New Palace Steamers, Limited". Scheepsmakelaar te Oostende was E. MINNE & Cie, toen gevestigd op het Handelsplein 1 (bij het huidig café 't Waterhuis), het jaar daarop in de Kaaistraat 43, en nog drie jaar later in de Kaaistraat 60. Het was een filiaal van het hoofdhuis te Gent waarvan er nog een ander filiaal afhing te Brugge op de Potterierei 14. De nieuwe passagiersdienst tussen Londen en Oostende via Tilbury, Southend en Margate, werd al van in maart gepropageerd. Er zouden drie afvaarten per week in beide richtingen plaats hebben, tussen 5 juni en 14 september, met de raderpakketboten "La Belgique" en "La Marguerite" (11). De maatschappij beschikte nog over twee andere schepen: de "Royal Sovereign" en de "Koh-I-Noor". Beide laatste echter vaarden alleen tussen Margate en Tilbury en staken niet over naar het vasteland (12). Ze vroeg in Oostende haar passagiers te mogen ontschepen aan de kaai van het (oude) zeestation, maar dat werd door de minister, die het Zeewezen in zijn bevoegdheid had, vastberaden geweigerd. Het ging op een sisser uitlopen zoals we dertig jaar geleden hebben moeten ervaren met de aanvraag van "Townsend" om te Oostende aan te leggen. Toch werd er toen een oplossing gevonden: de schepen zouden aanleggen aan de oorsprong van het westerstaketsel, daar ongeveer waar heden het clubhuis staat van de "North Sea Yachtclub". Gewoonlijk lag daar een sleepboot onder stoom. Ingenieur DEMEY liet daar wat dieper baggeren en zo kon het ss. "La Belgique" daar op zaterdag 5 juni 1897 voor de eerste maal aanleggen. De passagiers werden wel verplicht onder de blote hemel in weer en wind te ontschepen en hun bagage aan de douanecontrole te onderwerpen. Om aan de trein te geraken moest er nog een heel eindweegs afgelegd worden. Men zou kunnen zeggen dat het Zeewezen alles

gedaan had om het de reizigers zo lastig mogelijk te maken teneinde ze zo vlug mogelijk te ontmoedigen.

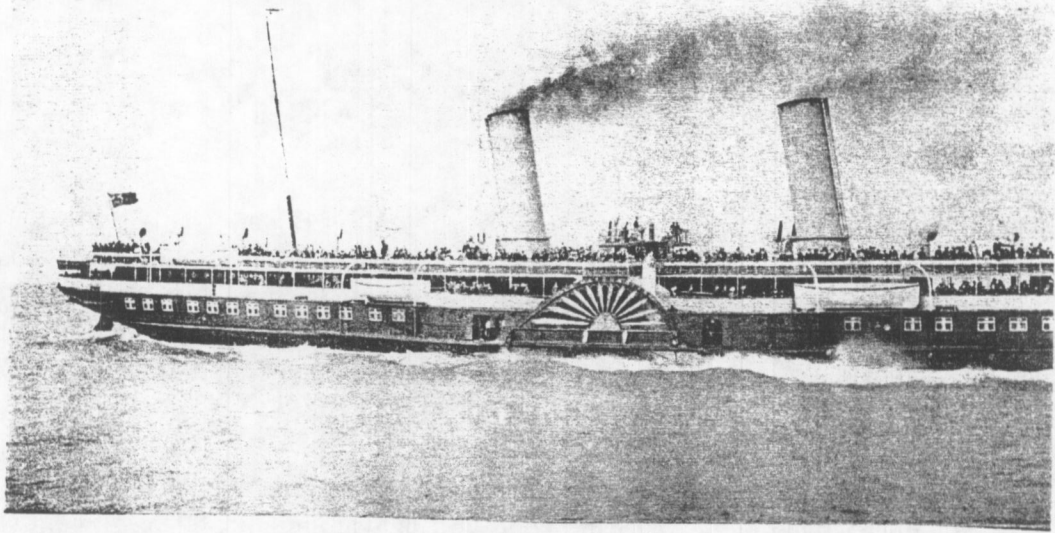
Op die eerste reis onder het gezag van kapitein RATTLE waren aanwezig : de directeur-manager te Londen T.E. BARLOW, de president-chairman RHODES en de manager te Oostende H. WEBB. Burgemeester PIETERS, schepen LIEBAERT en de raadsleden VAN GRAEFSCHPEPE en WILLEM vertegenwoordigden het stadsbestuur bij de aankomst. Andere voorname personaliteiten waren : de ingenieur van Bruggen en Wegen, Dienst van de Kust VAN DER SCHUEREN, de waterschout VANDENPLAS en de havenkapitein DE SMET (13).

Voorlopig bleef het bij het kleinere ss. "La Belgique" dat 69,50 m lang was, 7,62 m breed, met een diepgang van slechts 2,15 m. Toch kon het maximum 500 passagiers vervoeren. Aanvankelijk was men van plan het groter schip "La Marguerite" één maal per week op Oostende in te zetten. Het Zeewezen weigerde echter een aangepaste aanlegplaats toe te staan en de diepgang van het schip was te groot om de aanlegplaats van "La Belgique" te gebruiken zonder bijkomende baggerwerken. "La Marguerite" vaarde ondertussen drie- tot viermaal per week tussen Tilbury en Boulogne. Dat schip had een capaciteit van meer dan 1.600 passagiers, was 104 m lang, 12,20 m breed en 22,25 m over de raderkasten gemeten. Het mat 2.204 ton en was verdeeld in 11 afdelingen door waterdichte schotten (14). Die afmetingen waren ongeveer dezelfde als van onze raderpakketboten "Leopold II" (107,75 x 21,75 m) en "Marie Henriette" (107,65 x 23,78 m) die in 1893 waren gebouwd (15). In 1897 vervoerde "la Marguerite" tussen Boulogne en Tilbury 51.458 passagiers (16). "La Belgique" vervoerde tussen Tilbury en Oostende in de maanden juni, juli en augustus 10.700 passagiers. De grote troef was de voordelige prijzen. Een kaartje Oostende-Tilbury-Londen heen-en-terug in 1e klasse op schip en trein kostte 20,35 fr. Daarin stak 17,80 fr. voor de boot en 2,55 fr. voor de trein Tilbury-Londen. Daarentegen kostte Oostende-Dover-Londen in 1e klasse boot en trein heen-en-terug 64,60 fr. waarin 17,40 fr. voor de boot en 47,20 fr. voor de trein Dover-Londen (17).

