



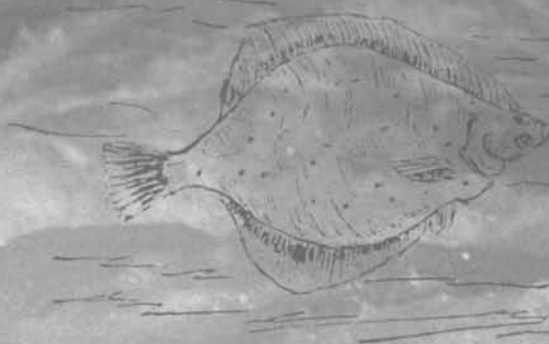
Foto Luc • archief De Plate

*Hippodroom Wellington Oostende*

# DE PLATE

Maandblad

-- APR. 1999





150e anniversaire de l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique.  
150e verjaardag van het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen.



A l'occasion du 150<sup>ème</sup> anniversaire de  
*l'Institut royal des Sciences naturelles de Belgique à Bruxelles,*  
sera inaugurée en 1996 une nouvelle salle consacrée aux *insectes*.

Ter gelegenheid van de 150ste verjaardag van het  
*Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen te Brussel*  
wordt in 1996 een nieuwe zaal gewijd aan *insecten* ingehuldigd.

**DE PLATE v.z.w.**

TIJDSCHRIFT VAN DE OOSTENDSE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING "DE PLATE"

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming

Aangesloten bij de CULTURELE 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 Bijlage tot het Belgisch Staatsblad dd. 15 mei 1975 nr. 3395, de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad dd. 4 december 1986 nr. 31023, de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad dd. 5 oktober 1989 nr. 13422 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad dd. 10 oktober 1996 nr. 22600.

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen.

De inhoud van een artikel weerspiegelt niet noodzakelijk het standpunt van de Kring.

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

Tel-Fax 059/50.71.45

Verantwoordelijke uitgever

**A. VAN ISEGHEM**

Ijzerstraat 1

8400 Oostende

Tel : 059/50.57.38

Penningmeester

**J.P. FALISE**

H. Serruslaan 78/19

8400 Oostende

Tel-Fax : 059/70.88.15

REKENINGEN

750-9109554-54

000-0788241-19

**JAARGANG 28****NUMMER 4****MAAND april 1999****IN DIT NUMMER**blz. 91 : **I. VAN HYFTE** : Overnachten te Oostende : 1851 - 1860.blz. 100 : **P. VANKEER** : Van Raderboot tot Eurostar. Anderhalve eeuw Brussel-Londen. 2e deel en slotblz. 105 : **O. VILAIN** : Nogmaals de Armenonville.blz. 106 : **R. VANHIXE** : Rijkswacht Oostende. Geschiedenis van de kazerne 1796 - 1995.blz. 108 : **A. GOETHAELS** : M.S. Prince Baudouin.blz. 113 **A. SMISSAERT (+)** : Oostende tijdens de eerste wereldoorlog (53)

## APRIL - ACTIVITEIT

De Oostendse Heem en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en andere belangstellenden uit te nodigen tot een avondvoordracht die doorgaat op

donderdag 29 april 1999 om 20 u 30

in de conferentiezaal van de V.V.F. Oostende, Dr.L.Colenstraat 6

Onderwerp : **VAN WESTSTRAETE TOT ADOLF BUYLSTRAAT**

De spreker : Dhr Jean-Marie **BEKAERT**

Had je materiaal nodig in de keuken of wilde je zorgen voor een mooi gedekte tafel of had je timmergerei nodig ? Voor kwaliteit moest je indertijd bij Bekaert in de "Westraote" zijn. Tot in december 1986 wanneer de winkel voorgoed de deuren sloot.

Doch de Weststraat werd de passie van Jean Marie Bekaert en daaruit resulteerde de trilogie :  
" *Huizen en Mensen in de Adolf Buylstraat 1604-1990* "

Het is niet zomaar het verhaal over een straat en de mensen die er wonen maar het is de historiek geworden van de straat, de huizen en ook deels van de mensen. Bestudeerd, uitgevlooid, gefundeerd, het resultaat van jarenlang hard archief- en bibliotheekwerk.

Reeds vroeg na de wederopbouw van de stad, na het beleg, vestigden zich al gauw veel handelszaken in deze straat die trouwens de kortste verbinding was met de Westpoort. De eerste benaming was dan ook de "Westpoortstraat". Hij is tot vandaag, weliswaar met een andere naam, een commercieel centrum gebleven.

Deze studie is een voorbeeld dat best navolging verdient voor andere belangrijke straten van de stad zoals de Kerkstraat, de Langestraat, de Kapellestraat.....

Dhr Bekaert spreekt ons op 29 april over zijn passie en toont ons tevens een aantal diaposities uit zijn rijke collectie die hij gaandeweg heeft aangelegd.

De toegang is zoals steeds vrij en kosteloos, ook voor niet-leden.

Men zegge het voort !!!!!

# OVERNACHTEN IN OOSTENDE : 1851-1860

door I. VAN HYFTE

Oostende zonder hotels is de Visserskaai zonder "de Trap", is het Kursaal zonder zijn speelzaal of... een kunstmatig strand zonder een kunstmatige badstad. In de Identiteitskaart van Oostende, een uitgave van de stedelijke Voorlichtingsdienst (1998) staan "een 68-tal hotels en pensions met in totaal meer dan 5.000 bedden" vermeld (p. 25).

Dit is het resultaat van een lange, historische, permanent aangepaste traditie die aan tal van stadsgenoten werk en inkomen heeft geboden. Het opkomend toerisme, midden 19<sup>e</sup> eeuw, had nood aan logies en (vaak) buitenlandse hoteliers ontdekten hierbij nieuwe commerciële mogelijkheden.

Bij opzoekingen voor mijn Plate-artikel over hoge Europese gasten (98/224 en 98/256) kon ik er gewoon niet naast kijken : de vele hotels of eenvoudige etablissementjes die duizenden (bad)gasten over de vloer kregen. Reden genoeg – dacht ik – om eens een (wellicht onvolledige) alfabetische inventaris te maken van het midden negentiende-eeuwse hotellandschap dat ondertussen grondig hertekend is en wiens namen zelden of niet opduiken in de lokale geschiedenis of niet altijd nauwkeurig terug te vinden zijn op kaarten.

Opnieuw zijn de Feuille d'Ostende en de Flandre Maritime mijn bronnen, aangevuld met MONOD's jaarlijkse "Annuaire pour le Royaume de Belgique" (1); de informatie-rijke "Guide pour la ville d'Ostende..." van T. VERMEIRSCH en een reeks gekende publicitaire porseleinkaarten (2).

Ook bruikbaar waren de stadsplannen van ondermeer J. DE BROCK (1831 en 1839), AVANZO (1839), KIESSLING (± 1840), F. BULCKE (1851) en stadsarchitect VANHERCKE (1856) die in de legende naar heel wat hierna vernoemde hotels verwijzen.

De voorziene commentaar bij elk hotel dient als volgt te worden gelezen :

- (1) toenmalige adres
- (2) vroege vermelding tussen 1850-1860
- (3) enkele bijzonderheden

\* \* \*

## \* HOTEL de l'AGNEAU \*

1. Kleyne Kerkstraat 23
2. F.O n° 3409 (1851)
3. - Reeds in 1837 baatte D. DEPIERRE het hotel uit (zie VERMEIRSCH; op. Cit).  
- In "Bains de Mer d'Ostende" 1860 n° 15 : "...tenu par la veuve Constant DEVOS – diners particuliers – Rue St Paul n°. 36

## \* HOTEL d'ALLEMAGNE \*

1. Polderstraat (recht tegenover het spoorwegstation op het Hazegras)
2. F.O. n° 3401 (1851)
3. - DE BROCK en AVANZO (1839) : aangestipt als "hotel".  
3 porseleinkaarten geven telkens een andere uitbater  
Litho Daveluy (142 x 107) : tenu par C. DALIMIER" (= eigenaar).

Litho van De Lay (137 x 103) "tenu par CLAEYS" (aannemer en restaurateur)  
(85 x 50) : "tenu par WAGNER en MERTIAN"

- In "Bains de Mer d'Ostende" 1860, Listes des Etrangers n° 15 "... MANN Frères, Besitzer...".  
A. STRACKÉ zal in 1862 als 16-jarige kelner bij de toenmalige eigenaar C. MANN komen werken. Amper 7 jaar later exploiteert hij voor eigen rekening het hotel.

