

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
F. HUBRECHTSEN
Gerststraat 35 A
8400 Oostende

Verantwoordelijke uitgever
A. VAN ISEGHEM
Ijzerstraat 1
8400 Oostende

JAARGANG 26
NUMMER 11
MAAND november 1997

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

REKENING
750-9109554-54
000-0788241-19

IN DIT NUMMER

blz. 224 : **I. VANHYFTE** : Elf juli en andere perikelen rondom het Nederlands als voertaal.

blz. 225 : **N. HOSTYN** : Boeken : Kinderen maken de kust.

blz. 226 : **R. VANCRAEYNEST** : De voorlopers van de Congoboten legden aan te Oostende.

blz. 232 : **R. OUVRY** : Jean Brasseur.

blz. 235 : **E. LIETARD** : Oostendse numismatiek.

blz. 238 : **A. SMISSAERT (+)** : Oostende tijdens de eerste wereldoorlog (47).

blz. 242 : 6e lijst aankopen, schenkingen en andere opnamen in de inventaris 1996.



PRIJS
CULTURELE RAAD
OOSTENDE
1996
OOSTENDSE HEEM-
EN GESCHIEDKUNDIGE
KRING "DE PLATE"

NOVEMBER EN DECEMBERACTIVITEIT

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.

NOVEMBER - ACTIVITEIT. Avondvoordracht

Een avondvoordracht gaat door op

donderdag 27 november 1997 om 20u30

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

Het onderwerp : **PORTUGESE AANWEZIGHEID TE OOSTENDE (1832-1834)**

De spreker : de heer Dirk **OOSTERLINCK**, licentiaat geschiedenis.

In deze voordracht lijdt de spreker niet aan myopie. Het groter kader, het internationaal plan komt dus aan bod. Maar de rol van Oostende en zijn inwoners wordt uiteraard ook beklemtoond temeer er plaats gelaten wordt voor individuen die niet door economische, sociale, culturele of ideologische omstandigheden bevangen zijn.

Concreet zal de spreker het hebben over de Portugees -Belgische relaties tussen 1830 en 1839. Dit is een heel distincte periode in België, één waarin het zich moest vestigen, organiseren, consolideren. Maar ook voor Portugal, dankzij de permanente chaos te wijten aan talrijke (pogingen tot) revoltes, revoluties, usurpaties en coups. En voor Europa tout court, dankzij het opkomend liberalisme, constitutionalisme en nationalisme, dankzij de interventies en het onderbouwen én ondergraven van het interventiebeginsel, dankzij het einde van het Europees directorium en de start van de eerste Entente Cordiale (1832-1840), dankzij de herboren whigs in Engeland, en dankzij Louis-Philippe in Frankrijk.

Die Portugees-Belgische contacten laten zich in vijf aparte hoofdstukken behandelen, waarvan zeker drie voor Oostende van groot belang zijn.

Zo zijn er de Portugese vluchtelingen - vrijwillige ballingen - die vanaf 1 mei 1829 regelmatig in Oostende aanspoelden. Vandaaruit begon dan een diaspora over Vlaanderen : slechts enkelen bleven in Oostende, maar onder hen was wel de vroegere Portugese ambassadeur in Den Haag ABREU e LIMA. De meesten vertrokken rond 1833. Daarnaast zijn er de Belgische militaire expedities van 1832 (tussen oktober 1832 en mei 1833) en 1833 (tussen oktober 1833 en januari 1834) telkenmale met Oostende als verzamelplaats en als vertrekpunt, vandaar de naam van één corps, het "Oostends Bataljon". Ten derde is er de Belgische vertegenwoordiging in Portugal, waar een grote rol werd weggelegd voor de Oostendenaar Charles SERRUYS, misschien wel in Leopolds koloniale ambities, incasus voor Oost-Afrika, en in Leopolds huwelijkspolitiek.

Dirk Oosterlinck is een geboren Gentenaar die in 1996 afstudeerde als licentiaat geschiedenis. Verder behaalde hij nog een aggregaat en kandidatuur in de politieke wetenschappen. Zijn vrijblijvende interessegebieden zijn, volgens zijn eigen woorden, wielrennen en wijn, Brazilië en Portugal. Vandaar zijn uitgebreide kennis over de Portugees-Belgische verhoudingen.

Zeker een avond om niet te missen. Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor alle belangstellenden en rekenen wij op Uw tegenwoordigheid. Men zegge het voort .

DECEMBER I - ACTIVITEIT. Diner en kleinkunstavond.

Onze jaarlijkse kleinkunstavond voorafgegaan door het, even, jaarlijks souper van de Kring gaat door op

zaterdag 6 december 1997 om 19 uur

in de sfeervolle zaal van het restaurant BENNY, hoek Langestraat-Vlaanderenstraat.

Op het menu staan

Degustatie : Zoektocht naar de rijkdom van het woud
Aperitief

Lasagna van langoustinestaartjes.
Wilde groende asperges gebonden door hun knijpers.
Nantua saus

Haasje uit wild everzwijn, gepocheerde peer met veenbessen.
Halve walnootkamers in een Schotse whisky room

Krokant gebak met pruimen uit Agen
Vieille-Aube stroop

De gekende Oostendse accordeonist en orgelist Julien MESSENS zal ons gedurende een gedeelte van de maaltijd vergasten op een zachte digestieve muziek. Daarna genieten wij nog van een reeks "oldtimers". Dit houdt meteen een belofte in voor de avond.

De deelname in de kosten bedraagt 1.200 Fr. Hierin zijn begrepen : aperitief, maaltijd en optreden. De drank is uiteraard niet inbegrepen en dient men, elk voor zich aan tafel, onmiddellijk af te rekenen.

De deelname gebeurt door storting op rekening 380-0040384-06

Jean Pierre Falise
H. Serruyslaan 78/19
8400 Oostende



met vermelding "deelname aan de kleinkunstavond en diner op 6 december met X personen en dit vóór 1 december. Wij rekenen stellig op Uw aanwezigheid en elk zegge het voort.

J.P. FALISE

ELF JULI EN ANDERE PERIKELEN RONDON HET NEDERLANDS ALS VOERTAAL

door Ivan VAN HYFTE

Vrijdag 11 juli 1997, zowat tien uur in de zonnige avond. Op de grote Vlaams-Europees bevlagde grote markt viert het 11-Julikomitee Oostende haar avondfeest van de Vlaamse Gemeenschap. Presentatrice Connie NEEFS vraagt sereen en viertalig de talrijk opgekomen toeschouwers te willen rechtstaan voor "De Vlaamse Leeuw"...

Het is ooit anders geweest ! De twee volgende (ingekorte) documenten tonen aan hoe er in 100 jaar aan de (Vlaamse) weg is getimmerd. Die tijd is ver weg en er is geen weg terug...

A. Op 7 juli 1896 leest burgemeester PIETERS een brief (1) voor van een zopas opgericht 11-Julikomitee. Erevoorzitter is F. VANDEWEGHE, voorzitter zijn A. DUPONT en J. FREDERIXCX, naast 2 "schrijvers" NEFORTS EN VERHULST. Zij willen "op elfden Juli den Guldensporenslag op luisterlijke wijze vieren" en vragen de Oostendse gemeenteraad hen hierbij ten volle te willen steunen in volgende suggesties :

- 1) dat de beiaard, die 's zaterdags altijd speelt, van 12 tot 1 uur, Vlaamsche liederen zou uitvoeren en insgelijks van 7 tot 8 uren 's avonds zijne jubeltonen zou laten horen.
- 2) dat de zegeklok zou luiden op den toren der hoofdkerk op hetzelfde uur.
- 3) dat het nationaal vaandel op het stadhuis en op den kerktoren zou wapperen.
- 4) dat dien dag verlof zou gegeven worden in al de scholen, of zoo niet dat de leeraar of onderwijzer eene kleine voordracht zou houden over dat roemrijk feit uit onze geschiedenis...