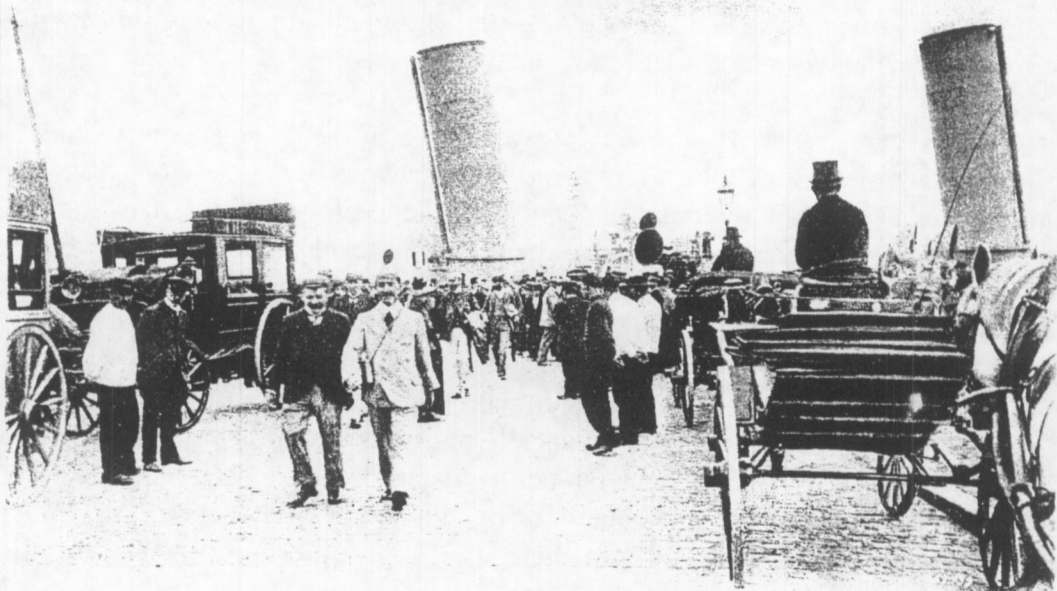
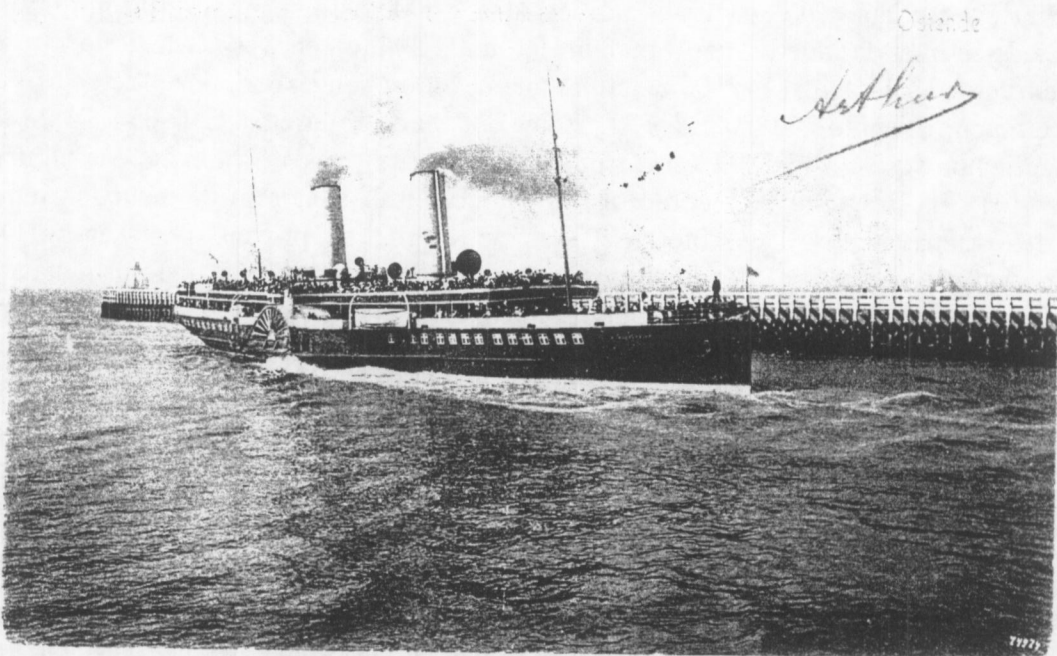
Door een toeval eigenlijk kwam "La Marguerite" in september 1897 toch eens naar Oostende om het seizoen af te sluiten. "La Belgique", komende van Oostende, was ter hoogte van Southend in aanvaring gekomen met het ss. "Tyne" en had schade opgelopen aan de achtersteven. De 200 passagiers werden met de "Koh-I-Noor" naar Tilbury gebracht en "La Belgique" werd naar Londen gesleept voor herstelling (18). Zo kwam het dat "La Marguerite" op dinsdag 14 september voor de eerste keer te Oostende aanlegde om 13.30 uur bij hoogwater aan het westerstaketsel met 1.184 passagiers. Om 15.50 uur is het schip weer vertrokken met 1.228 passagiers en daarmee was het eerste zomerseizoen van "The New Palace Steamers, Limited" afgesloten. "La Marguerite" had wel 600 fr. moeten betalen voor loods- en kaairechten (sic !) (19).

Volgens een krantenbericht zou er vanaf 1 juni 1897 nog een tweede dagelijkse lijndienst ingelegd geweest zijn tussen Southend en Oostende, ingericht door "The London & Continental Express Steamers", waarvan de agent te Oostende R. MENY & Co was (20). Het is twijfelachtig dat er daarvan iets is terechtgekomen, vermits er daarover verder niets meer werd vernomen, tenzij de eenmalige vermelding dat het Engels ss. "Ruby" half juli 1897 te Oostende toekwam van Southend met passagiers (21).