Zie Hotel des Bains

\* ARCHE de NOË \*

1. "Section du Port"
2. F.O n° 3418 (1851)

\* HOTEL des BAINS \*

1. Kaaistraat 13
2. FO n° 3401 (1851)
3. - Als hotel reeds vermeld bij VERMEIRSCH (1837), AVANZO (1839) en KIESSLING (1840)  
- "...bains chauds et froids d'eau de mer..." (porseleinkaart).  
- Toen August STRACKÉ op 31 mei 1876 er (Kaaistraat 24) introk, doopt hij het Hotel des Bains om in Hotel d'Allemagne.

\* HOTEL (de) BERLIN \*

1. Sint Jozefsplein (door de bouw van de nieuwe Sint Petrus en Pauluskerk bestaat het niet meer)
2. F.O n° 3416 (1851)

\* HOTEL de BRUXELLES \*

1. Sint Jozefsplein
2. F.O n° 4345 (1860)

\* HOTEL LE CADRAN BLEU \*

1. Oostmolenstraat (?)
2. F.O n° 3936 (1856)

\* HOTEL DU CHEMIN DE FER \*

1. Hoek Kapellestraat-Keizerskaai
2. MONOD 1851  
F.O. n° 3824 (1855)
3. - De Brugse litograaf-drukker DAVELUY maakte voor uitbater BARBER een mooi iconografisch beeld van de omgeving van zijn hotel dat tevens café – restaurant was.  
- Later is dit het "Hotel et Café du Bassin" geworden.

\* A LA CLOCHE d'OR \*

1. Kerkstraat (?)
2. F.O n° 4030 (1857)

\* HOTEL de COLOGNE \*

1. Kerkstraat
1. F.O n° 3714 (1854)
2. In de F.O n° 3413 (1851) : vermelding "Ville de Cologne" (hetzelfde ?)

\* HOTEL de COMMERCE \*

1. Keizerskaai
2. F.O n° 3607 (1853)
3. - Als "Estaminet" vermeld bij VERMEIRSCH (1837)  
- De brouwersfamilie JEAN verkocht in 1878 het hotel dat nu het hoofgebouw is van het Onze Lieve Vrouwecollege.  
- zie : D. FARASYN in De Plate maart 1977, p. 8 e.v.  
- zie : R. VAN CRAEYNEST en A. DE GROEVE in "Onze Lieve Vrouwecollege Oostende 1842-1992 p. 68 e.v.

\* CAFÉ/HOTEL de la CONCORDE \*

1. Keizerskaai
2. F.O n° 3404 (1851)

\* HOTEL de la COUR IMPÉRIALE \*

1. Op de W. hoek van de Kapellestraat en de Sulferprietstraat het nummer 48
2. F.O n° 3401 (1851)
3. - Brouwer JEAN breidde in 1827 zijn herberg uit tot "Hotel de la Cour Impériale"  
- VERMEIRSCH (1837), AVANZO (1839), KIESSLING (1840), MONOD (1841 en 1851) e.a. vermelden allen het gelijknamige hotel  
- Komt ook voor onder meerdere andere benamingen  
Cour Impériale (F.O n° 3718/1854)  
Ter herberge La Cour Impériale (F.D. nr. 3942/1856)  
Het Keizerlijk-Hof

Zie Cour Impériale de Russie

\* COUR IMPÉRIALE de RUSSIE \*

1. Kapellestraat 37
2. F.O n° 3616 (1853)
3. - Komt voor onder meerdere benamingen  
Hotel de Russie (F.O n° 3616/1853)



Hotel de la Cour de Russie (F.O n° 4135/1858)

Hotel de la Cour Impériale de Russie (Bains de Mer d'Ostende 1860 n° 15)

- Ik vermoed dat Hotel de la Cour Impériale rond 1853 werd opgesplitst in
  - a) Cour Impériale en b) Cour Impériale de Russie
- Nog een onopgelost probleem is het HOTEL de la COUR DE FRANCE. In Bains de Mer d'Ostende, 1860 n° 15 staat : "Hotel de la Cour de France, ci devant Hotel de la Cour Impériale de Russie..." Wat is dan het Hotel de la Cour de France in de Feuille d'Ostende n° 3416, reeds in 1851 ?

\* HOTEL de la COUR du RHIN \*

1. een "liste des étrangers" geeft als locatie "Section du Port"
2. F.O n° 3402 (1851)
3. Soms kortweg "Cour du Rhin" (F.O n° 3933/1856)

\* HOTEL de la COURONNE \*

1. N.W. hoek van Christinastraat en Keizerskaai nr. 15
2. F.O n° 3401 (1851)
3. - Op het plan van F. BULCKE (1851) en in de Feuille d'Ostende n° 3419 (1851) wordt een HOTEL de la COURONNE de FRANCE op de Keizerskaai vermeld. Gaat het hier om hetzelfde hotel ?
  - Restaurateur Louis DE SCHEPPER biedt zijn hotelgasten dé ideale ligging : ... en face de la station du chemin de fer, à proximité du débarcadère des bateaux à vapeur et des bureaux de diligence..." (porceleinkaart 95 x 60).

\* HOTEL de COURTRAI \*

1. Op het Hazegras
2. F.O n° 4027 (1857)

\* HOTEL des ETRANGERS \*

1. Comediestraat n° 23, naast Hotel Fontaine
2. F.O n° 3407 (1851)

\* HOTEL DE FLANDRE \*

1. Kattestraat 9
2. F.O. n° 3402 (1851)
3. - Reeds als hotel vermeld in 1839 op het AVANZO-plan
  - Eigenaar FONTAINE verliet in 1850 het pand om het naar zijn naam genoemde Hotel Fontaine op te starten.
  - Er zijn op zijn minst 3 verschillende adreskaarten gekend (vb. de geanimeerde in VILAINS op.cit. p. 150 illustr. 3)
  - In 1955 vernieuwd tot het huidige Grand Hotel George V, Vlaanderenstraat 42

\* HOTEL FONTAINE \*

1. Z.W. hoek van Langestraat en de Comediestraat
2. F.O n° 3401 (1851)

\* HOTEL DE GAND / HOTEL de la VILLE de GAND \*

1. Groentemarkt 3 (hoek Breidelstraat-Capucijnenstraat
2. F.O. n° 3401 (1851)
3. - Zowel VERMEIRSCH (1837), AVANZO (1839) als MONOD (1851) vermelden het als "hotel"  
- 2 porseleinkaarten geven 2 verschillende uitbaters op : 1) S. DE CLERCK en 2) veuve A. DECLERCK

\* HOTEL du GRAND CAFÉ \*

1. Hoek Apestraat – Comédiestraat
2. F.O n° 3403 (1851)
3. - VERMEIRSCH 1837 : "Estaminet, Apestraat 1  
- AVANZO 1839 : "Hotel"  
- KIESSLING 18401 : "Hotel"  
- MONOD 1841 "Grand Café, café-restaurant, THOMAS"

\* HOPE INN / HOPE HOTEL / HOTEL THE HOPE \*

1. Vóór de aanlegplaats van stoomboten; ten Oosten van het loodskantoor
2. Fl. Marit. 19-6-1850  
F.O n° 3406 (1851)

\* HOTEL AU (DU) LION BLANC \*

1. Kernemelkstraat 60
2. F.O n° 3417 (1851)
3. - Uitbater van het hotel in 1837 : DELEU  
- MONOD geeft als uitbater in 1841 : VAN GLABEKE

\* HOTEL DU LION d'OR \*

1. Wapenplein 2 (hoek Wapenplein – Sebastiaanstraat)
2. F.O n° 3401 (1851)
3. -Reeds vermeld in 1837 en 1839  
-DAVELUY-porseleinkaarten geven 2 verschillende uitbaters op :  
een drietalige 141 x 104 = Jacques VERHOEST  
een franstalige 118 x 79 = J. CNUDDE

\* HOTEL de la MAISON BLANCHE \*

1. Visserskaai 3 (ten O. van de "Entrepot")
2. F.O n° 3401 (1851)
3. - In 1837 vermeld als "estaminet"  
- Soms kortweg "Maison Blanche" (F.O n° 3726 van 1854)

\* HOTEL de la MAISON JAUNE \*

1. "Section du Port"
2. F.O n° 3402 (1851)

\* HOTEL MARION \*

1. Kerkstraat 26 en 27
2. F.O n° 3404 (1851)
3. Naast een met figuren gestoffeerde hotelkaart MARION bestaat ook een porseleinkaart met als tekst : MARION J., marchand de vins et liqueurs, Rue de l'Eglise, 26"

\* HOTEL MERTIAN \*

1. Weststraat
2. F.O n° 3714 (1854)
3. Het hotel ROYAL werd op 30 juni 1853 verkocht en werd hotel MERTIAN naar de naam van de nieuwe eigenaar Charles François MERTIAN  
In "Bains de Mer d'Ostende" 1860, n° 15 : "...neuer prachtvoller Speise-Saal für 250 personen..."