Discussiepunt was vooral de aangevraagde subsidie "...ten einde de kleine nering aan te moedigen en des noods een zestal eeremetelen te kunnen slaan voor de best versierde woningen".

De liberale burgemeester wil er niets van weten. Zijn partijgenoten LAROYE en E. JANSSENS verstoppen zich achter de laattijdigheid van aanvraag. P. PIL vergelijkt de situatie dan weer met Gent. Daar is de zaal ook teruggefloten; iets waarmee schepen VAN IMSCHOOT kan akkoord gaan. Gemeenteraadslid GERARD, een Naamse wijnhandelaar, vindt het gebeuren "une fête qui est de nature à froisser une nation amie". Hij gaat verder met Oostende een kosmopolitische stad te noemen "...qui reçoit bien tous les étrangers indistinctement; nous devons évidemment éviter de blesser les sentiments de nos hôtes...". Enkel P. DE BREYNE (voorzitter van het Oostendse Willemsfonds) stuurt aan op een rapport van de Feesten-commissie. Tevergeefs. De burgemeester heeft het laatste woord.

B. Een jaar later, op 12 oktober 1897, geeft PIETERS opnieuw lezing van een "Vlaamse" brief (2) van de Oostendse afdeling van het "Algemeen Nederlandsch Verbond". Voor jonge lezers moet het aangeklaagde onrecht vreemd en onbegrijpelijk klinken :

- 1) dat de officiële taal bij de besprekingen en het neerleggen der voorstellen in den gemeenteraad het Nederlandsch zou zijn.
- 2) dat de taal van het volk de eereplaats zou bekleeden op alle plakbrieven, aankondigingen en benamingen van straten, rechtstreeks of onrechtstreeks uitgaande van den gemeenteraad.
- 3) dat het gemeentebulletijn in het Vlaamsch zou worden opgesteld.
- 4) dat de briefwisselingen met andere gemeenten(...) in het Nederlandsch zouden worden gevoerd.

- 5) dat het Nederlandsch de voertaal zou zijn van het stedelijk onderwijs, zonder uitsluiting van Duitsch, Engelsch of Fransch.
- 6) dat de stadsbibliotheek zou verrijkt worden met Nederlandsche tijdschriften, wetenschappelijke en letterkundige werken.
- 7) dat in de verscheidene kwartieren der stad, volksbibliotheeken zouden worden geopend.

Voorzitter VERHULST vraagt tenslotte "...op een bevolking van 30 duizend zielen, nagenoeg 25 duizend te Oostende niets dan Vlaamsch spreken en de Vlaamsche taal in eere zou worden hersteld..."

1912. Wat te denken van volgende uitspraken van Oostendse politici in de gemeenteraad ?..

* H. BAELS (de latere gouverneur van West-Vlaanderen 1936-1940) - 1/1/1912

"Mijn vrienden willen niet dat bij hun binnentreden in den gemeenteraad niet één enkel Vlaamsch woord zou gesproken worden..."

* A. HAMMAN (reder) - 19/3/1912

"Je demande qu'a l'avenir nous ayons une traduction flamande de tous les réglemens (communaux)..."

* R. DEVRIERE (rentenier) tot H. BAELS - 16/4/1912

"Vous prenez toujours la parole en flamand, malgré qu'il y ait ici des membres qui ne le comprennent pas..."

(1) Bulletin Communal de la ville d'Ostende, 1896, p. 237 e.v.

(2) Bulletin Communal de la ville d'Ostende, 1897, p. 575 e.v.

BOEKEN

KINDEREN MAKEN DE KUST door Mark CONSTANDT

Bij de gelijknamige tentoonstelling in "Calidris" te Middelkerke (Westende-Bad) die in de zomer '97 doorging, verscheen een prettig leesbare studie van de hand van de Middelkerkse Gemeentearchivaris Mark CONSTANDT.

Deze historicus publiceerde in het verleden reeds talrijke uiterst interessante studies over de geschiedenis van onze badplaatsen, vooral vanuit het aspect toerisme, horeca, immobiliën en de daarmee onlosmakelijk verbonden verkavelingen.

"Kinderen maken de kust" kost 200 Fr. en is te verkrijgen in het Gemeentearchief Middelkerke

Kerkstraat 37
8430 Middelkerke

Norbert HOSTYN

DE VOORLOPERS VAN DE CONGOBOTEN LEGDEN AAN TE OOSTENDE

door **Raymond VANCRAEYNEST**

1. Doortastende verbeteringen aan de haven in de jaren 1880-1890

Met de technische middelen waarover men op heden beschikt kan men op elke plaats een haven bouwen die voor de grootste schepen toegankelijk is als men maar de nodige investeringen wil doen. In feite komt het hierop neer dat de realisaties niet afhangen van de technische onderlegdheid van de ingenieurs maar van de macht en de invloeden van de politici.

Eertijds lag de situatie anders. De technici stonden machteloos tegenover de natuurverschijnselen, welke beslissingen van hogerhand ook genomen werden. De havens van de Noordzee en het Kanaal : Oostende, Duinkerke, Kales, Dover,...hadden allemaal te kampen met het zelfde verschijnsel : de vorming van een drempel aan de haventoeegang. Men trachtte daaraan te verhelpen door het bouwen van spuikommen waarvan de sluizen van langsom dicht bij de havenmond werden geplaatst. De resultaten waren eerder gering. Het is pas als men baggerschepen kon inzetten dat de toestand in die zeehavens dadelijk begon te verbeteren.

Wat in het bijzonder de toestand te Oostende betreft, blijkt uit een peilingskaart van 24 oktober 1876, als er nog geen baggerwerken waren begonnen, dat de diepte tussen de havenhoofden bij laagwater springtij begrepen was tussen 2,00 m en 2,50 m. Om 3,00 m diepte te hebben moest men ofwel 100 m binnen de havengeul zijn, ofwel 225 m ver in zee (1). Die toestand te Oostende was weliswaar niet schitterend, vermits de pakketboten toen toch 2,10 m diepgang hadden, maar was toch beter dan te Duinkerke. Rond 1870 bestond daar een grote zandbank vóór de haveningang waarop de garnalvisserinnen bij laagwater springtij konden rondwandelen met het water tot aan de knieën (2).

Te Oostende werden de eerste proeven gedaan met een zandzuiger tussen 30 juni en 24 november 1880 door de Hollandse firma Volker en Bos. In 66 werkdagen werden 37.000 m³ verwijderd en de diepte was gemiddeld met 0,70 m toegenomen in de aslijn van de havengeul. In oktober 1881 werden de werkzaamheden hernomen met een hopperzuiger en tegen eind september 1882 waren 120.000 m³ verwijderd en de diepte was nu overal meer dan 3,00 m. Vanaf oktober 1882 ging een vijfjaarlijkse aanneming van start, uitgevoerd met het bovenvermeld schip en met de grotere en modernere hopperzuiger "Aurore II". Tot in juni 1884 werden zo nog 457.000 m³ zand opgezogen en de diepte, in de aslijn van de geul zeewaarts gemeten, volgens de peilingskaart van 27 juni 1884, bedroeg nu overal meer dan 6,00 m; tussen de havenhoofden was er zelfs een put van 7,40 m diepte. De werkzaamheden werden voortgezet tot in 1886, vooral om de gebaggerde geul te verbreden. De nieuw geschapen toestand bleef vrij stabiel zodat men zich verder kon beperken tot onderhoudsbaggerwerken (3).