Officiële statistieken worden altijd laattijdig gepubliceerd zodat het blad L'Echo d'Ostende pas in mei 1897 uitpakte met de financiële resultaten van de Oostende-Doverlijn van de Belgische Staat, geboekt in 1895. Het bleek dat per overvaart de uitgaven 2.067,11 fr. bedroegen en de ontvangsten slechts 525,95 fr., wat een dekking van amper 25 % betekende. Op het vervoer van elke passagier werd door de Staat 28 fr. toegelegd ! (22). De preciese bron van die cijfers werd wel niet medegedeeld.



Engelse excursieboot "Marguerite"



Het jaar 1898 was het tweede jaar van de exploitatie van de passagiersdienst Londen-Tilbury-Oostende door "The New Palace Steamers, Limited" met de ss. "La Belgique" en "La Marguerite", dat laatste onder het bevel van kapitein G.F. FISHENDEN. Het luxueuse schip "La Marguerite" zou één maal per week te Oostende vertrekken op dinsdag om 15.15 uur en "La Belgique" driemaal per week op zondag, dinsdag en vrijdag om 10.30 uur. Met "La Marguerite" kostte Oostende-Tilbury heen-en-terug in 1e klasse 16,50 fr. en met "La Belgique" slechts 12,75 fr. De dienst werd verzekerd tussen 25 juni en 13 september, telkens met afvaart aan het westerstaketsel (23).

In het seizoen 1898 werden tussen Engeland en Oostende 22.500 passagiers verscheept op een totaal van 358.894 passagiers die door de vier schepen van de compagnie werden vervoerd (24).

Ook in 1898 was er spraak van een tweede lijndienst tussen Tilbury, Margate en Oostende, waarvan de agent te Oostende Auguste PEDE was. Het ss. "Donegal" legde aan op zondagmorgfen 29 mei aan de kaai der sleepboten en vertrok dezelfde dag om 22.00 uur (25). Verder op het jaar werd er echter over deze dienst niets meer vernomen.

Het jaar 1899 kende hetzelfde verloop, met per week drie aanlegbeurten van "La Belgique" en één van "La Marguerite", nu tussen 1 juli en 12 september (26).

In het zomerseizoen 1900 werd de bedrijvigheid van "The New Palace Steamers, Limited" in Oostende sterk beperkt tot slechts één afvaart per week met "La Marguerite" (27). Algemene kostenbesparing was wellicht de reden. Het oudere en kleinere schip "La Belgique" werd uit de vaart genomen, de havenkosten te Oostende voor loods- en kaairechten waren niet gering (opgelegd door het Zeewezen) en het stadsbestuur had nooit geen toelagen willen geven. Toch was er in 1900 nog een ander lichtpunt. Een nieuwe passagierslijn Oostende-Brighton werd ingelegd door "The Brighton and South Coast Company, Limited" en ingewijd op 18 juli 1900 met het ss. "Brighton Queen", gebouwd in 1898, met een capaciteit van 900 passagiers. Het schip zou drie overvaarten per week verzekeren en een biljet heen-en-terug zou 6 s. 6 d. kosten (28). Of het een succes werd heb ik niet kunnen te weten komen.

In de zomer van 1901 kwam "La Marguerite" twee maal per week naar Oostende, op maandag, en woensdag, tussen 2 juli en 9 september. De aankomst aan het westerstaketsel was voorzien om 9.45 uur en de afvaart om 15.00 uur. De aandacht werd nu meer getrokken op Margate dan op Londen. De prijs heen-en-terug Oostende-Margate bedroeg 10,15 fr. in 1e en 8,90 fr. in 2e klasse (29).

In datzelfde jaar werd voor de Belgische pakketbotendienst ook ernstig gesproken over een andere aanleghaven in plaats van Dover. De toegang tot Dover was gevaarlijk en de havenautoriteiten overwogen een taks van 2 s. en 6 d. te heffen per ontscheepte of ingescheepte passagier. Men dacht aan Ramsgate of Port Victoria (30). De "poll-tax" te Dover van 1 s. per passagier, die ingevoerd werd op 1 augustus 1892, als tussenkomst in de kosten voor de grote havenwerken die daar waren uitgevoerd, werd op 1 juni 1903 op 1 s. 6 d. gebracht en in 1907 werd het 2 s. (31). In 1907 dacht men uit te wijken naar Carvey Island, maar de Belgische Staat deinsde terug voor de grote investeringen die daar zouden moeten gebeuren. Het inrichten van een ontschepingskaai werd op 5 miljoen fr. geschat (32).

In het jaar 1902 legde "La Marguerite" weer slechts één maal per week aan te Oostende, en wel telkens op dinsdag, tussen 1 juli en 9 september (33).

Tijdens het seizoen 1903 begon de dienst op 30 juni, toen het schip toekwam met 800 passagiers aan boord (34). Het schip legde tijdens dat seizoen opnieuw twee maal per week te Oostende aan, wat in totaal goed was voor 21 reizen en een aandeel van 29.589 netto Moorsonton in de havenbeweging (35). Het jaar 1903 was het laatste jaar dat "la Marguerite" naar Oostende kwam. Het schip werd verkocht aan "The Liverpool and North Wales Steamship Company"; Het vertrok van uit Londen naar de Mersey om tijdens het seizoen 1904 dienst te doen naar Llandudno en de straat van Menai, die het eiland Anglesey scheidt van Wales (36).

Hiermee was het doek gevallen over de zomerse excursies naar Margate en Londen.