\* CAFÉ du NORD \*

1. ?
2. F.O. n° 4026 (1857)
3. In de Phare d'Ostende 1861 n° 60 wordt een "Hotel du Nord" vermeld...

\* PACKET BOAT INN \*

1. ?
2. F.O n° 3724 (1854)

\* PAVILLON des DUNES \*

1. Westwandeling aan de rand van het Weststrand
2. F.O n° 3830 (1855)
3. - Het 140 m<sup>2</sup> paviljoen dat kunstschilder François MUSIN optrok in 1852, verhuurt hij vanaf 1855 aan de gebroers BEERBLOCK die er een hotel van maakten.  
- Zie : D. FARASYN "Historiek van de eerste gebouwen langs de Oostendse Zeedijk 1830-

1878" De Plate mei 1979 p. 15-16

- Ikonografie : zie gekleurde litografie van F. MUSIN in "Album d'Ostende", uitgave BUFFA (± 1858)

\* HOTEL PYSSONNIER \*

1. Weststraat 17
2. F.O n° 3617 (1853)
3. In 1837 was daar een herberg "Den Hovenier"; François PYSSONNIER (1822-1863) was er "aubergiste"

\* HOTEL du RHIN \*

1. Westwandeling (ten W. van oesterput VAN LOO – BERNIER)
2. F.O n° 4134 (1858)
3. Achter het houten, één verdiep tellend hotel lag nog een oester- en kreeftenpark (maarschappij ROYON – BETTGER en Co-  
Op de zijgevel stond de meer gebruikelijke naam "Pavillon du Rhin"  
Ikonografie : zie gekleurde litografie in "Album d'Ostende", uitgave BUFFA (± 1858)

\* AU ROCHER de CANCALE \*

1. Kapellestraat 23
2. F.O n° 4141 (1858)
3. Uitbater LANTOINE was een gerenommeerd gastronom die de concessie van de "Cercle du Phare" van BELLEROCHÉ had gekregen

\* HOTEL ROYAL \*

1. Weststraat 14
2. F.O n° 3404 (1851)
3. Weduwe J. MOLENSCHOT baatte "... het schoon en groot hotel... inhoudende 116 differente plaatsen..." uit (Fl. Marit. 26-2-1851)  
Zie Plate artikel J.M. BEKAERT 1998/107 en 108  
Zie hotel MERTIAN

\* HOTEL ROYAL de PRUSSE \*

1. Hoek Kapucijnenstraat – huidige Van Iseghemlaan
2. F.O n° 4152 (1858)

\* HOTEL (SINT) CHRISTOPHE \*

1. "Saint Joseph" (= Sint Jozefsplein)
2. MONOD 1851
3. Wellicht was Jacobus HAMERS (cfr. Paviljoen van Kootje HAMERS) er de eigenaar van

\* HOTEL SAINT DENIS \*

1. Oostkant Kapellestraat 42
2. F.O n° 3401 (1851)
3. J. DENYS-VERBAERE (de vroegere uitbater van het Hotel de la Maison de Ville) hoopt met een geporseleinde adreskaart (90 x 56) als volgt aan klantenbinding te doen : "...les soins et attentions apportées au services, lui font espérer que sa nombreuse clientèle voudra bien lui continuer la confiance qu'elle a témoignée jusqu'à ce jour"  
De Sint Joriskruisbooggilde (opgericht in 1854) was er gevestigd

\* HOTEL SAINT PIERRE \*

1. Kernemelkstraat
2. F.O n° 3937 (1856)
3. In 1860 uitgebaat door STAFFIN-BOELS

\* HOTEL SAINT SEBASTIEN \*

1. Sebastiaanstraat 17
2. F.O n° 3328 (1850)
3. In 1837 als "estaminet" uitgebaat door DEVOS  
Openbaar verkocht op 24-10-1850 : "32 a, 93 ca uitkomend in de Westmolenstraat 'nu H. Serruyslaan, gebruikt door Jacobus CORNIL tegen 1625 F per jaar..."  
Soms ook genaamd "Hostelry Sint Sebastiaen" (F.O n° 4310, 4355)

\* HOTEL SCHMITZ \*

1. Langestraat
2. F.O n° 3401 (1851)

\* SHIP HOTEL \*

1. Visserskaai 15
2. F.O n° 3404 (1851)  
Reeds vermeld bij VERMEIRSCH (1837) en AVANZO (1839) als Appleton Ship Hotel" (zie O. VILAIN : op. Cit. p. 150/3 porseleinkaart Daveluy (139 x 103) : let op de ideale ligging : recht tegenover de "Debarcadère" of aanlegplaats voor stoomboten met Britse toeristen  
Het vroegere "Waterloo Hotel", uitgebaat door W. OSMOND, werd verbouwd en vergoot tot "Ship Hotel" (zie aquatintgravure van M. EGERTON (0,142 x 0,207) "Quay, Custom House and Hotel" (1815)

\* HOTEL DU SUEDE \*

1. Zwarte Nonnenstraat – hoek Kaaistraat
2. F.O n° 3405 (1851)
3. Een porseleinkaart/litho DAVELUY (84 x 52) vermeldt P. REYGAERT als uitbater  
Niet te verwarren met Hotel du Suède dat in de jaren 1880 aan de Place du Théâtre lag, waar

nu het bekend Hotel du Parc zich bevindt

\* HOTEL l'UNIVERS \*

1. Hoek Apestraat – Kapucijnenstraat
2. F.O n° 3413 (1851), F.O n° 3417 (1851) : “Café de l'Univers”

\* CAFÉ des VARIETÉS \*

1. “Section du Port”
2. F.O n° 3405 (1851)

\* HOTEL de VILLE / HOTEL de la MAISON de VILLE \*

1. Wapenplein (maakte deel uit van het stadhuis)
2. F.O n° 3413 (1851)
3. Al in 1837 vermeldt VERMEIRSCH onder zijn hotels : “J. DENYS, Conciergerie, Maison de Ville, Place d'Armes 21”  
J. DENYS-VERBAERE hield het hotel open “... sous la salle du casino et à côté de la Chambre littéraire...” (zie O.VILAIN op. cit. p. 150)

\* (HOTEL de la) VILLE d'HAMBOURG \*

1. ?
2. F.O n° 3407 (1851)

Wij zoeken voor ons museum

Een uniform van een infanterist (soldaat of onderofficier) van tussen het interbellum : liefst van het 3<sup>e</sup> en 23<sup>e</sup> Linierregiment.

Gelieve contact op te nemen met onze secretaris Freddy HUBRECHTEN  
Tel. : 059/50.71.45

# VAN RADERBOOT TOT EUROSTAR

## ANDERHALVE EEUW BRUSSEL-LONDEN – 2<sup>e</sup> DEEL

door P. VANKEER

### 2. Van de hervatting van de dienst in 1945 tot de exploitatie door Eurostar

Uit het spoorboekje van 08-10-45 blijkt dat de veerbootdienst naar Engeland op 22 oktober hervat zal worden volgens de onderstaande dienstregeling :

|                 |           |
|-----------------|-----------|
| Brussel Zuid    | 07.40 (1) |
| Oostende-Kaai   | A 09.23   |
|                 | V 10.30   |
| Folkestone      | A 17.00   |
|                 | V 18.30   |
| London Victoria | 20.15     |

(1) Motorwagen 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas : rijdt op maandag, woensdag en vrijdag

Op 06 mei 1946 wordt dit een dagelijkse verbinding en verloopt ze ook sneller (vertrek uit Brussel om 07.58, aankomst in Londen om 19.00).

Vanaf 07 oktober 1946 keren de veerboten terug naar Dover en rijden er op de as Brussel-Oostende opnieuw internationale treinen.

### Dienstregeling op 07-10-46

|                 |           |           |
|-----------------|-----------|-----------|
| Brussel Noord   | 07.25 (1) | 10.35 (2) |
| Oostende-Kaai   | A 09.08   | 12.00     |
|                 | V         | 12.45     |
| Dover           | A         | 16.30     |
|                 | V         | 17.20     |
| London Victoria |           | 19.05     |

(1) 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klas Basel-Oostende met slaaprijtuigen.

(2) 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas Kopenhagen-Oostende met slaaprijtuigen.

De zomerdienst voor 1947 omvat – zoals voor de oorlog – twee dagovervaarten per etmaal

### Dienstregeling op 04.05.1947

|                 |           |           |           |
|-----------------|-----------|-----------|-----------|
| Brussel Noord   | 07.25 (1) | 11.45 (2) | 12.00 (3) |
| Oostende-Kaai   | A 08.51   | 13.14     | 13.25     |
|                 | V 09.45   |           | 14.30     |
| Dover           | A 14.40   |           | 19.25     |
|                 | V 15.20   |           | 20.10     |
| London Victoria | 17.00     |           | 21.50     |

(1) 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klas Basel-Oostende met slaaprijtuigen.