Een volgende grote stap in de verbetering van de haventoeegang was het bouwen van een nieuw westerstaketsel in de jaen 1889-1890. De breedte van de havengeul werd van 70 m op 110-120 m gebracht en tussen de staketselhoofden van 100 op 150 m.

In 1888 werd in de haven zelf een nieuwe ontschepingskaai gebouwd van 360 m lengte voor de pakketboten bestaande uit drie aanlegposten. De eerste werd gebouwd vóór de oude aanlegkaai en de twee andere in het verlengde ervan. Echte kaaimuren waren het niet. Het waren schuine bermen in baksteenmetselwerk voorafgegaan door een houten paalwerk met ontschepingsvloer en andere

ontschepingsmogelijkheden op verschillende hoogten volgens de stand van het getij (4). Die werken werden uitsluitend uitgevoerd voor de pakketbotendienst Oostende-Dover.

Nog andere verbeteringen werden vooral voor de visserij verwezenlijkt. Het strandingsdok (nu Montgommerydok) werd in 1885 met 100 m noordwaarts verlengd naar het klein stand toe en voorzien van een nieuwe ingang (5). Tegenover die ingang, langs de oostkant van de havengeul, werd in 1889-1890 een kalfaterbank gebouwd door inname van een deel van de Leopoldspuikom, ook ten dienste van de vissersschepen.

De gunstige resultaten bekomen in en vóór de havenmonding brachten ingenieur Pierre DE MEY op de idee een pas te graven doorheen de Stroombank. De Stroombank is één van de Vlaamse Banken die in zee vóór de haven van Oostende ligt en ongeveer evenwijdig loopt met de kustlijn. Hij scheidt de Kleine Rede van de Grote Rede van Oostende. De diepten erop gepeild in 1879-1880 door luitenant-ter-zee PETIT bedroegen op sommige plaatsen nog geen 2 meter (6). Op voorstel van ingenieur DE MEY besloot het Bijzonder Comité van Bruggen en Wegen in 1889 een pas doorheen de Stroombank te baggeren ter hoogte van het gewezen domein van prins Karel te Raversijde, 1.800 m westwaarts van de kerktoren van Mariakerke dorp. De werken begonnen op 10 juni 1890 met twee hopperzuigers "Leopold II" en "Adam VI". Op 10 november 1890 was de diepte in de pas overal reeds minimum 4,20 m bij laagwater springtij. Het succes was verbluffend goed. In februari 1891 werd een nieuwe overeenkomst gesloten met de aannemers. Weldra bereikte de diepte overal minstens 5,00 m zodat in mei slechts de "Leopold II" nog aan 't werk moest blijven (7).

Na dat zeer bondig gehouden overzicht van de werken uitgevoerd in de toegangswegen tot de haven van Oostende in de jaren 1880-1891, mogen we toch besluiten dat daardoor de toekomst van de haven werd verzekerd.

2. De Woermann-Linie uit Hamburg kiest voor Oostende

De nieuw geschapen toestand inzake toegangswegen tot de haven was gunstig om nieuwe scheepvaartlijnen aan te trekken.

Op 2 juni 1891 schreef de Antwerpse firma Walford & Cie aan de Oostendse scheepsmakelaar A. Perier & Fils dat ze van plan was de Hamburgse stoomschepen, die de derde van elke maand uit Vlissingen naar Congo afvaardigen, alleen met passagiers, en die op hun terugreis naar Hamburg passagiers ontscheepten, voortaan in Oostende te laten aanleggen. Die schepen behoorden toe aan de "Afrikanische Dampfschiffs-Actiengesellschaft Woermann-Linie". De firma Walford vroeg Perier haar dadelijk te laten weten of die stomers gemakkelijk te Oostende konden binnenvaren, hun passagiers inschepen of ontschepen, en terug met hetzelfde getij buitenvaren. Mochten er goederen geladen of gelost moeten worden, het zouden er nooit veel zijn, misschien 10 tot 15 ton. Ze meenden te weten dat het zeer aangenaam zou zijn voor de regering van Congo, en bijgevolg voor koning Leopold II, dat die schepen te Oostende zouden aanleggen in plaats van te Vlissingen. De firma verwachtte dat alle mogelijke faciliteiten door de overheden zouden toegekend worden om een aanlegplaats te krijgen en ze vroeg meteen haar bij benadering de kosten te laten kennen om Oostende aan te doen. Voor de schepen die uit Congo terugkeren zou het niet altijd de moeite zijn de haven binnen te lopen. In dat geval wilde ze weten hoeveel het zou kosten een goede sleepboot naar de rede te sturen om daar de passagiers op te halen. Indien er een overeenkomst kon bereikt worden zou het eerste schip te Oostende aanleggen op 3 juli e.k. en dan telkens op de derde van elke volgende maand.

Scheepsmakelaar Perier vroeg nog dezelfde dag waarop hij de brief had ontvangen aan de heer Mersch, onder-inspecteur van het Loodswezen te Oostende om hem de gevraagde inlichtingen te bezorgen en voegde er tevens de lijst aan toe met de afmetingen van de schepen van de Moermann-Linie volgens Lloyds Register. Mersch liet dadelijk aan de heer Roger, inspecteur van het Loodswezen te Antwerpen, zijn mening kennen over de gestelde vragen. De vermelde schepen kunnen in de haven van Oostende binnenlopen maar hij kon niet verzekeren dat ze met hetzelfde getij zouden kunnen buitenvaren. De enige plaats om aan te leggen zou de kaai der pakketboten zijn als het Bestuur van het Zeewezen de toelating zou geven voor één dag in de maand en voor één getij. De schepen moeten alle voorgeschreven havenrechten betalen. Wat de sleepboot betreft die zou moeten uitvaren om passagiers af te halen, dat zou 30 frank per uur kosten.

Hierop liet inspecteur Roger aan de directeur-generaal van het Zeewezen weten dat hij akkoord was met de heer Mersch, waarop de directeur-generaal zich wendde tot de inspecteur-diensthofd van de pakketboten te Oostende Ecrevisse met de vraag of de schepen van de Woermann-Linie één keer per maand voor één getij mochten aanleggen aan de pakketbotenkaai. Ecrevisse antwoordde dat hij daartegen geen bezwaar had als hij maar daags te voren werd verwittigd. Hij wilde er wel voor waarschuwen als de schepen niet zouden buitenvaren met hetzelfde hoogtij, ze vóór laag water aan de grond zouden komen.

Waarschijnlijk had inspecteur Roger ook nadere uitleg gevraagd over de kosten voor de bijstand van een sleepboot. Mersch liet hem in elk geval weten dat de kosten voor het eerste uur 0,20 frank per ton bedroegen, hetzij 400 frank voor een schip van 2.000 ton; om tijdens het volgende uur te zwaaien in de haven, na de ontscheping van de passagiers, 0,05 frank per ton, hetzij 100 frank voor een schip van 2.000 ton. In totaal dus 500 frank. Mersch vond die kosten veel te hoog en stelde 0,05 frank voor per ton met een minimum van 30 frank.

Hoofdinspecteur Roger meldde daarop aan de directeur-generaal van het Zeewezen te Brussel dat hij instemde met het voorstel Mersch, doch alleen in het geval van stoomschepen die beschikten over hun eigen machines. Mochten die defect zijn om één of andere reden, dan moesten ze betalen zoals de zeilschepen.