-
- (1) Bulletin van de Handelskamer 1895, p. 121-123.
 - (2) id. 1894, p. 104-106.
 - (3) id. 1894, p. 268.
 - (4) id. 1894, p. 36-37.
 - (5) L'Echo d'Ostende, 25 juni 1896.
 - (6) id., 28 juni 1896.
 - (7) id., 2 juli 1896.
 - (8) id., 12 juli 1896.
 - (9) id., 8 oktober 1896.
 - (10) id., 17 november 1896.
 - (11) Bibl. Univ. Gent, Hs. 3385, D. Ost. 102¹.
 - (12) Le Carillon, 24 maart 1897.
 - (13) L'Echo d'Ostende, 6 juni en 10 juni 1897.
 - (14) Le Carillon, 16 september 1897.
 - (15) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken - Waterwegen, ,nr. 247. Haven van Oostende 1898-1906.
 - (16) L'Echo d'Ostende, 26 juni 1898.
 - (17) Le Carillon, 27 oktober 1897.
 - (18) L'Echo d'Ostende, 12 september 1897.
 - (19) Le Carillon, 27 oktober 1897.
 - (20) L'Echo d'Ostende, 18 mei 1897.
 - (21) id., 13 juli 1897.
 - (22) id., 25 mei 1897.
 - (23) Zie noot 11 en L'Echo d'Ostende, 30 juni 1898.
 - (24) L'Echo d'Ostende, 18 oktober 1898.
 - (25) id., 31 mei 1898.
 - (26) Zie noot 11 en Le Carillon, 01-02 juli 1899.
 - (27) L'Echo d'Ostende, 5 juli 1900.
 - (28) Le Carillon, 3 april en 10 juli 1900.
 - (29) id., 29-30 juni 1901. Zie ook noot 11.
 - (30) id., 25 april en 19 mei 1901.
 - (31) L'Echo d'Ostende, 28 augustus 1907.
 - (32) id., 15 mei en 5 juni 1907.
 - (33) Zie noot 11.
 - (34) L'Echo d'Ostende, 2 juli 1903.
 - (35) Le Carillon, 18 januari 1906.
 - (36) id., 11-12 juni 1904; L'Echo d'Ostende, 25 februari 1904.

1897 2°

Bill. Ann. Jour 175 3335

D. LST. 702

D. 671. 102!

« The New Palace Steamers, Limited »

NOUVEAU SERVICE RAPIDE

POUR VOYAGEURS ET EXCURSIONNISTES
A PRIX RÉDUITS ENTRE**OSTENDE et LONDRES**

VIA

TILBURY, MARGATE et SOUTHEND

Par le Paquebot à aubes

“ **LA BELGIQUE** ,”

ou autre paquebot de la Compagnie

DU 5 JUIN A LA PREMIÈRE SEMAINE DE SEPTEMBRE

Trois départs par semaine dans les deux sens

D'OSTENDE : les Dimanches, Mardis et Vendredis.**DE LONDRES** : Les Lundis, Jeudis et Samedis.DÉPART D'OSTENDE (Estacade) à 10,30 heures du matin,
et de LONDRES (Fenchurch street Station) par train spécial à 8,20 m.Départ de **TILBURY** à 9.30 h.

L'embarcadère à Ostende est situé à la naissance de l'Estacade à proximité du bassin de pêche.

PRIX DES BILLETS

TRAJET SUR BATEAU ET CHEMIN DE FER	SIMPLE			ALLER et RETOUR		
	1 ^{re} cl. bateau et chemin de fer	1 ^{re} cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer	2 ^e cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer	1 ^{re} cl. bateau et chemin de fer	1 ^{re} cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer	2 ^e cl. bateau et 3 ^e cl. ch. de fer
	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e
OSTENDE à LONDRES) (Fenchurch street station)) (valable 7 jours)	15-25	13-95	11-45	20-35	18-45	15-90
OSTENDE à LONDRES) (valable toute la saison)	— —	— —	— —	22-85	20-95	18-45
TRAJET SUR BATEAU SEUL	1 ^{re} Classe	2 ^{me} Classe.	1 ^{re} Classe.	2 ^{me} Classe		
	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e	Fr. C ^e		
OSTENDE A MARGATE) (valable 7 jours)	7-65	6-35	10-15	8-90		
Id. Id.) (valable toute la saison)	— —	— —	12-70	11-46		
OSTENDE à SOUTHEND) (valable 7 jours)	12-10	9-55	16-50	13-95		
Id. Id.) (valable toute la saison)	— —	— —	19-05	16-50		
OSTENDE à TILBURY) (valable 7 jours)	13-35	10-80	17-80	15-25		
Id. Id.) (valable toute la saison)	— —	— —	20-35	17-80		

ENFANTS EN DESSOUS DE 12 ANS DEMI-PRIX

Réduction pour Sociétés et groupes de 15 personnes et plus moyennant accord d'avance avec E. MINNE & C^{ie}

Bagages jusqu'à concurrence de 50 kilos gratuit.

Restaurant de premier ordre à bord tenu par SPIERS et POND. Ltd, de Londres

Pour les Coupons et tous renseignements s'adresser aux Agents généraux pour le Continent

E. MINNE & C^{ie} { 1, Place du Commerce, OSTENDE.
14, Quai de la Potterie, BRUGES.

F MINNE Dock Gand 97 - 203

Excursions en groupes à Londres avec guide pour 5 jours. — Prix 125 francs séjour compris. — Demandez prospectus
« STEWARDESS » A BORD AU SERVICE DES DAMES.

CABINES SPECIALES POUR DAMES

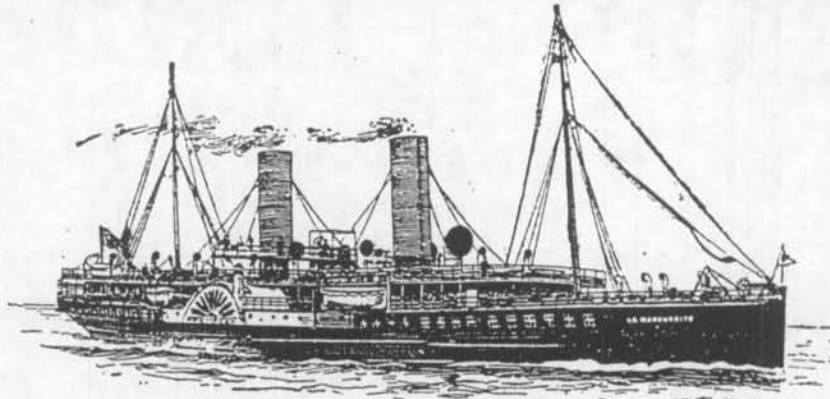
1901

D. Oct. 1902

Dernier départ d'Ostende Mercredi 9 Septembre.