(2) Kopenhagen-Oostende, idem.

(3) 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas Rome-Oostende, slaaprijtuigen Milaan-Oostende.

In de winter van 1947 is er maar één overvaart per dag meer. Vertrek uit Brussel om 12.00, aankomst in Londen om 20.50.

Daarnaast is ook de dienst Brussel-Londen via Antwerpen-Harwich hervat, maar beperkt tot tweemaal per week.

Dienstregeling op 05.10.1947

|                         |         |                    |
|-------------------------|---------|--------------------|
| Brussel-Noord           | 14.05   | dinsdag en vrijdag |
| Antwerpen-Zuid-Kaai     | A 15.15 |                    |
|                         | V 16.00 |                    |
| Harwich                 | A 06.00 |                    |
| London Liverpool Street | 09.00   |                    |

Die dienst zal enkele jaren later opgedoekt worden.

Laten we terugkeren naar de as Brussel-Oostende-Dover-Londen. Voor de jaren 1948 tot 1956 waren de voornaamste kenmerken ervan :

- twee dagovervaarten per etmaal gedurende het hele jaar en daarenboven een nachtelijke overvaart in de zomermaanden.
- De gedeeltelijke terugkeer van de grote internationale exprestreinen, die "gedemocratiseerd" zijn. Ze hebben nog altijd slaaprijtuigen en een restaurant, maar tevens zitplaatsen 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> klas, en in een later stadium ligplaatsen.
- Het afschaffen van de 3<sup>e</sup> klas op 3 juni 1956.
- De electrificering van de as Oostende-Brussel.
- De aanwending van de Noord-Zuid-Verbinding.

De winterdienst 1956-57 weerspiegelt die kenmerkende eigenschappen.

Dienstregeling op 30.09.1956

|                |           |       |           |           |       |           |
|----------------|-----------|-------|-----------|-----------|-------|-----------|
| Brussel        | 07.43 (1) | 08.00 | 10.23 (2) | 11.41 (3) | 12.00 | 12.40 (4) |
| Oostende       | A 09.00   | 09.15 | 11.40     | 12.58     | 13.15 | 13.58     |
|                | V         | 09.45 |           |           |       | 14.30     |
| Dover          | A         | 12.30 |           |           |       | 17.15     |
| (Engelse tijd) |           |       |           |           |       |           |
|                | V         | 13.05 |           |           |       | 18.10     |
| Victoria       |           | 15.05 |           |           |       | 19.50     |

Vermits de Engelse wintertijd een uur voorloopt op de Belgische, komt de minimale werkelijke reisduur op 8 uur 5 minuten

- (1) 1-2 en slaaprijtuigen Athene-Belgrado-Salzburg-Oostende : 1-2 slaaprijtuigen Kopenhagen-Hamburg-Oostende.
- (2) 1-2 slaaprijtuigen Interlaken-Oostende : 1-2 Rome-Oostende en slaaprijtuigen Milaan-Oostende.
- (3) Wenen-Oostende-Expres : 1-2 en slaaprijtuigen.
- (4) SAPHIR : diesestel van de DB, Dortmund-Oostende, 1<sup>e</sup> klas met supplement.

Op 02 juni 1957 komt de Saphir bij het peloton van de glorierijke TEE's. Tijdens de zomer van 1960 wordt het traject Brussel-Londen door de Saphir ingekort tot 7 uur 42 minuten.

Een andere nieuwigheid voor de jaren 60 is de rechtstreekse slaaprijtuigendienst Brussel-Londen : de NIGHT FERRY. De CIWL-slaaprijtuigen van die dienst hebben een kleiner omgrenzingsprofiel



om op de Engelse lijnen te kunnen rijden. Ze zijn vrij kort en omvatten 9 afdelingen met een of twee bedden. Die dienst zal blijven bestaan tot 31 oktober 1980 via Duinkerken-Dover (vertrek Brussel circa 21 uur, aankomst Londen kort na 9 uur). In de jaren 60 groeit het verkeer in die mate dat een 3<sup>e</sup> dagovervaart nodig is gedurende een deel van de zomer. Voorbeeld : zomer 1966.

#### Dienstregeling op 22.05.66

|                |             |           |           |           |           |           |
|----------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Brussel        | 07.00       | 08.13 (2) | 08.17 (3) | 11.37 (4) | 12.39 (5) | 22.58     |
| Oostende       | A 08.13     | 09.29     | 09.34     | 12.53     | 13.54     | 00.07     |
|                | V 09.30 (1) |           | 10.15     |           | 14.40     | 00.45 (6) |
| Dover          | A 12.50     |           | 13.40     |           | 18.12     | 04.30     |
| (Engelse tijd) |             |           |           |           |           |           |
|                | V 13.30     |           | 14.30     |           | 18.55     | 05.18     |
| Londen         | 15.13       |           | 16.02     |           | 20.18     | 06.50     |

- (1) Die dienstregeling geldt op vrijdag, zaterdag en zondag vanaf 3 juni tot 18 september, en dagelijks vanaf 15 juli tot 29 augustus.
- (2) Tauern-Express Zagreb - Salzburg-Oostende.
- (3) Trein uit Zwitserland (diverse stations van herkomst) via Basel.
- (4) Dalmatia-Expres Rijeka-Salzburg-Oostende.
- (5) Wenen-Oostende-Expres.
- (6) Die dienstregeling geldt van 24 juni tot 3 september.

De toeloop van reizigers is zo groot dat langere overstaptijden trein-schip nodig zijn. De Saphir-reizigers gingen bij voorrang aan boord van het schip en genoten vereenvoudigde douane- en paspoortcontroles, maar deze trein wordt beperkt tot Brussel en verdwijnt van de as Brussel-Londen.

Later wint het vervoer van reizigers per auto steeds meer aan belang. De Regie voor Maritiem Transport (nieuwe benaming voor de "Marine belge") investeert in "multipurpose vessels", veelzijdige schepen waarmee tegelijk passagiers te voet en reizigers met hun auto kunnen worden vervoerd. De grote nieuwigheid voor de jaren 80 is de introductie van de "jetfoil" of draagvleugelboot. Een "jetfoil" is een glijboot die boven het zeeoppervlak "vliegt"; de overtocht Oostende-Dover duurt daarmee nog maar 1 uur 40 minuten in plaats van 3 uur 40 minuten met een klassieke ferry. Met deze "luxeuze" dienst (er moet een supplement betaald worden) wil de RMT de concurrentiestrijd aangaan met de vliegtuigmaatschappijen.

#### Dienstregeling op 27.09.1981

|                |             |       |           |           |           |       |           |       |       |
|----------------|-------------|-------|-----------|-----------|-----------|-------|-----------|-------|-------|
| Brussel        | 06.00       | 07.00 | 08.13 (2) | 10.00     | 11.33 (4) | 12.00 | 12.38 (5) | 1800  | 23.38 |
| Oostende       | A 07.16     | 08.18 | 09.29     | 11.14     | 12.43     | 13.14 | 13.55     | 19.18 | 01.12 |
|                | V 07.35 (1) | 08.40 | 10.05     | 11.50 (J) |           | 13.50 | 14.50     | 19.45 | 01.45 |
| Dover          | A 10.15     | 09.20 | 12.45     | 12.30 (3) |           | 14.30 | 17.40     | 20.25 | 05.00 |
| (Engelse tijd) |             |       |           |           |           |       |           |       |       |
|                | V 11.15     | 09.50 | 13.32     | 13.04     |           | 15.04 | 18.20     | 21.04 | 06.15 |
| Londen         | 13.06       | 11.17 | 15.02     | 14.36     |           | 16.36 | 19.48     | 22.36 | 07.57 |

- (J) Jetfoil. Snelste traject Brussel-Londen in 5 uur 17 minuten.
- (1) Die dienstregeling geldt niet op zaterdag en zondag.
- (2) Tauern-Expres ; Split-Salzburg-Oostende.
- (3) Deze jetfoil vaart niet van 16 januari tot 28 februari.
- (4) Saphir : Intercity (IC) 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klas Keulen-Oostende met supplement.
- (5) Wenen-Oostende-Expres.
- (6) Folkestone in plaats van Dover.

In de jaren 80 komt de tunnel onder het Kanaal (de "CHUNNEL") in de steigers te staan. Na lange en moeilijke onderhandelingen valt de beslissing dat de aanleg en exploitatie van de Chunnel aan onderscheiden private ondernemingen zullen worden toevertrouwd : "Transmanche Link" en "Eurotunnel".