3. De "Lulu Bohlen" vaart Oostende binnen op 3 augustus 1891

Het eerste schip kwam nog niet aanleggen op 3 juli. Eerst op 20 juli verscheen de aankondiging in "L'Etoile belge" van de eerste afvaart op 3 augustus met het ss. "Lulu Bohlen" : "Service régulier et extra rapide entre Ostende et le Congo". Het schip zou aanleggen te Tenerife, Monrovia, Accra, Banana, Boma, Sao Paulo de Loanda, Ambriz. Oostende-Boma zou 21 dagen duren.

Scheepsmakelaar Perier had al op 10 juli het hoofd van de pakketbotendienst Ecrevisse verwittigd van de komst van de "Lulu Bohlen" op maandag 3 augustus. Deze verwittigde op zijn beurt zijn directeur-generaal te Brussel hem meldend dat het op die dag hoogwater zou zijn om 11.30 uur en dat alle nodige maatregelen zouden genomen worden om alles met alle gemak en zo snel als mogelijk te doen verlopen. De directeur-generaal vroeg hem van het binnenlopen van het schip een nauwkeurig verslag op te maken. Dat gebeurde inderdaad op 10 augustus. Ecrevisse liet aan zijn directeur weten dat er over 3 augustus niets bijzonders te melden viel. De "Lulu Bohlen" was enige minuten voor 11 uur binnengelopen en werd afgemeerd aan de tweede aanlegpost van de pakketboten. Het schip is afgevaren om 12.55 uur. Alles gebeurde zonder moeilijkheden (8).

Scheepsmakelaar Perier was minder opgetogen en bekloeg zich bij de minister toen hij de rekening had gekregen van deze aanlegbeurt. Hij moest 460,23 frank betalen, waarvan 244,69 frank voor loodsrechten, 189,04 frank voor bakenrechten en 26,50 frank voor de zeevaartpolitie. Het

schip had immers maar passagiers en heel weinig goederen ingescheept en deze verhandelingen konden die hoge taksen niet dragen. Hij vroeg aan de minister de totale vrijstelling van taksen zoals toegekend werd aan schepen naar het eiland Walcheren of naar de Engelse kusthavens, zo beweerde hij.

Het historisch gebeuren van de eerste aanlegbeurt te Oostende van een schip van de lijn Hamburg-West-Afrika, vond ruime weerklank in de plaatselijke pers (9) en in het bulletin van de Handelskamer (10).

Een grote menige Oostendenaars had post gevat op het nieuw westerstaketsel en op de kaaien om de "Lulu Bohlen" te verwelkomen. Het bureau van de Handelskamer met August Van Imschoot als voorzitter, verheugde zich over de aanwezigheid van het stadsbestuur, vertegenwoordigd door burgemeester Jacques Montangie en de schepenen Alfons Pieters en August Liebaert, en samen gingen ze aan boord om George Walford, scheepsmakelaar te Antwerpen, en kapitein O. Busch, die de reder Woermann uit Hamburg vertegenwoordigde, welkom te heten.

Terwijl de 26 passagiers (18 voor de Compagnie du Chemin de Fer, gesticht in 1889, en 8 voor de Onafhankelijke Congostaat) en hun bagage werden ingescheept, greep in een van de zalen van het toen nog voorlopige zeestation een receptie plaats, aangeboden door de Handelskamer, waarop de voorzitter Van Imschoot het woord voerde. Vooreerst herinnerde hij aan de woorden die door de minister van Openbare Werken Leon De Bruyn op 8 mei 1890 in de Senaat werden uitgesproken. De minister had er toen op gewezen dat ons land over een snelhaven moest beschikken, dicht bij de zee, gemakkelijk en vlug aan te lopen en beschikkend over kaaien met diep water. De voorzitter wees erop dat Oostende al die kwaliteiten bezat sinds enkele maanden, behalve kaaien in diep water. Hij hoopte nochtans dat de geplande nieuwe havenwerken ook deze faciliteiten zouden bezorgen.

Bij het uitspreken van zijn rede in de Senaat dacht de minister echter niet aan de haven van Oostende, maar aan het avontuur dat de Belgische Staat ging aangaan met de bouw van een gans nieuwe haven in zee te Heist. De voorzitter hief tenslotte het glas op de gezondheid van koning Leopold II en het groots werk dat hij in Afrika was aangegaan, op het welzijn van de reder Woermann en van kapitein Busch en wenste hem een goede reis en een spoedig weerzien. Tenslotte overhandigde hij de kapitein een oorkonde met de tekst (vrije vertaling) : "Op 3 augustus 1891 is om 11.10 uur in de haven van Oostende het Duitse stoomschip "Lulu Bohlen", kapitein Busch, van de Afrikanische Dampfschiff A.G.-Woermann Linie binnengelopen, vertrokken uit de haven van Hamburg op 1 augustus met bestemming Congo. De Handelskamer die de eerste aankomst van het schip in regelmatige lijndienst tussen Europa en Afrika met tussenlanding te Oostende wil vieren, heet kapitein O. Busch welkom en hoopt dat de andere schepen van die rederij in de toekomst eveneens Oostende als aanleghaven zullen kiezen. Oostende, 3 augustus 1891".

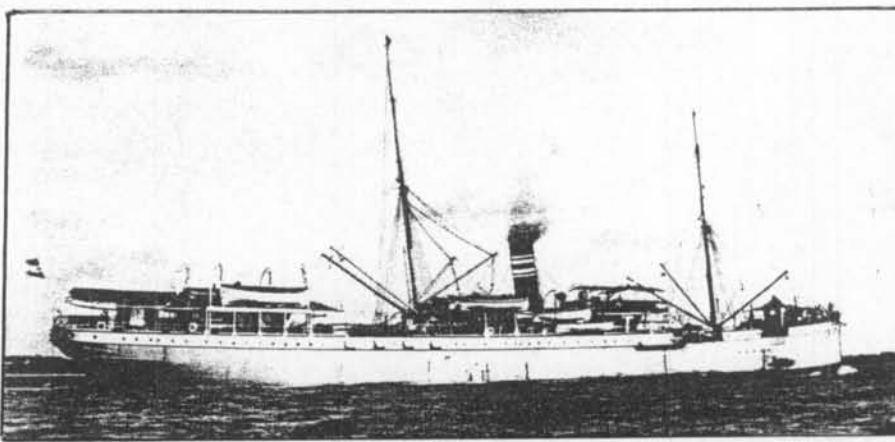
Ondertekend : J. Montangie, burgemeester, Alph. Pieters, schepenen, Aug. Liebaert, schepenen.
De voorzitter Aug. Van Imschoot, de onder-voorzitter Ch. Mertian, de secretaris A. Bouchery, de schatbewaarder Aug. Borgers.

De "Lulu Bohlen" was een schip van 1.682 bruto registerton, ongeveer 270 voet (82 m) lang, met 18 voet 4 duim diepgang, gebouwd in 1886. Het is in 1903 verloren gegaan door stranding op de Liberiaanse kust.