EXCURSIONS

Départ d'Ostende (Estacade) à 3 h. soir. — Arrivée à Margate (Pier) à 6.15 h. soir.



A LA PLAGE DE MARGATE

Séjour préféré des Londoniens

Par le magnifique bateau de plaisance

“ LA MARGUERITE ”

(2204 tonnes de jauge. — 7500 chevaux vapeur. — Vitesse 20 nœuds).

Traversée en 3 heures.

Les départs d'Ostende ont lieu chaque **LUNDI** et **MERCREDI** à 3 heures du soir, et le retour de Margate chaque **LUNDI** et **MERCREDI** à 9.45 heures matin, permettant de faire des excursions du lundi au mercredi, du mercredi au lundi suivant ou encore du mercredi au mercredi suivant.

Prix **ALLER ET RETOUR** valable toute la saison

1^{ère} cl. Fr. 10.15, 2^{me} cl. Fr. 8.90

“ LA MARGUERITE ” après avoir touché à Margate continue son voyage sur Londres où on arrive le même soir à 10.15 h.

Pour les billets et autres renseignements s'adresser chez les agents

E. Minne & C^{ie}

60, Rue du Quai, 60, OSTENDE

Bureaux: de 8 h. à 12 h., et de 2 h. à 7 h.

Départ d'Ostende (Estacade) à 3 h. soir. — Arrivée à Margate (Pier) à 6.15 h. soir.

Dernier départ d'Ostende Mercredi 9 Septembre.

UIT DE BEGINJAREN VAN DE MARINE TE OOSTENDE

Ministerieel en Parlementair bezoek aan de Marine.

13 - 6 - 1947



De Parlementairen, met Achiel Van Acker, eerste minister, komen toe per trein ...

Zij inspecteerden de eerste groep duikers - ontmijners van de Marine.



Zij inspecteerden de 118de mijnenvegersflottilje (6 MMS-Motor Mine Sweepers) aan de kaai van het Montgomerydok



Zij brachten een bezoek aan de "LTZ. Victor Billet" in Marinemiddens beter gekens als "De Billet"



PLATE-VEILING 1998

Er werd de laatste jaren vastgesteld dat het niveau van de aangeboden stukken bedroevend laag was. Verschillende Plate-leden hebben ons ook reeds deze bemerking gemaakt.

Om daar, hopelijk, iets aan te veranderen werden de volgende schikkingen genomen.

1. De aanbieder moet een getypte, of minstens zeer goed leesbaar geschreven, lijst met de te veilen stukken overmaken aan J.P. Falise, H. Serruyslaan 78/19, Oostende en dit ten laatste tegen 10 oktober. Ieder stuk MOET een minimum van beschrijving (maar hoogstens 2 lijnen) omvatten.
2. De geschatte waarde per stuk moet minstens **100 Fr.** bedragen.
3. De lijsten worden door het bestuur nagezien met mogelijkheid tot schrapping van bepaalde stukken.
4. De lijst met beschrijving zal vanaf eind december tegen kostprijs te koop zijn aan de balie van het museum. Op die wijze kunnen geïnteresseerden een inzage krijgen van wat er zal geveild worden.
5. Het bestuur houdt zich het recht voor de veiling te annuleren indien het aanbod te schraal is.
6. Verder blijven de vroegere schikkingen van toepassing :
 - een % komt ten goede van De Plate. Dit procent wordt vastgesteld op 20 % dat afgehouden wordt van de verkoopsom
 - de stukken (boeken, foto's, affiches, plannen, enz. maar geen breekbare voorwerpen) moeten betrekking hebben op Oostende of de kuststreek.
7. Indien nodig verschijnen verdere schikkingen in onze volgende tijdschriften.

Er is een kleine wijziging bij vergelijking met de tekst verschenen in het vorige nummer; punt 2 luidt nu : de geschatte waarde moet minstens 100 Fr. bedragen i.p.v. 250 Fr.

LET OP DE DATUM WAAROP DE LIJSTEN MOETEN OVERGEMAAKT WORDEN !!

OOSTENDSE STRAATNAMEN

door Roger TIMMERMANS

In zijn onlangs verschenen boek "Met zicht op zee" ¹ vraagt auteur Eric DE KUYPER zich af hoe het kwam dat in zijn jeugdijaren, dit zijn de jaren na de tweede wereldoorlog, bepaalde straten in Oostende steeds in het Vlaams en andere alleen in het Frans werden benaamd. Een bepaald systeem of logica zag hij er echter niet in.

Een eigenaardigheid op het eerste gezicht weliswaar, maar verklaarbaar. Het is niet zo dat Vlaamstalige en Franstalige straatnamen willekeurig door mekaar gebruikt werden. Er zat een zekere lijn in.

Bij mijn weten hadden de straten, pleinen en gebouwen gelegen in het "Oude Oostende", dit is binnen de oude vestingsmuren, steeds een vlaamse benaming in de spreektaal van de Oostendenaren. Er was altijd sprake van Schippersstraat, Kaaistraat, Kerkstraat, Kapellestraat, Langestraat, Witte Nonnenstraat, Weststraat (na de naamwijziging in Adolf Buylstraat behield ze deze naam nog gedurende vele jaren), Ooststraat, enz..... Verder ook nog Grote Markt (Wapenplein), Groentenmarkt, Grote Kerk (St Petrus en Pauluskerk), Kapucijnenkerk, Stadhuis, Kapellebrug, enz..

Door het toenemende toerisme in de tweede helft van de 19de eeuw was de stad eigenlijk aan uitbreiding toe. De vestingen rond de stad hadden hun militaire waarde verloren en werden gesloopt tussen 1865 en 1875.

De franstalige straatbenamingen zijn dan ook hoofdzakelijk terug te vinden in het "Nieuwe Oostende" nl. in de uitbreiding van de stad naar het noorden en naar het westen.