De spoorwegmaatschappijen zullen tolgeld moeten neertellen om hun treinen (reizigers en goederen) door de tunnel te rijden. De pendeltreinen (shuttles) voor personenauto's, autocars en vrachtwagens van de ene naar de andere Kanaal-oever, zullen geëxploiteerd worden door Eurotunnel.

### 3. De jaren 90 : verval en opleving

In het begin van de jaren 90 is de basis van de Chunnel klaar, maar er zal nog veel tijd verstrijken voor de spoorwegexploitatie mogelijk wordt. In die periode luidt de doods-klok voor de Regie voor Maritiem Transport. Ze lijkt nog wel erg weerbaar met haar jetfoils en ferry's maar de concurrentie van de andere scheepvaartmaatschappijen wordt almaar sterker. Bovendien moeten een aantal van haar schepen in Dover Eastern Docks aanmeren, vanwaar een busdienst de reizigers naar het station van Dover brengt (Western Docks). Die regeling is verre van aangenaam voor de reizigers want ze brengt moeilijkheden en vertragingen met zich. Hieronder de zomerdienstregeling van 1993.

#### Dienstregeling op 23.05.1993

|                        |   |           |           |           |           |           |           |           |           |
|------------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Brussel-Zuid</i>    |   | 06.59     | 08.09     | 09.59     | 11.59     |           | 14.59     | 17.59     | 21.59     |
| <i>Oostende-Kaai</i>   | A | 08.09     | 09.18     | 11.09     | 13.09     |           | 16.09     | 19.09     | 23.09     |
|                        | V | 08.25 (1) | 09.45 (2) | 11.30 (1) | 13.25 (1) | 13.30 (2) | 16.45 (1) | 19.30 (1) | 23.59 (2) |
| <i>Dover WD</i>        | A | 09.05     |           | 12.10     | 14.05     |           | 17.25     | 20.10     |           |
| (Engelse tijd)         |   |           |           |           |           |           |           |           |           |
| <i>Dover ED</i>        | A |           | 12.45     |           |           | 16.30     |           |           | 03.30     |
| <i>Dover WD</i>        | V | 09.35     | 13.50     | 12.40     | 14.35     | 17.30     | 17.55     | 20.40     | 04.35     |
| <i>London Victoria</i> |   | 11.04     | 15.33     | 14.06     | 16.07     | 19.03     | 19.33     | 22.06     | 06.30     |

(1) Jetfoil. Snelste traject Brussel-Londen in 05 uur 05 minuten.

(2) Ferry

1994 is een doorslaggevend jaar voor de RMT. Enerzijds mogen de Belgische jetfoils en schepen niet meer in Dover binnenlopen, anderzijds worden de eerste Eurostar-treinen ingelegd (gemeenschappelijk design van NMBS, SNCF en BR) tussen Brussel en Londen via de Chunnel. Die stellen kunnen rijden met de bovenleidingsspanning van het Belgisch net (3.000 V gelijkstroom) de SNCF en de Chunnel. (25.000 V wisselstroom), en zijn verder nog aangepast voor het Britse systeem van de 3<sup>e</sup> rail (750 V gelijkstroom).

De RMT moet haar toevlucht nemen tot de haven van Ramsgate om Engeland aan te lopen. Hoewel de aankomst er aangenamer is dan in Dover, moet er een bus genomen worden naar het station. Die toestand blijkt uit de zomerdienstregeling 1995.

#### Dienstregeling op 28.05.1995

|                         |   |           |           |           |           |           |           |           |           |
|-------------------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Brussel-Zuid</i>     |   | 06.59     | 07.59     | 09.59     | 11.59     |           | 14.59     | 17.59     | 22.59     |
| <i>Oostende-Kaai</i>    | A | 08.09     | 09.09     | 11.09     | 13.09     |           | 16.09     | 19.09     | 00.09     |
|                         | V | 08.25 (1) | 09.45 (2) | 11.50 (1) | 13.45 (1) | 13.50 (2) | 16.55 (1) | 19.30 (1) | 00.30 (2) |
| <i>Ramsgate haven</i>   | A | 09.00     | 12.45     | 12.25     | 14.20     | 16.45     | 17.30     | 20.05     | 03.30     |
| <i>Ramsgate station</i> | V | 09.32     | 13.32     | 13.32     | 15.32     | 17.32     | 18.32     | 20.55     | 04.37     |
| <i>London Victoria</i>  |   | 11.17     | 15.17     | 15.17     | 17.23     | 19.17     | 20.19     | 22.47     | 06.30     |
| (Engelse tijd)          |   |           |           |           |           |           |           |           |           |

(1) Jetfoil

(2) Ferry

Op dat ogenblik omvat de Eurostar-dienst al vijf retourritten per dag.

## Dienstregeling voor de werkdagen op 28.05.95

|                   |       |       |       |       |       |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Brussel-Zuid      | 07.31 | 10.28 | 12.31 | 17.22 | 18.56 |
| London (Waterloo) |       |       |       |       |       |
| Engelse tijd      | 09.43 | 12.39 | 14.43 | 19.39 | 21.09 |

Rekening houdend met het tijdsverschil komt dit neer op een reële reistijd van 3 uur 13 minuten tegen 5 uur 18 minuten via Ramsgate met de snelste jetfoil, en 8 uur 18 minuten met de ferry ! Op 1 maart 1997 werpt de RMT de handdoek in de ring : haar veerdienst wordt overgenomen door Holyman Sally Ferries. Het zal dus niet verbazen dat de 150<sup>e</sup> verjaardag van de veerdienstexploitatie België-Nederland door de "Marine belge" in 1996 zonder feestelijkheden is voorbijgegaan ! Bij het spoor daarentegen is er reden tot juichen. Op 14 december 1997 wordt HSL nr. 1 in dienst genomen tussen Lembeek en de Franse grens, zodat de reistijd Brussel-Londen wordt ingekort tot 2 uur 40 minuten van stadskern tot stadskern. Met die prestatie kunnen we een belangrijk aandeel op de markt van de zaken- en toerismereizen Brussel-Londen opeisen en een eerbare plaats innemen ten overstaan van de concurrentie van het luchtverkeer. Het Eurostar-aanbod omvat tien retourritten per dag.

Dit overzicht van 150 jaar in vogelvlucht toont aan hoe de techniek is geëvolueerd en welke gevolgen dit heeft gehad voor het openbaar-vervoersaanbod : de stoomtrein en de raderboot, gevolgd door het schip met schroefaandrijving, de elektrische trein en de draagvleugelboot, en tenslotte de Eurostar op Belgische en Franse hogesnelheidslijnen (300km/h). De snelheid is tot 120 km/h beperkt in de Chunnel (oorspronkelijk was 160 km/h vooropgesteld) en op het Britse spoorwegnet (3<sup>e</sup> rail).