4. De "Eduard Bohlen" vaart binnen op 3 september 1891

Een maand later op 3 september 1891 was het de "Eduard Bohlen" die Oostende binnenliep op weg naar Congo. Het was op dat ogenblik het grootste schip van de Woermann-Linie, metend 2.202

bruto register ton, met een lengte van 310 voet (95 m) en 59 dm (19 voet 4 duim) diepgang, pas gebouwd in 1890-1891 op de scheepswerf Blohm und Voss te Hamburg. Ecrevisse liet zijn



De "Eduard Bohlen" - Bouwjaar 1889

directeur-generaal onmiddellijk per telegram weten dat het schip om 11.40 uur was binnengelopen en dat het werd afgemeerd aan de eerste aanlegpost. De inscheping gebeurde zonder hinder en om 13.35 uur vaarde het schip weer af. Dat er voor deze keer een telegram bij te pas kwam hield ongetwijfeld verband met de inscheping van springstoffen. In de loop van de maand augustus waren er al onderhandelingen geweest over de inscheping van 1.500 kg spingstof te Oostende. De minister van Openbare Werken had laten weten aan de minister van Verkeerswezen dat hij geen bezwaar daartegen had en daarop had het Zeewezen ook zijn toestemming gegeven mits het nemen van strenge veiligheidsmaatregelen. Het kruit werd aangevoerd met karren van de fabriek te Wetteren en was verpakt in 50 tonnetjes; bovendien werden nog 84 kisten geweren en enkele kisten revolvers ingescheept. Twintig passagiers gingen aan boord (11).

De "Eduard Bohlen" kwam evenals de "Lulu Bohlen" niet meer terug naar Oostende. Het schip ging in 1909 verloren door stranding aan de kusten van Duits-West-Afrika.

5. De Woermann-Linie stopt ermee te Oostende

De laatste vermelding in verband met de Woermann-Linie en Oostende had plaats naar aanleiding van het ss. "Aline Woermann", een splinternieuw schip van dezelfde afmetingen als de "Eduard Bohlen". Op 15 september 1891 kwam het terug van West-Afrika op de rede van Oostende om passagiers en hun bagage te ontschepen. Een discussie ontstond nadien tussen het Loodswezen en de directie van het Zeewezen te Brussel over de rechten die door het schip moesten betaald worden. De loodsdienst te Oostende wilde het opvatten als een schip dat binnengelopen was zonder handelsverrichtingen te doen. De chef van het Loodswezen te Antwerpen was het daarmee niet eens. Hij stelde dat er wel commerciële handelingen waren gesteld maar dat het schip niet in de haven was binnengelopen en dat er bijgevolg de helft van de loods- en bakenrechten moest betaald worden. Hij bezat geen gegevens over de diepgang en de tonnemaat van het schip. Volgens de gegevens van de kapitein op de loodsbrief was die diepgang 18 voet 3 duim (Engelse maat) en de inhoud 1.509 ton netto. De directeur-generaal van het Zeewezen te Brussel liet hem weten dat er geen reden was om slechts de helft van de loods- en bakenrechten aan te rekenen. Voor de diepgang moest hij zich houden aan de verklaring van de kapitein (12).

Dat was het einde van de Woermann-Linie in Oostende. Wel kan men uit de bestaande correspondentie en uit de eigentijdse commentaar afleiden dat het aanrekenen van te hoge havenrechten en het gebrek aan soepelheid van het hoofdbestuur van het Zeewezen wel de

hoofdoorzaak zou kunnen geweest zijn. In het verslag van de Handelskamer over de eerste aanlegbeurt staat een betekenisvol zinnetje dat een bijkomend licht werpt op de kwestie : "nous ne croyons pas qu'on puisse dire que la présence de ce navire ait, en quoique ce soit, dérangé le service des malles sur Douvres". Dat schijnt erop te wijzen, hoewel het nergens uitdrukkelijk werd neergeschreven, dat de pakketbotendienst het binnenlopen van die schepen te Oostende dulde, het niet durfde verbieden, maar ze het leven onmogelijk maakte. Een beproefde taktiek.

6. Wat is er dan verder gebeurd ?

De scheepsmakelaars van de Woermann-Linie en van de grote Engelse rederijen, die elkaar concurrentie aandeden op de West-Afrika-vaart, waren Engelsen die al geruime tijd te Antwerpen opereerden : John Picard Best uit Yorkshire en George Paget Walford uit Londen. Duitsland had in die tijd veel belangen in West-Afrika en België was door koning Leopold II geïnteresseerd in de Onafhankelijke Congostaat. Handelsbetrekkingen vereisten regelmatige postdiensten maar de economie van die Afrikaanse landen was toen nog niet in staat om voor een behoorlijke retourvracht te zorgen voor die schepen naar West-Europa. Na veel onderhandelingen werden er te Antwerpen voor notaris F.A. Gheysens in 1895 twee scheepvaartmaatschappijen gesticht naar Belgisch recht. De ene werd tot stand gebracht door de Engelse African Steamship Company uit Liverpool en heette "Compagnie Belge Maritime du Congo"; Daarin treffen we zowel J.P. Best als G.P. Walford als vennoten aan. De andere was de "Société Maritime du Congo", een Belgische dochter van de Woermann-Linie, bij de oprichting vertegenwoordigd door G. Walford. Maar ook John P. Best en George Walford zelf waren bij de oprichters.

De twee maatschappijen sloten samen met de regering van de Onafhankelijke Congostaat een overeenkomst en onderhielden, onder Belgische vlag, een regelmatige dienst tussen Antwerpen en Congo om de 14 dagen met 6 schepen (4 Engelse en 2 Duitse), die mocht rekenen op allerlei financiële en andere tegemoetkomingen. Beide maatschappijen hadden een commissaris, aangesteld door de Onafhankelijke Congostaat, in de persoon van Charles Liebrechts. In 1901 hield de "Société Maritime du Congo" virtueel op te bestaan en de "Compagnie Belge Maritime du Congo" evolueerde verder, doorheen de perikelen van de Eerste Wereldoorlog en zijn nasleep, in 1930 tot de bekende "Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal", kortweg CMB (13).

7. De Woermann-Linie op het einde van de vorige eeuw

De Woermann-Linie was een Duitse rederij die in 1837 werd gesticht te Hamburg door Carl Woermann, geboren te Bielefeld in Westfalen in 1813. Oorspronkelijk bestond de vloot alleen uit zeilschepen, die na enige jaren hoofdzakelijk op West-Afrika vaarden. In 1878 kwam het eerste stoomschip in dienst. De stichter overleed in 1880 en werd opgevolgd door zijn zoon Adolph Woermann, die in 1847 was geboren. Zijn dochter Lulu Woermann was in 1877 gehuwd met Eduard Bohlen, geboren in 1846 uit een koopmansfamilie. Hij behartigde na de dood van zijn schoonvader de belangen van de scheepvaart naar Afrika.

In 1885 behoorden er 4 zeilschepen en 5 stoomschepen tot de firma die toen "C. Woermann's Deutsche Dampfschiffahrt" heette. In hetzelfde jaar werden de 5 stoomschepen opgenomen in een nieuwe vennootschap "Afrikanische Dampfschiffahrts-Actiengesellschaft, Woermann Linie". die in die vorm bleef bestaan tot in 1895 en toen over 15 stoomschepen beschikte.

De schepen die in 1891 in de haven van Oostende binnenliepen droegen dus de namen van de dochter en van de schoonzoon van de stichter Carl Woermann.

De schepen van de rederij hadden een zwarte schouw met wit, blauw en groen gekleurde banden als volgt geschikt : smal wit - smal lichtblauw - breed wit - breed grasgroen - breed wit - smal lichtblauw - smal wit (14).