1. In de uitbreiding naar het noorden waar de Zeedijk verbreed en de Boulevard du Nord, de latere Boulevard van Iseghem, werd aangelegd. Om de verbinding mogelijk te maken tussen de Zeedijk, die een heel stuk hoger lag dan de Boulevard du Nord, werden hellingen voorzien. Door de Oostendenaren kregen ze een tweetalige benaming : Herterrampe, Christinerampe, Kapucienerampe...enz.
Een uitzondering nochtans : Rampe de Flandre. Waarom ? Weet ik ook niet.
2. In de uitbreiding naar het westen toe, vindt men de franstalige straatbenamingen terug in de veelhoek gevormd door de Leopold II-laan, het Marie-Joséplein, de H. Serruyslaan, de Alfons Pieterslaan, de Konginnelaan en de Albert I Promenade tot aan het Kursaal.

De verkaveling en verkoop van deze gronden gebeurde grotendeels door de luikse notaris Louis DELBOUILLE, daarin bijgestaan door de eveneens luikse architect Antoine DUJARDIN, die talrijke villa's ontwierp. Het plan voorzag in de bouw van residentiële woonwijken en hotels. Hierdoor ontstond een tweede en nieuw toeristisch centrum naast het reeds bestaande in de oude stad.

Het regelmatig verblijf van koning Leopold II te Oostende trok adel, aristocratie en kapitaalkrachtige bourgeoisie aan uit binnen en buitenland. Deze waren grotendeels franstalig, dan toch franssprekend, kwamen zich hier vestigen of verbleven er tijdelijk

¹ Uitgeverij Sun/Kritak ISBN 90 6303 709 0

gedurende het zomerseizoen. Ook in het hotelbedrijf was Frans de voertaal. De nieuwe bewoners en de hotelgasten gebruikten uiteraard de franstalige straatbenamingen, die dan ook overgenomen werden door de Oostendenaren.

Zo werd het in de dagelijkse omgangstaal : Avenue Léopold, Place Marie-José, Avenue Serruyse, Rue Royale, Boulevard Roger, Avenue de la Reine, rue de Bruxelles, rue de Paris, Boulevard de Midi of kortweg de Boulevard (Alfons Pieterslaan), de Square = Prinses Stéphanie- en Prinses Clementinaplein, Avenue Charles Janssens, enz.....

Zo werd ook de Sint Jozefskerk de enige Oostendse kerk met een franstalige naam : Saint Joseph. Ze was de eigenlijke parochiekerk van de talrijke franssprekende gezinnen en ook de koninklijke kerk waar Leopold II de zondagsmis bijwoonde als hij in Oostende verbleef.

Een paar merkwaardigheden nog : het Leopold I plein had twee namen, de Place Léopold en 't Pêrd (Paard). Er was ook een tweetalige straat : de Varsoviestroate (Warschaustraat). De ietwat verderaf gelegen Kairostraat noemden de Oostendenaren de Kairostroate, waarbij de ai werd uitgesproken zoals in het Frans rue du Caire. Het Sint Petrus en Paulusplein, aangelegd bij de bouw van de hoofdkerk, was "de Parvis" (St Pierre et Paul). Het kruispunt Petit Paris kreeg zijn naam vanwege een daar gelegen herberg-afspanning met dezelfde naam.

Op te merken valt dat de verfransende invloed van rond de eeuwwisseling is blijven doorwerken tot jaren na de Tweede Wereldoorlog. Langzamerhand is daar dan verandering in gekomen. Ook werden de tweetalige straatnaamborden, met Frans bovenaan, vervangen door eentalige Nederlandse. Nu, bijna honderd jaar later, worden, om zo te zeggen door iedereen, alleen nog de Vlaamstalige straatnamen gebruikt in de dagelijkse omgangstaal.

Bibliografie

- Marc Constandt : Delbouille en Dujardin - twee pioniers van het Oostends toerisme.
- Piet Lombaerde : Leopold II Koning-Bouwheer.
- R. Houwen, Y. Van Hyfte, P. Dehem : God blijft glimlachen.

De kleurenfoto's verschenen in het juni-septembernummer werden ons aangeboden door
B & C Nuytten. Waarvoor onze hartelijkste dank.

LIDGELD 1998

Het lidgeld voor het lidmaatschap bij de Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor 1998 vastgesteld als volgt :

Aangesloten lid :	400 Fr
Steunend lid :	500 Fr
Beschermend lid :	vanaf 1.000 Fr

Mogen wij vragen gebruik te maken van het hierbijgevoegd stortingsbulletin

Ook dit jaar biedt het Grafisch Bedrijf LAMMAING ons gratis de Platekalender aan. Deze wordt samengesteld door onze ondervoorzitter de heer Omer VILAIN. Als thema werd "**ROMANTISCH OOSTENDE**" gekozen.

Jean Pierre FALISE
Penningmeester



De lidgelden die nu van toepassing zijn werden ingevoerd in 1989. Dit is nu het 10e jaar dat ze niet gewijzigd worden !!!

Dit is o.a. mogelijk doordat enkele leden hun bijdrage gevoelig verhoogden.

Volgt hun voorbeeld en geef ons een financieel steuntje

OOSTENDE TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG (46)

door Aimé SMISSAERT (+)