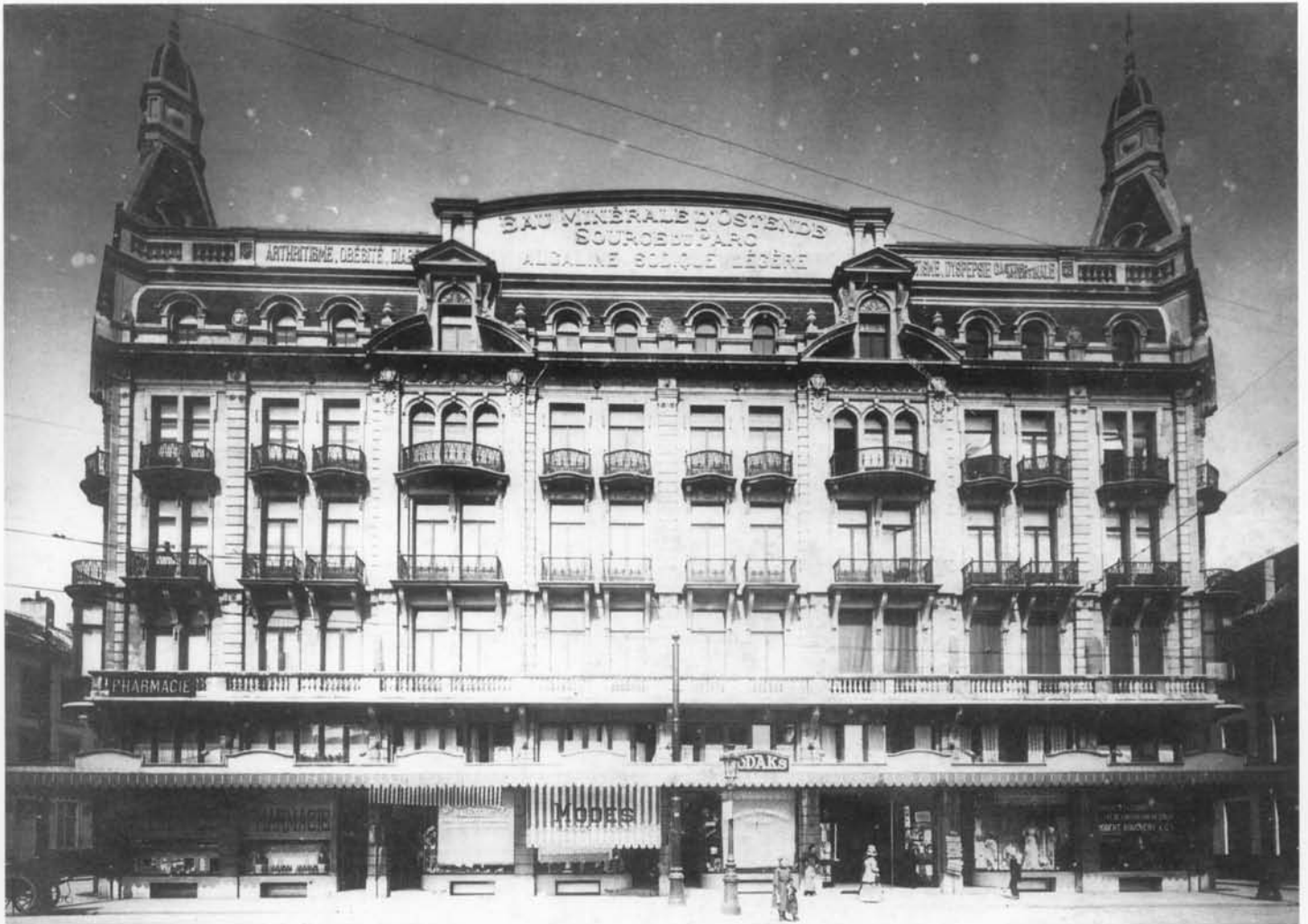
De aanleg van een hogesnelheidslijn van de Engelse kust tot Londen zou de reistijd nog met een twintigtal minuten bekorten, maar er zijn tal van hinderpalen : er zijn enorme kapitalen nodig en de aanleg dwars door het graafschap Kent stelt ernstige milieuproblemen. Die werken zullen misschien in de eerste jaren van het 3<sup>e</sup> millenium verwezenlijkt zijn. Ze zouden het Eurostar-project op schitterende wijze voltooien.

(Slot)

Bron

"Het Spoor" : maandblad van de sociale werken van de NMBS – Augustus 1998.

# HET BOUCHERY GEBOUW (1911-1996)



*Het eerste groot appartementsgebouw van de kust*

## **NOGMAALS DE ARMENONVILLE**

door **Omer VILAIN**

In het vorig nummer verscheen een bijdrage over de "Armenoville in het Maria-Hendrikapark"

Tot onze spijt zijn een paar onjuistheden in deze tekst verschenen.

1. De historie van het voetbaltornooi in Ermenonville is juist, maar was in 1922 niet de aanleiding het chalet, alwaar sinds langs de balboogschuttersgilde gevestigd zo te noemen. Ook het later aangelegd voetbalterrein niet.

Wij bezitten 5 kaarten uit vroegere periode van het gebouw Armenonville.

Twee kaarten werden verstuurd. Op de eerste staat de tekst "Ostende. Le Châlet d'Armenonville" en draagt de stempel "Ostende-station, 31 oct. 05", de tweede kaart laat het paviljoen zien met een koetsier voor het gebouw. De tekst luidt "Ostende - Parc Marie-Henriette, dit Bois de Boulogne. Pavillon d'Armenonville. Succursale de la Laiterie Royale" De poststempel luidt "Oostende 2, 18 VIII 1911".

Het K.V.G.O. werd, wanneer ze van de Vuurtorenwijk verhuisden naar de huidige plaats, dicht betrokken bij Armenonville. In de rustperiode van de wedstrijd gingen veel supporters vlug tot Armenonville om zich daar een pint te kopen; ook vóór of na de wedstrijd waren er die bij dit dichtbijliggende drankhuis gingen, want toen was er nog geen kantien op het terrein. Deze kwam er maar na de jaren '60 of '70.

2. De toegewijde heer John BOUSSY was steeds secretaris en geen voorzitter van de voetbalafdeling van K.V.G.O.

3. De huidige ploeg van K.V.G.O. is geen tweede provincialer, maar een 1<sup>ste</sup> provincialer. Dus speelt zij in een reeks hoger.

Aanvullende nota : de benaming Armenonville hoeft geen verwondering te baren. Na de aanleg van het Bosje, waren alle namen Franstalig; zoals Bois de Boulogne (later Parc Marie-Henriette), Lac Miroir, Laiterie Royale, Châlet Armenonville en Pavillon de l'Union Nautique Ostendaise.

Bezoekt onze thematentoonstelling

### **CARNAVAL EN ANDERE STOETEN TE OOSTENDE**

Voor de openingsdata en uren van ons museum : zie voorlaatste bladzijde

## RIJKSWACHT OOSTENDE

### GESCHIEDENIS VAN DE KAZERNE 1796 - 1995

door **Robert VANHIXE**

Op 01.10.1795 (9 vendemiaire jaar IV) werden onze streken bij Frankrijk ingelijfd. De oude provincies werden omgevormd in negen verenigde departementen ieder bestuurd door een prefect.

Op 19.11.1795 (28 brumaire jaar IV) gaf het comité 'de salut public' de opdracht aan generaal Louis WIRION om de Nationale Gendarmerie naar Frans model op te richten in deze departementen.

Op 11 april 1796 voltooide de generaal zijn werk en de Belgische Rijkswacht was geboren. Aan het hoofd ervan stond een Generaal-inspecteur geholpen door drie eskadronscommandanten, 18 kapiteins, 54 luitenanten en een duizendtal wachtmeesters, brigadiers en gendarmes.

De negen departementen werden verdeeld in drie divisies. De divisie van Gent bevatte de departementen van Jemappes (Henegouwen), van de Schelde (Oost-Vlaanderen) en van de Leie (West-Vlaanderen).

Ieder departement telde twee compagnies die onderverdeeld werden in luitenantschappen met aan het hoofd een luitenant. De luitenantschappen waren dan op hun beurt verdeeld in brigades bevolen door een wachtmeester of een brigadier.

In Oostende werd op 25.03.1796 op vraag van luitenant LIEVERMANS het Billanderhuis (binnenlandershuis), zetel van de gilde van de binnenschippers en gelegen aan de Sint Franciscusstraat, ingericht als kazerne voor de Gendarmeriebrigade en daarin namen een brigadier en 4 gendarmes, allen te paard, hun intrek.

Na drie maanden werd de kazerne als ongeschikt bevonden en bestond er een plan om ze over te brengen naar de noordkant van de Witte Nonnenstraat tussen de Kapellestraat en de Lijnbaanstraat in het huis van baljuw SCHOTTEY. Die verhuis gebeurde echter niet.

Op 20.09.1798 verhuisden de gendarmes dan naar de Kapucijnenstraat waar zij met hun gezin hun intrek namen in een pand dat eerder deel uitmaakte van het klooster van de paters Kapucijnen die er uit verdreven waren. Zij zouden er meer dan driekwart eeuw verblijven.

Van 1814 tot 1830 werd België bij Nederland ingelijfd. Koning WILLEM liet de Gendarmerie bestaan maar gaf haar de naam van "Marechaussee".

In 1851 was de getalsterkte van de brigade 1 wachtmeester en 4 gendarmes te paard en ze deden dienst in 9 gemeenten (Bredene, Klemskerke, Leffinge, Mariakerke, Oostende, Stene, Vlissegem, Wilskerke en Zandvoorde) met een totale bevolking van 22.815 inwoners en 11.051 ha.

Teneinde een project te realiseren, namelijk het bouwen van een overdekte markt (het huidige Oude Mijneplein) was het noodzakelijk dat het stadsbestuur het domein in handen zou krijgen waar de Gendarmerie sinds zovele jaren gevestigd was.

Na heel wat onderhandelingen sloten Stad en Staat een conventie af op 15.11.1878 waarbij de terreinen van de Gendarmerie aan de Stad afgestaan werden. De Stad diende van haar kant een

perceel van 1.691 m<sup>2</sup> aan de Boulevard du Midi (thans Alfons Pieterslaan) aan te kopen om er zelf een nieuwe Gendarmeriekazerne te bouwen. Deze conventie werd bij Koninklijk Besluit van 02.08.1879 goedgekeurd.

Op 18.10.1880 verkocht een zekere DELBOUILLE voor notaris LIEBAERT, aan de stad 1.900 m<sup>2</sup> grond met een gevelbreedte aan de Boulevard van 37 meter voor de prijs van 17.649 frank, hetzij ongeveer 9 frank de vierkante meter. Dat was spotgoedkoop aangezien er grond, niet ver vandaar, verkocht werd aan prijzen tussen 17 en 30 frank de vierkante meter.