-
- (1) Le Port d'Ostende à l'exposition universelle d'Anvers. Oostende, 15 mei 1885. Een uitgave van de Handelskamer van Oostende (Association commerciale, maritime, industrielle et agricole de l'arrondissement d'Ostende).
 - (2) DUMAS-VENCE. Notice sur les Ports de la Manche et de la Mer du Nord. Revue Maritime et Coloniale, 1869.
 - (3) P. DEMEY. Etude sur l'amélioration et l'entretien des Ports en Plage de sable et sur le Régime de la côte de Belgique (texte et atlas). 1894. p. 216, p. 300. Plaat XXII^b.
 - (4) P. DEMEY. Idem, p. 330.
 - (5) Bulletin Chambre de Commerce, 1883, p. 59. Commission instituée par arrêté du ministre de l'Intérieur en date du 15 septembre 1883 à l'effet d'examiner le projet de l'agrandissement du bassin d'échouage des bateaux pêcheurs.
 - (6) P. DEMEY. Idem, Plaat XXV.
 - (7) P. DEMEY. Idem, p. 317.
 - (8) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 4183.
 - (9) L'Echo d'Ostende, donderdag 06.08.1891.
 - (10) Bulletin Chamre de Commerce 1891, p. 299.
 - (11) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 4183.
 - (12) Idem.
 - (13) G. DEVOS en G. ELEWAUT. CMB 100, een eeuw maritiem ondernemersschap 1895-1995, p. 15-30, p. 55-69, p. 97-102. Tielt 1995.
 - (14) K. BRACKMAN. Fünfzig Jahre deutscher Afrikaschiffahrt. Die Geschichte der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie. Berlin, 1935.

JEAN BRASSEUR

door **Robert Ouvry**

Toen ik nog voorzitter was van de Koninklijke Jacht Club Oostende, voelde ik mij verplicht om, voor ons blaadje RYCO NEWS een driemaandelijkse rubriek te schrijven over de stichters van de RYCO. In Januari 1995 was het de beurt aan Jean François BRASSEUR waarvan de levensschets hieronder volgt.

Nu dat ik effectief lid ben van de Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate, zie ik Jean BRASSEUR in een ander daglicht.

Ik las "L'histoire d'Ostende" geschreven in 1922 door C. LOONTIENS, archivaris en bibliothecaris van onze stad, waarvan ik U een vertaling geef :

"Een verzameling van schilderijen en antiquiteiten werden bijeengebracht in de verschillende zalen van het stadhuis. De schilderijen bevonden zich op de eerste verdieping. Dit kunst- en geschiedkundig museum was toen open voor het publiek van 10 tot 13 uur.

Alvorens deze te bezoeken zullen wij vertellen hoe deze tot stand kwam. Het is aan de edelmoedigheid van Jean BRASSEUR te danken dat een afdeling van schone kunsten gesticht

werd. BRASSEUR bezat een belangrijke verzameling kunstwerken en wou deze niet uiteen zien vallen door een openbare verkoop en hij besloot een schenking te doen aan de stad. Het stadsbestuur was dus, in 1885, door de wens van BRASSEUR in het bezit van talrijke mooie schilderijen.

Op voorstel van Auguste LIEBAERT, schepen van onderwijs, en ook van Alphonse VAN ISEGHEM, gemeentesecretaris, en door de voortdurende inspanningen van de kunstschilder Henri PERMEKE, besloot de gemeenteraad, in oktober 1893, over te gaan tot de stichting van een schilderijmuseum.

Toen de weduwe van Isidore VAN ISEGHEM, in 1919, de prachtige verzameling van haar man aan de stad schonk werden twee grote zalen van de tweede verdieping van het stadhuis ingepalmd door het museum".

En nu de levensloop van Jean, François, Auguste BRASSEUR.

Jean François BRASSEUR werd geboren als "citoyen de la ville d'Ostende" op 11 oktober 1803.

In 1840 werd hij lid van de provinciale raad van de provincie West-Vlaanderen, functie die hij veertien jaar vervulde. Als bankier investeerde hij belangrijke sommen in de Belgische Koloniale Compagnie.

In de Oostendse vesting vormde de elite een kleine selectieve kring en zo huwde Jean BRASSEUR, Elisa VANDERPLANCKE, zuster van de plaatscommandant Edouard VANDERPLANCKE ¹

Onze genie commandant was een van de stichtende leden van onze "Cercle des Regates" op 16 april 1847. Jean BRASSEUR was aanwezig op de tweede algemene vergadering van 6 augustus 1847 en werd onze eerste vice-voorzitter. Zijn betrekkingen met de zee beperkten zich tot vertegenwoordiger van de Britse Lloyd in Oostende. In februari 1856 namen de reders A. en J. VAN ISEGHEM deze functie over.

Mijn geschiedenis zal kort zijn, daar Jean BRASSEUR geen zeerover was, noch marineofficier geweest is en omdat mijn documentatie betreffende het bankwezen heel erg beperkt is.

Bij koninklijk besluit van 30 december 1853 werd Jean BRASSEUR benoemd als lid van de Kamer van Koophandel, samen met Edouard BELLEROCHE. In 1858 werd hij consul van Rusland, Zweden en Noorwegen te Oostende. Hij werd eveneens verheven in de Orde van Leopold. Jean BRASSEUR werd voorzitter van de Kamer van Koophandel en voorzitter van de Handelsrechtbank. Op 30 juli 1874 werd hij ontvangen voor een etentje bij koning Leopold II. Het was een cruciale periode in de geschiedenis van Oostende, daar de vestingen afgebroken werden en nieuwe verkavelingen opgemaakt werden.

Van zeilwedstrijden op zee kwam niet veel meer in huis en de Cercle des Regates, die ondertussen van naam veranderd was in "Yacht Club d'Ostende", richtte zeil- en roeiwedstrijden in op de vaart van Brugge.

Jean BRASSEUR is in Oostende overleden op 25 maart 1885.

¹Edouard François Vanderplancke vocht voor de onafhankelijkheid van België in september 1830 en werd in Brussel benoemd tot luitenant der genie op 4 oktober 1831, kapitein op 21 juli 1842 en plaatscommandant van Oostende in 1843. Hij werd op rust gesteld in 1856.

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 20 november. 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.

OM AAN IEDER NOG DE MOGELIJKHEID TE GEVEN STUKKEN OP DE VEILING AAN TE
BIEDEN WERD DE DATUM VAN OVERMAKEN VAN DE LIJSTEN
VERLENGD TOT 20 NOVEMBER

UIT DE BEGINJAREN VAN DE MARINE TE OOSTENDE

De eedaflegging van Prins-Albert als Marine-officier

april 1953



*Prins Albert stelt zich voor aan de
Kommandant van de Zeemacht
te Oostende*

*Prins Albert legt de eed af bij de Standaard
van de Zeemacht.*



*Prins Albert als peletons Kommandant met zijn
peleton tijdens de defilee na de eedaflegging.*



VRIJWILLIGE REDDINGSDIENST 1945

In 1934 werd er bij Koninklijk Besluit een nationale bond ter bescherming van de bevolking in het leven geroepen; deze organisatie kreeg de benaming "BOND LUCHTBESCHERMING".

De organisatie van deze nationale bond hing onrechtstreeks af van het Ministerie van Landsverdediging. Dit Ministerie was de alleenleverancier van alle nodige materialen en in het bijzonder van de gasmaskers en de bijhorende luchtfilters.

Het stichtingsdoel van deze beschermingsbond was veelvuldig en werd over de diverse centra in het ganse land uitgevoerd.

- 1) De aanwerving van vrijwillige brandweerlieden en verplegend personeel.
- 2) Bestrijding met alle middelen tegen alle mogelijke brandprojectielen en de nodige instructies voor de verzorging van de gekwetsten.
- 3) Bescherming en beschutting tegen de giftgassen zoals Yperiet e.a.
- 4) Oprichten van gezinsschuilplaatsen.
- 5) Uitleiding van de in voorraad zijnde gasmaskers.
- 6) Oprichten van de zogenaamde gaskamers voor het stokeren en het onderhouden van het materiaal. Deze gaskamers werden ingericht in ieder bestaand legergarnizoen.
- 7) Organisatie van cursussen bij de bevolking met betrekking tot de uitvoering van de bovenvermelde punten.
- 8) Opstellen van een lijst met kwetsbare punten in iedere stad, zoals waterbevoorrading, electriciteit en gasvoorziening.