Heden namiddag werden alhier aan gehouden binnengebracht en in de gevangenis Houley opgesloten : MM. Pieter VANDEWEGHE, handelaar in bouwstoffen en burgemeester te Steene, Pieter DEFEVER, melkboer en gemeenteraadsheer te Steene (Conterdam), en Florimond TANGHE, slachter, eveneens te Steene (Conterdam). De eerste (M. VANDEWEGHE) is aangehouden, naar beweerd wordt, onder betichting : 1° stukken van eenen Engelschen automobiel weggestoken te hebben; 2e samen met MM. DEFEVER en TANGHE, voornoemd, alsook met E.H. LAROEYE, pastor van Steene en M. Charles SANDERS, voerman, eveneens te Steene, een spioneedienst ingericht te hebben. Tot dit einde zouden op zekere dagen rond 5 ure vergaderingen plaats gegrepen hebben in de pastorij; MM. DEFEVER en TANGHE, die sedert de bezetting van de kust door de Duitschers eenigen tijd in Frankrijk hadden verbleven, zouden daar den rol van spioen aangeleerd hebben en M. SANDERS, die regelmatig naar Brugge reed, zou den dienst van overdrager doen. MM. DEFEVER en TANGHE werden aangehouden als medeplichtigen van M. VANDEWEGHE, in zake spioeneering. Ook de E.H. Pastor van Steene en M. Charles SANDERS voornoemd moesten aangehouden worden, doch de Duitsche soldaten vonden den eerste niet te huis. Zij ontmoetten hem kort nadien op den weg en vergezelden hem naar zijn huis alwaar E.H. LAROEYE hen bewees dat die beruchte vergaderingen tot spioeneeringen eenvoudig weg, vergaderingen van den dischraad waren. E.H. LAROEYE bleef dan vrij, en van de aanhouding van M. Charles SANDERS was geene spraak meer.

Blijft nu te zien welk lot wezen zal der 3 aangehouden personen.

Tot den 5n deze beliep de vergoeding, toegekend aan de inwoners voor de inkwartiering van duitsche soldaten, tot 21 centiemmen voor een simpele soldaat, tot 50 centiemmen voor een onder-officier en tot 1 frank voor een officier. Die cijfers zijn thans gewijzigd als volgt : voor een soldaat, 50 c.; voor een onder-officier, 1 frank; voor een officier, 2.50 fr. per dag.

MM Felix VANDECASTEELE en Georges LESCRAUWAET, die dezen namiddag op de Vuurtorenwijk, naar de goesting der duitschers te veel naar de haven keken, werden aangehouden, naar de Kommandantur geleid en elk tot 15 mark boete veroordeeld.

De duitschers namen heden bezit van het huis van schepen MOREAUX, op de Leopoldlaan.

Deze namiddag rond 3 ure vloog een "taube" gedurende ruim een kwartuurs, op eigenaardige wijze fluitend, over de stad. Zulks moest voorzeker een alarmsignaal zijn, want kortst nadien vertrokken ruim 500 soldaten ijlings in de richting van Middelkerke op.

Heden was er petrol te bekomen aan een frank de liter, bij M. Emiel REMAUT, Stockholmstraat. Niettegenstaande die hooge prijs stond er veel volk voor zijne deur. Doch de liefhebbers kregen enkel hetgene overbleef, want eerst moesten al de pullen en kruiken der kalanten, die in 't pakhuis en in den winkel stonden, gevuld worden.

Donderdag 11e Februari. -

HONDERD EN TWINTIGSTE DAG DER BEZETTING

De botermarkt bood dezen morgen een zonderling schouwspel aan van schreeuwende mannen en vrouwen. En de reden ? Slechts drie boterboerinnen waren met hunne waar afgekomen, de andere waren buiten de stad opgewacht geworden door eenige voortverkoopers, men kan wel raden waarom !

De menschen vochten om een stuksken boter, en, niettegenstaande de strenge duitsche bevelen, gold de boter 3.50 tot 4.00fr. Later kwamen eenige boerinnen af met eene zekere hoeveelheid eieren, die 16 tot 18 c. het stuk verkocht werden.

* * *

Men weet dat sedert verscheidene maanden de duitschers bezig zijn met het uitbaggeren der havengeul. Zij wierpen, van in den beginne, het slijk uit voor de de Meysluis, doch zoo kon het toch niet blijven duren, en daar de Belgische werklieden op het werk gebezigd volstrekt weigeren met de slijkkoggen in zee te steken en de duitschers ook aan dit werkje niet houden, uit vrees van de vijandelijke kogels, heeft men thans wat anders uitgedacht. Bij middel van afleidingsbuizen zullen zij het uitgebaggerde slijk laten loopen in den put gelegen nevens het nieuw springsas.

Heden werd in de Kapellestraat, in de oude kruidenierswinkel van den heer Constant VANDEMALE, op den hoek der Wittenonnenstraat, een *deutsche Zeitingscentrale* (Centraal magazijn van duitsche nieuwsbladen) geopend.

...En zoo, van dag tot dag, nemen de duitschers meer en meer bezit van onzer stad !

Gister avond kwamen alhier uit Snelleghem, 21 karren van het Rood Kruis toe, met een tamelijk groot personeel waarvan een groot deel ingekwartierd werd in de Sint Sebastiaanstraat. In het huis van M. VANHOUCHE-VAN OTRYVE, handelaar in kiekens, in die straat, is eene soort van

infirmierie ingericht. Volgens wij van die Duitschers vernemen werden zij naar Oostende gestuurd, omdat er hier gebrek is aan personeel van het Rood Kruis (leest omdat er hier toch zooveel gekwetsten zijn!).

* * *

Deze morgen werd in de Sint Josephskerk eenen protestantschen dienst gedaan.

Heden werd de volgende plakbrief in 't Vl., en in 't Duitsch opgeseld, uitgeveerdigd :

VASTENAVOND

Gedurende de vastenavondsdagen van 1915 is het op straf verboden zich te maskeren, zich te verkleeden of feestelijkheden in te richten.

Dit verbod geldt voor de drie vastenavondsdagen, alsook voor de dagen van groot Carnaval en van Half-vasten.

Oostende, den 11 Februari 1915

De Duitsche Kommandantur
BITTINGER
Kapiteinluitenant en Stadkommandant

Vrijdag 12e Februari. -

HONDERD EEN EN TWINTIGSTE DAG DER BEZETTING

Deze morgen, eenige minuten voor 7 ure, kwam een vliegtuig der Bondgenoten boven de stad zweven en wierp verscheidene bommen, o.a. eene op de Zeestatie, eene er nevens en eene op de overdekte vleeschmarkt Oude Mijnplaats.