De bouw van de nieuwe kazerne liet evenwel lang op zich wachten. Op 18.05.1886 werd de uitvoering ervan toevertrouwd aan aannemer POTTIER mits de som van 77.900 frank.

Het jaar daarop kon de Gendarmerie van de Kapucijnenstraat verhuizen naar de Boulevard du Midi.

Het zou verkeerd zijn te denken dat onmiddellijk begonnen werd met de afbraak van de oude Gendarmeriekazerne om de geplande overdekte markt op de richten.

De Stad had op dit ogenblik te kampen met een nijpend gebrek aan schoolgebouwen en na snel uitgevoerde aanpassingswerken en later zelfs aanbouw van nieuwe lokalen fungeerde de kazerne nog ongeveer 14 jaar als schoolcomplex en pas in 1902 werd ze afgebroken en kon er gestart worden met de bouwwerken van wat naderhand de vleesmarkt zou worden.

Reeds in 1946 werd door de Rijksacht gewag gemaakt dat de kazerne aan de Alfons Pieterslaan niet meer aan de behoeften voldeed.

Er werd geopteerd om een nieuw gebouw op te richten aan het rond punt KENNEDY van de autosnelweg.

Na de verwerving van de benodigde gronden werd echter in 1973 door de Rijkswacht beslist om, ingevolge nieuwe normen inzake de inplanting van de Territoriale Rijkswachteenheden, af te zien van deze plannen. Het was immers de bedoeling van de Rijkswacht te opteren voor een complex binnen het stedelijk weefsel. Daardoor werd de mogelijkheid geboden van vlugge interventies en een intensere sociale integratie naar de bevolking toe.

Uiteindelijk werd beslist de bestaande kazerne in de Alfons Pieterslaan af te breken en een nieuwbouw te voorzien op dezelfde plaats en met de aankoop in 1984 van de achterliggende panden nummers 90 en 92 in de Euphrosina Beernaertstraat het complex uit te breiden.

Op 30.03.1995 werd de nieuwe Rijkswachtkazerne in gebruik genomen en op 04.05.1995 volgde dan de officiële opening.

#### Bronnen :

- Brochure "De Rijkswacht eeuwen geschiedenis en 30 jaar koninklijke geleide" uitgegeven naar aanleiding van een tentoonstelling te Brussel 13-24 juni 1968 gerealiseerd door de Rijkswacht in samenwerking met het Algemeen Rijksarchief.
- Dagblad "Het Volk" regionaal nieuws "Rijkswacht Oostende. Geschiedenis van een kazerne", vrijdag 02 juni 1989. Een gesprek met Daniël FARAZYN.
- Rijkswacht complex Oostende 4 mei 1995. Een brochure gerealiseerd door de persdienst en de Directie West-Vlaanderen van de Regie der Gebouwen.
- Eigen documentatie

## M.S. PRINCE BAUDOIN

door A. GOETHAELS

Dat de maalboten van de Oostende-Doverlijn actief werden ingeschakeld door de Royal Navy in de oorlogsmachine van W.O II is genoegzaam gekend. Dit gegeven werd aangesneden door o.a. Ferdinand GEVAERT in zeewezensprokkels 5 en 6 (De Plate 96-143/152 en 96-172/183).

In zeewezensprokkels 8 (De Plate 96-264 kon voor de MS. Prince Baudouin geput worden uit het persoonlijk logboek van E. CHAPEL voor de periode 18.05.1940 tot 31.03.1941.

Maar de Prince Baudouin bleef langer dan de beschreven periode in dienst van de Britse Admiraliteit of van de Royal Navy ! Het onderstaand artikel wil een vollediger beeld geven van de opdrachten van de M.S. Prince Baudouin tijdens W.O. II.

In het begin van W.O. II werd de haven van Dover gesloten voor alle schepen met commerciële doeleinden en werd Folkestone de aanleghaven in de U.K. voor de maalboten.

De M.S. Prince Baudouin meerde voor de eerste keer aan te Folkestone op 4 september 1939. Tot 10 september deed het schip dagelijks de overtocht Oostende-Folkestone en terug.

Acht maanden later, op 18 mei 1940 verliet de M.S. Prince Baudouin onder bevel van Cdt. Charles TANGHE, Oostende met bestemming Engeland. Ze had 1.500 vluchtelingen, een vracht documenten van diverse ministeries en de goudvoorraad van de nationale bank aan boord. Ter hoogte van de Fairy Banks werd het schip door twee stukas met bommen en mitrailleurvuur bestookt.

Op 19 mei kwam de M.S. Prince Baudouin te Southampton aan.

### A. OPERATIE AERIAL. De evacuatie van N.W. Frankrijk

Op 2 juli verlaat de M.S. Prince Baudouin Southampton met bestemming Brest. Ze was op 5 juni terug in Southampton en vertrok dan onmiddellijk naar Cherbourg waar ze op 6 juni aanmeerde. Ze scheepte er soldaten in en vertrok dan terug naar Southampton.

Op 9 juni verlaat ze Southampton voor een reis naar Brest en terug.

Op 13 en 17 juni schepen ongeveer 3.000 Britse soldaten in op de M.S. Prince Baudouin te St. Malo. Ze worden ook naar Southampton overgebracht.

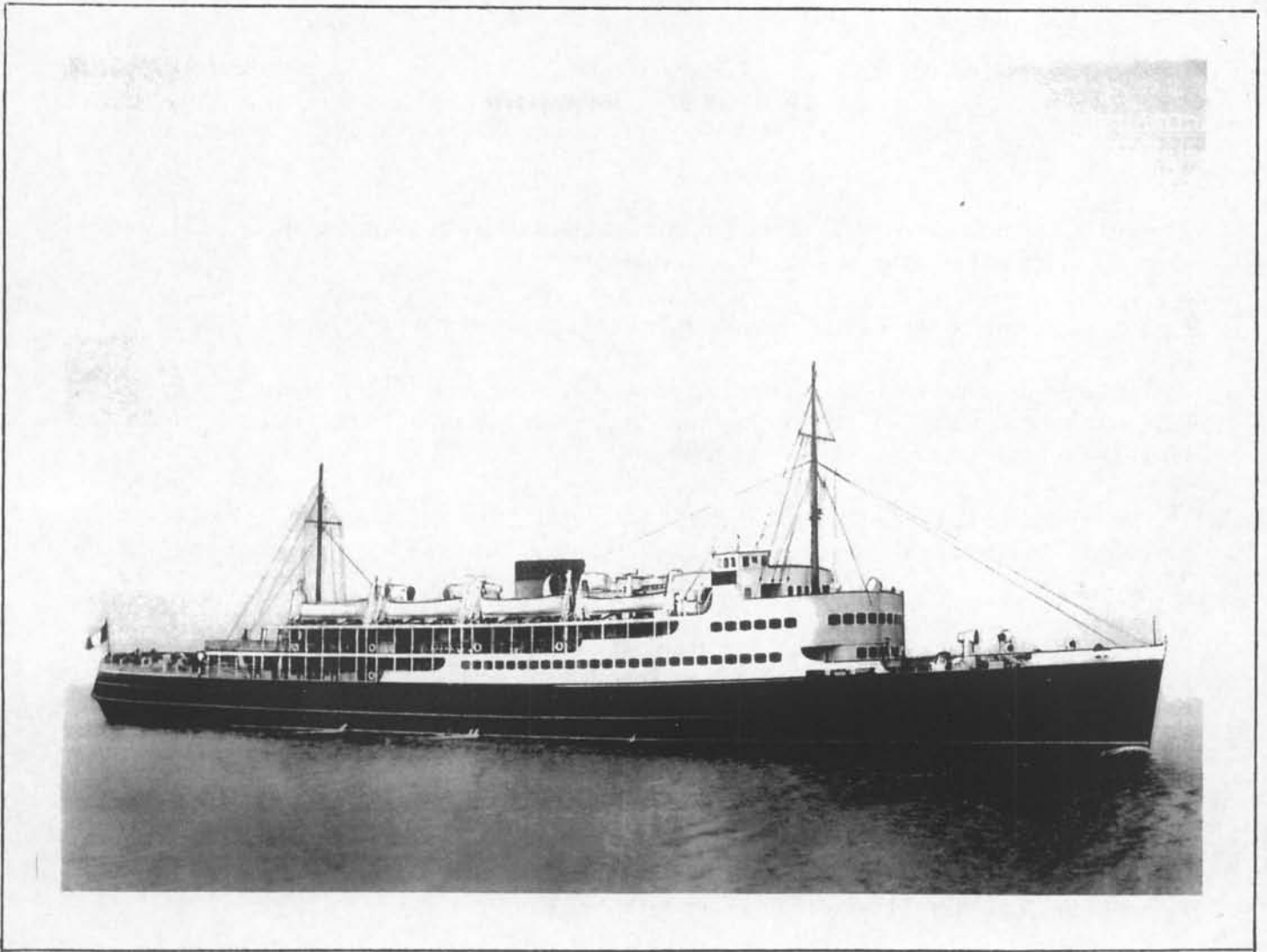
In augustus 1940 besloot de Britse Admiraliteit het schip om te bouwen tot "Fleet-air torpedo target vessel", maar de Admiraliteit kwam op haar beslissing terug.