Deze organisatie heeft gedurende de lange oorlogsjaren van de 2de Wereldoorlog zeer nuttig en constructief werk geleverd en heeft er toe bijgedragen de redding van honderden mensenlevens mogelijk te maken.

In Oostende noemde deze organisatie zich "Vrijwillige Reddingsdienst Oostende" en was reeds in volle werking in 1939.

Na de oorlog werden de vrijwilligers van deze Bond Luchtbescherming geëerd voor de geleverde hulp en bijstand aan de bevolking.

De hieronder beschreven en afgebeelde medaille is deze die aan de medewerkers van de Vrijwillige Reddingsdienst Oostende werd geschonken. Deze medaille werd door ieder centra afzonderlijk uitgegeven.

MEDAILLE IN VERZILVERD BRONS Ø 26 mm MET KROON EN RING

- R. Het embleem van de Nationale Vereniging "Bond Luchtbescherming". Ze bestaat uit een man rechts geplaatst en kijkend naar links met een groot schild voor zich en een stad beschermend tegen 5 aanvallende vliegtuigen.

- V. Een tekst verdeeld over 4 lijnen :
VRIJWILLIGE/ REDDINGSDIENST/ OOSTENDE/ 1940-1945



PAPA DAUPHIN 1949

Deze vereniging werd gesticht te Oostende en had tot doel de uitbating van de zomerspelen op het strand voor de allerkleinsten. De speelruimte was gelegen op het strand tussen de Kemmelbergstraat en de Parijsstraat.

Kinderen konden lid worden van deze organisatie en zo werd er gedurende de drukste uren van de dag controle op hen uitgeoefend. Alle mogelijke strandspelen werden er georganiseerd maar er werden ook wedstrijden gehouden in een of andere discipline.

De hieronder afgebeelde en beschreven medaille werd geslagen en geschonken gedurende de wedstrijden in het zomerseizoen van 1949.

MEDAILLE IN KOPER Ø 30 mm MET RING

R. 3 lopers in actie rechts gericht.

- V. Versieringen rondom met in het midden een tekst verdeeld over 3 lijnen :
JEUX DAUPHINESQUES/ 1949/ OSTENDE



OSTEND MOTOR SPORT 1979

Deze vereniging werd gesticht te Oostende in 1929 en ze groepeerde vele motorfanaten van Oostende en omstreken.

Tegenwoordig zijn alle liefhebbers van deze gemotoriseerde sport welkom in de club, al dan niet in het bezit van een motor.

Er worden diverse clubuitstappen naar binnen- en buitenland georganiseerd.

Er worden ook kampioenschappen gehouden op nationaal vlak, individueel of in clubverband.

De O.M.S (Ostend Motor Sport) is één van de best geplaatste clubs in nationaal verband. Ze is aangesloten bij de Belgische Motorrijders Bond.

In 1979 werd er in de schoot van het O.M.S. feest gevierd ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan. Een jubileum treffen werd georganiseerd en alle deelnemers aan deze wedstrijd werden bedacht met de hieronder afgebeelde medaille.

MEDAILLE IN NIKKEL AFM. : 46/81 mm MET LINT

R. Bovenaan de medaille - JUBILEUMTREFFEN 50.

Midden op de medaille : motorrijder links gericht, omringd door 2 lauwertakken en links 1929 en rechts 1979.

Onderaan de medaille - OSTEND MOTOR SPORT - Gekroond wapenschild van Oostende.

V. Blank veld.

LINT : 2 kleurig (geel en rood), 24 mm breed met ophanging.

Deze medaille werd vervaardigd bij KRAFFT te Eupen.



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. Alleen diegenen die tot nu toe niet gestort hebben (laatste storting ontvangen op 30 oktober) ontvangen hierbij een 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 (47)

door Aimé SMISSAERT (+)

De voorraad levensmiddelen over een 14tal dagen door een Hollandsch scheepken binnengebracht en gelost in den hangaar III der nieuwe dokken, geraakt uitgeput. Men kan er nog alleen bekomen : kaas, aan 2.50 fr. de kilo; cacao aan 4.60 fr.; peper, aan 4fr. ; koffij, aan 2.60 fr. Alleen winkeliers kunnen die koopwaren bekomen en dan nog per 30 kilos minimum.

Heden nogmaals geene officieele duitsche mededeeling.

Deze morgen moest om 8 ure, in de HH. Petrus en Pauluskerk, eene geestelijke oefening voor de roomsch katholieke soldaten doorgaan. Het werpen der bommen was oorzaak dat de soldaten in tijds in de kerk niet aanwezig waren; de oefening werd uitgesteld tot na den ziele dienst voor de gesneuvelde Belgische soldaten, die, zoals iedere Vrijdag, om 9 ure wordt gezongen.

Al de nog in stad zijnde oostenrijkse kanonnen werden heden naar Mariakerke overgebracht.

MM. LIEBAERT, burgemeester, VERDEUEN; dd. schepen van geldwezen, en DANNEEL, hoofdpoliciekommissaris, werden heden door de duitsehers veroordeeld tot het betalen, de twee eerste, eener boet van 500 mark, de laatste, eener boet van 1.000 mark, omdat op de Vuurtorenwijk

reisduiven vliegend werden bevonden en in het militair hospitaal verborgen wapens werden ontdekt.

Naar het schijnt zal de stad, indien er nog reisduiven worden gevonden, eene zware boet - men spreekt van 2 miljoen mark - te betalen hebben.

Deze morgen werd, bij het binnenrijden van Blankenberghe, door een vliegtuig eene bom geworpen op een stoomtram uit de richting van Oostende aankomend. De bom viel op een open waggon, tot proppens toe met duitsche matrozen gevuld. 16 hunner werden gedood en 30 gekwetst. Onder hem zou de tamboermajoor van het mariniersmuziek zijn, dat sinds verscheidene weken hier ter stede de aflossing der wacht opluistert. De tamboers en fluitspelers van dit muziek hadden 's morgens onze stad verlaten in bestemming van Knocke en de hollandsche grens.

De duitschers namen vandaag al de door hen gelegde telefoondraden weg in de Kapellestraat.

Zaterdag 13e Februari. -

HONDERD TWEE EN TWINTIGSTE DAG DER BEZETTING

Vandaag aflossing der troepen van 't front. Vroeger had zulks zonder pleegvormen plaats, thans worden de naar het front trekkende troepen een eind wegs door muziek begeleid, en komen de afgeloste troepen, met fluit en gezang, de stad binnen. Die aflossing heeft 's nachts plaats, zeker opdat de burgers de van het front terugkeerende soldaten niet zouden kunnen tellen.

Enkele staaltjes van...geldrobbelij der duitschers.

Advokaat Arthur VANDE MALE, die zorgt voor het huis zijns broeders, in de Kapellestraat, ontving dezer dagen het bezoek van een duitscher die hem vroeg bedoeld huis te huren. Hij vroeg hem binnen een paar maanden te willen terug keeren, dan zou, volgens hem, den handel beter gaan, aangezien tegen dit tijdstip, Oostende zou verlost zijn. Daags na dit onderhoud werd M. VANDE MAELE naar de Kommandantur geroepen. Men vroeg hem wie hem inlichtingen had bezorgd over de aanstaande verlossing onzer stad - en men diende hem eene boet van 300 mark toe.