De bom op de Zeestatie geworpen kwam terecht op de groote uitgangspoort van het prachtig gebouw, rukte eene stuk arduin van den gevel en viel in 't binnenste van de statie, in het gedeelte der overdekte uitgangshalle. Naar men van ver kon zien - want niemand mocht de Zeestatie naderen - werden schier al de ruiten van dit deel der statie gebroken, alsook vele ruiten van den voorgevel. 21 Duitsche soldaten werden gekwetst, men beweert zelfs dat er verscheidene dooden zijn. De slachtoffers werden per auto naar de ambulancie van het Hôtel Fontaine en van het Hôtel des Thermes overgebracht. Ruiten werden door de ontploffing gebroken in het "Waterhuis" in het "Atlantic Hotel", bij M. Charles KYNDT-BYT en in de bureelen der maatschappij "Handel en Scheepvaart", op de Keizerskaai; bij M. Oscar LUS en in de herberg "De Koophandel", beide op de voormalige Koophandelsplaats, nu HH. Petrus en Paulusvoorplein.

Eene tweede bom viel in 't water, nevens de Zeestatie, op kleinen afstand van een Duitsch stoombootje, dat dient om de Duitsche werklieden in de Werkhuizen van het Zeewezen gebezigd, over te zetten. Een 20tal mannen stonden vertrekkens gereed. Geen enkel werd gekwetst.

Eene derde bom viel op de overdekte vleeschmarkt, in de middenste reeks kramen, vlak op het glazen voordek van het kraam nr. 26. De bom viel door dit voordek en kwam terecht op het voorland, eenen groote put in den asphalten grond makend. De mekanieke stoor van het kraam n r. 26 werd verbrijzeld, alsmede den inhoud van dit kraam en de muur die het afscheidt van het kraam nr. 28. Tal van ruiten werden gebroken in de overdekte vleeschmarkt, alsook in het nr. 10 der Capuciene straat, in de bureelen van den heer notaris VAN CAILLIE, bij Dr MERCHIER, bij Mejjuffers VANDUYFHUYS, bij H. BEIRNAERT en in de herberg "In de Machinist", gehouden

door M. MESTDAGH-SEYNAEVE, in dezelfde straat; alsook bij M. Frans VAN MASSENHOVE, in de koekenwinkel TEYGEMAN, bij M.P. WILLEMS (in het Beenhouwershuis) en bij M. Aimé BORREY, in de Nieuwstraat; ook nog in de huizen nrs 11, 13, 15, 17 en 19 derzelfde straat. In het "Hôtel de Gand et d'Albion", waar sedert de eerste dagen der duitsche bezetting de staf eener Marine-divisie is gelegerd, bleef schier geene enkele ruit geheel, langs den kant der Capucienestraat. Men is algemeen van gevoelens dat dit vliegtuig het op dit "Hotel" had gemunt : misschien wist de vliegenier dat daar eenen post van draadlooze telegrafie is ingericht. Op het oogenblik der ontploffing waren juist drie officieren bezig met telegrafeeren (verklaring van eenen duitschen soldaat die als radeloos uit het hotel kwam gestormd).

Het waren twee verschrikkelijke slagen, deze veroorzaakt door de bommen geworpen op het Zeestation en op de overdekte vleeschmarkt. Gansch de middenstad dreunde er van. In de Capucienekerk, waar de eerste mis gelezen werd, dacht eenieder dat de bom op dien alouden tempel was gevallen, en kermend en gillend van schrik liepen veel vrouwen uit de kerk. In min dan 10 minuten krioelde het reeds van nieuwsgierigen aan de vleeschmarkt en rechtover de Zeestatie, doch zoals wij hooger schreven, niemand mocht over de brug dezer statie, en wat de vleeschmarkt betreft, de ijzeren grillie die toegang verleent tot de middenste reeks kramen werd gesloten.

Rond 8 1/2 ure kwam de duitsche bevelhebber, BITTINGER, in auto ter plaats : Mijnheer keek eens rond en...weg was hij !

Twee bommen werden ook geworpen op de werkhuizen van het Zeewezen : 2 duitschers werden gedood en 11 gekwetst. Veel schade aan het alaam.

De twee slachtoffers werden begraven in 't land van Louis PIETERS, bij den ouden oesterput. De duitschers waren eerst van gedacht ze te begraven tusschen de "conciergerie" (bewakershuis) van het Zeewezen en het kolenperk, waar 3 kruiskens de laatste verblijfplaats aanwijzen van 3 duitschers (een gegradeerde duitscher die zelfmoord pleegde, een soldaat die door schildwachten neergeschoten werd terwijl hij met een zak briketten wegliep, en een derde duitscher verongelukt met zijn bootje).

Er viel ook eene bom op het wachthuizeken van den overzetboot.

Keeren wij thans tot het vliegtuig terug, dat de bommen wierp : het was een duitsche tweedekker, ongetwijfeld een dezer onlangs door de Bondgenoten gekaapt en die, door hunne vliegeniers bemand, reeds verscheidene malen uiterst roekelooze tochten over de duitsche stellingen en over onze stad deden. De lucht was buitengewoon helder en het vliegtuig was tamelijk laag - zeker geen 75 meters hoog - toen de bommen werden geworpen. De duitschers moeten het voor een hunner vliegtuigen aanschouwd hebben, want er verliep minstens eene halve minuut na de 2 slagen (die slechts enkele sekonden verscheiden waren) vooraleer, vruchteloos, werd geschoten.

Terwijl het vliegtuig dat bommen wierp, over de stad vloog, zweefde een ander vliegtuig der Bondgenoten over het Sas-Slijkens, zonder schade aan te richten; eene kwam terecht op de Prinses Elisabethlaan, rechtover het klooster : tal van ruiten werden gebroken in huizen der laan, , alsook in huizen der Albertlaan.

Een 2 1/2 jarig meisje, Marie GOETHALS kreeg een stuk van een "shrapnell" in den linker kant van het voorhoofd, dwars door de hersens : het was op den slag dood. Toen het ongeluk voorviel, zat het kind op den arm harer moeder, die aan 't klappen was op den dorpel harer woning, Prinses Elisabethlaan, met haren man, een gebuur en hare 2 andere kinders. De moeder en de gebuur - Jules CAFMEYER - bekwamen geheel lichte wonden.