Mej. BARATTO, die, in afwezigheid harer ouders, de "kleine bazar" openhoudt in de Kapellestraat, nevens het huis van M. Karel VAN ISEGHEM, kreeg deze week het bezoek van duitsche officieren : zij vroegen haar uitleg over postkaarten den oudsten burger van Brussel verbeeldend... oefeningen doende in tegenwoordigheid van duitsche officieren. Mej. BARATTO had schoon te zeggen dat zij in haren winkel dergelijke kaarten had met Fransche, Belgische of Engelsche officieren, en dat al die kaarten van Zurich (Zwitserland) kwamen, zij mocht eene boet van 300 mark betalen, en bovendien, werden al de postkaarten in beslag genomen.

Op den lessenaar van M. Emiel DE WINTER, Hendrik Serruyslaan, werd een brief gevonden hem op 19 November ll. door zijn broeder gestuurd. In die brief was niets bijzonders op te merken; desniettegenstaande kreeg M. DEWINTER 300 mark !

Zondag 14e Februari -

HONDERD DRIE EN TWINTIGSTE DAG DER BEZETTING

Onder de missen werd heden afgekondigd dat het toegelaten is op al de dagen van den a.s. vasten vleesch te eten, zelfs meermalen daags, behalve op Assche Woensdag en Goede Vrijdag. Op die

twee dagen mag men ook boter, melk en eieren gebruiken - dit alles ingezien de buitengewone tijdsomstandigheden.

Heden weinig kanongebulder.

Deze namiddag had op Sas-Slykens de begrafenis plaats van 't meisje, Marie GOETHALS, Vrijdag morgen door een stuk bom gedood. Tal van vrienden en kennissen hadden er aan gehouden deelneming te betuigen in den rouw van den ongelukkigigen vader, een van eenieder geachte smid.

Vanaf den tweeden Kerstdag, en tot hiertoe had schier ieder week, den Woensdag namiddag, eenen protestantschen dienst plaats in de Sint Jozephkerk. Vanaf heden af wordt deze dienst gedaan den Zondag om 10 en half ure, en derhalve wordt de elf ure mis een half uur verlaat.

Maandag 15e Februari. -

HONDERD VIER EN TWINTIGSTE DAG DER BEZETTING

Licht kanongebulder.

Dinsdag 16e Februari. -

HONDERD VIJF EN TWINTIGSTE DAG DER BEZETTING

Tusschen 3 en 4 ure, een zestal vliegtuigen over stad. Van alle kanten wordt er geweldig op geschoten.

't Moet zijn dat de Duitschers, wanneer zij op de vliegmachienen schieten, slecht schiettuig gebruiken, want deze namiddag vielen wederom verscheidene niet-ontplofte shrapnell's op de Vuurtorenwijk : een in eene weide van de Victorialaan over de pastorij, een op de Congolaan, nevens den tramweg, een in eene weide tusschen de Stokers- en De Loodswezenstraten en een vierde aan de sassen bij het Marinedrok. Een stuk van dien laatsten shrapnell trof een 15 jarige knaap in den rug. De arme jongen, Désiré VANSTEENE, zoon van den sasknechts Petrus VANSTEENE, wonende 56 Stokersstraat, viel als een massa ten gronde : het stuk shrapnell had zijne longen doorboord. Hij overleed eenige oogenblikken nadien.

Deze laatste dagen hebben de Duitschers het arduinen kruis en een klein kruis van het militair hospitaal afgedaan. Daartoe moesten zij eene stelling gebruiken. Zij zijn bezig met den afsluitingsmuur van dit hospitaal, al den zeekant, af te breken. Van de stenen maken zij brikaljon.

Deze morgen vaarden drie grijze "vischbakken" der Duitschers onze haven uit.

't Gerucht loopt in stad dat de Vereenigde Staten van Amerika Duitschland verplichten de kanons van de Vuurtorenwijk weg te nemen. Daartoe zouden alhier 200 Amerikaanse gendarmen afgekomen zijn ! Waar halen de menschen het toch !!!

Deze namiddag deden een officier en 3 soldaten een onderzoek in de Zustersschool van de Vuurtorenwijk. Men had hun verzekerd dat de Zusters een Engelschman of een Franschman wegstaken ! Onnoodig te zeggen dat hun onderzoek geen uitslag opleverde !

In den afgelopen nacht, tengevolgde van den hevigen storm die op de kust woedde, ontploften drie mijnen op het strand. In het "Hotel de 'Estacade" en op den Zeedijk werden veel ruiten gebroken.

Op het strand van den Vuurtoren, liggen een 10 tal mijnen aangespoeld. Uit vrees van ongelukken mochten deze morgen de werklieden, gebezigd aan het herstellen van den Zeedijk, tusschen het Fort Napoleon en den Vuurtoren, hunnen arbeid staken. Bedoelde dijk werd onlangs door het ontploffen eener mijn op eene breedte van een 20 tal meters fel beschadigd. Ruim 170 Belgen werken daar, aan 5 frank daags. Ze werken 4 tot 5 ure.

Het zal eenigen tijd duren eer er met de kanonnen van de Vuurtorenwijk zal geschoten worden. De Duitschers zijn ieverig aan 't werk om rond die kanonnen een muur van gewapend beton te metsen.

Een paar uren voor dat Vrijdag een vliegtuig bommen wierp op de Zeestatie en de werkhuisen van het Zeewezen, verliet een onderzeeboot onze haven. Het vaartuig keerde Zondag terug en moet groote averij geleden hebben, want deze morgen werd er neerstig aan gewerkt en op zeker oogenblik werd het, tot onderzoek der schroeven en der kiel, door de groote kraan der voorhaven opgelicht.

Volgend bericht, in 't Vlaamsch en 't Duitsch opgeseld werd heden rondgestuurd :

BEVEL aangaande de hoogste prijzen der eetwaren.

Als verandering aan het bevel van 8 Januari, stel ik de hoogste prijs van het zout op 0.20 fr. de kilo, vast.
Brugge, den 8 Februari 1915

(get) von Schröder
Kommandandierende Admiral

Zitting van den Gemeenteraad

Deze namiddag, om 3 ure hield onze gemeenteraad eene geheime zitting.

Tegenwoordig : MM. LIEBAERT, burgemeester, VERHAEGHE, schepen, VERDEYEN, dd. schepen, CORNELIS, ELLEBOUDT, LESCRAUWAET, MONTANGIE, LAMS, DEWEERT, WILLEM, VANDYCKE, de VRIERE en DE COCK, raadsleden.

De raad is niet in getal om te zetelen, daar er, volgens de wet, minstens 14 raadsleden moeten tegenwoordig zijn. Om 3 u 25n werden steeboden gestuurd naar MM. HAMMAN en RAU, de twee nog te Oostende verblijvende en afwezige raadsleden. Een kwart uurs nadien komen zij terug met het nieuws dat M. HAMMAN ziek te bed ligt en M. RAU sedert Vrijdag naar Brugge is. In die voorwaarden kan de Raad geene geldige beslissingen nemen, des te meer daar op de dagorde de kwestie voorkomt der tuchtstraffen toe te passen aan de hunnen dienst verlaten hebbende stedelijke bedienden.

Beslissingen zullen dus genomen worden in de zitting Vrijdag t.k., op hetzelfde uur en met dezelfde dagorde te houden.

3 stadsbedienden, die door de Raad moesten gehoord worden en aan de deur der Raadzaal wachten mogen derhalve onverrichterzake vertrekken.