Tot 30 oktober bleef het schip te Southampton. Op 31 oktober ging ze voor anker in de Solent en op 1 november vaarde ze in konvooi naar Dartmouth waar ze op 2 november aanmeerde. Op 3 november afgevaren uit Dartmouth moest ze er wegens weersomstandigheden terugkeren.

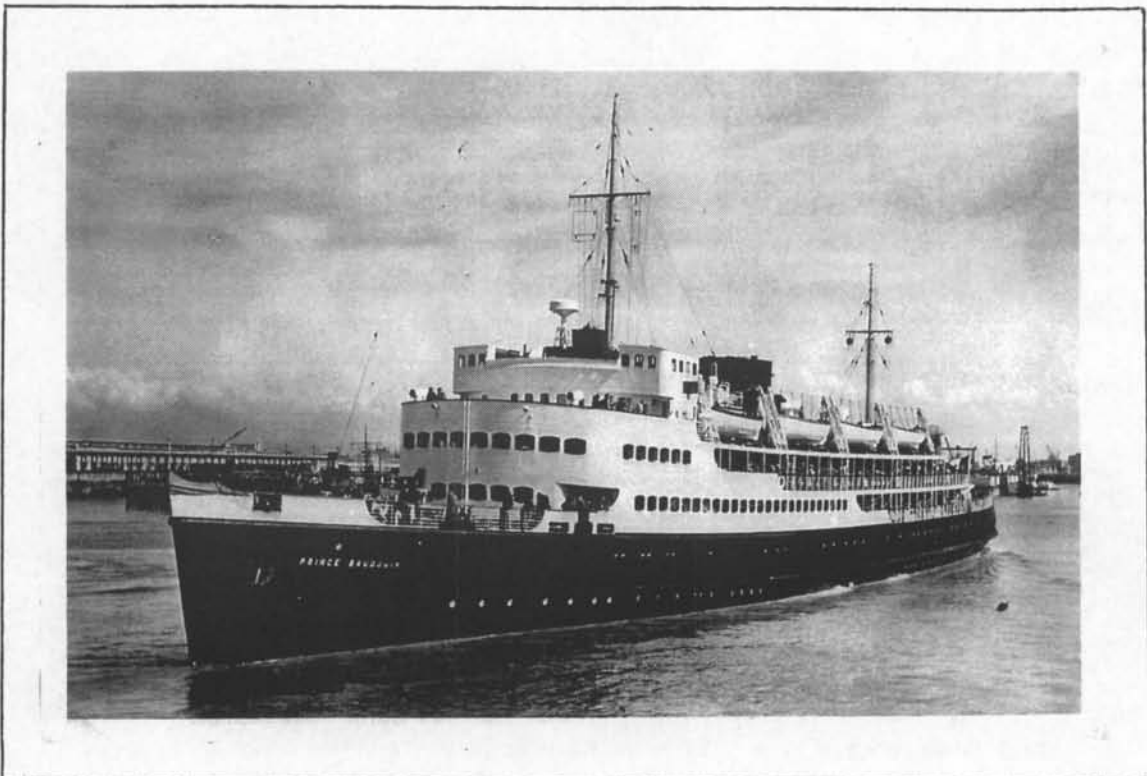
Op 5 november voeren ze konvooi naar Pembroke docks. Daarna vertrok ze naar Gourock. Op haar weg naar de Clyde kwam ze in aanvaring met de koopvaardij-schepen, de "Mahsud" en de "Graslin". Op 3 maart vaarde ze af naar Dumbarton voor herstellingswerken.



M.S. PRINCE BAUDOIN.



M.S. PRINCE BAUDOIN, foto genomen in 1935.



M.S. PRINCE BAUDOIN, anno 1946.

## B. BRITS BEVOORRADINGSSCHIP EN TRANSPORTSCHIP

In juli 1941 werd gepland om het schip als bevoorradingsschip te laten dienst doen in het oosten van de Middellandse Zee !

Ze werd bemand door een Britse bemanning en voer onder de Britse koopvaardijvlag (Red Ensign). Haar lig- en herstellingsbeurt was ten einde in augustus 1941.

Op 3 oktober verliet de M.S. Prince Baudouin de Clyde met bestemming Capetown (Zuid Afrika).

Ze bunkerde op zee tussen St. Helena en Capetown in de zuidelijke Atlantische Oceaan, het bevoorradingsschip was de H.M. "Darbyshire". Tijdens die bevoorrading liep ze averij op aan haar bovenstructuur en aan vier van haar reddingsboten.

De herstellingswerken hielden de M.S. Prince Baudouin op in Capetown van 30 oktober tot 25 november. Via Durban, Mombassa, Aden, door de Rode Zee en door het Suezkanaal ging het naar Alexandrie.

Ter ondersteuning van het leger in de woestijn was haar eerste opdracht in de Middellandse Zee twee heen en terugreizen tussen Alexandrie en Tobruk.

Op 1 maart 1942 verliet het schip Port Saïd met bestemming Famagusta waar ze 370 Griekse vluchtelingen naar Haïfa moest overbrengen. Op 12 maart bracht ze een Indische brigade over van Cyprus naar Palestina.

Op 17 maart werd het schip naar de Rode Zee gestuurd, haar opdrachten brachten haar 3 keer in Massawa in Ethiopië en 2 keer meerde ze aan in Port Soudan.

De M.S. Prince Baudouin werd toen door de Britse Admiraliteit ongeschikt verklaard voor verdere diensten in de Middellandse Zee, zodat ze, na het doorvaren van het Suezkanaal in Port Saïd bleef liggen van 11 april tot 31 augustus.

De terugreis naar de U.K. verliep via het Suezkanaal, ze meerde voor dringende herstellingswerken aan de motoren aan te Massawa en vaarde dan naar Aden, Mombassa, Durban en Capetown. In al deze havens werden troepen en burgers ontscheept of ingescheept. Van Capetown ging het naar Londonderry waar ze goederen en passagiers aan land zette. Na het inslaan van brandstof vertrok ze naar Tilbury.

## C. INFANTRY LANDING SHIP (small)

Operatie Neptune – De landing in Normandië.

Op 29 november 1942 kwam de M.S. Prince Baudouin de Thames opvaren om te Tilbury omgebouwd te worden tot Infantry Landing Ship (small).

De ombouw was gebaseerd op dezelfde lay-out als voor de M.S. Prince Philippe en de M.S. Prins Albert zodat ze zou geschikt zijn voor het vervoer van (acht) landingsboten.

Op 8 november 1943 werd ze herdoopt tot H.M.S. Prince Baudouin, ze verliet op 24 november 1944 de Thames om te gaan oefenen in Schotse wateren.

Op 15 januari 1944, slipte voor Oban het anker met als gevolg dat door een botsing één van haar landingsboten niet meer zeewaardig was.

Vanaf eind maart, en met het oog op de nakende landing in Normandië, verbleef de H.M.S. Prince Baudouin aan de Engelse zuidkust.

In juni scheepten te Weymouth stoottroepen in. Ze vaarde als deel van het Assault Convoy 1 naar het American Western Task Force gebied en bereikte op 6 juni om 03.34 u Omaha Beach, haar ankerplaats. Dezelfde avond keerde naar de Solent terug. Ze deed in de volgende weken, met versterkingstroepen en materiaal aan boord, meermaals de overtocht.

Op 12 juli verliet ze de Solent met bestemming Cardiff waar ze gereed werd gemaakt voor het volgende taak : operatie Dragon.

De H.M.S. Baudouin kreeg het bevel om naar Falmouth te varen waar ze op 24 juli vertrok met als bestemming Napels.

#### D. DIENST IN DE MIDDELLANDSE ZEE

Operatie Dragon – De landing in Zuid Frankrijk.

H.M.S. Prince Baudouin kwam op 3 augustus in Napels aan. Ze stoomde acht dagen later op naar de zuidfranse kust waar speciale troepen ontscheepten in port Cros en op de Levant eilanden. Op 25 augustus was het schip terug in Napels.

Iets later vaarde ze naar Augusta (Sicily) waar ze terug vertrok op 6 september met als bestemming U.K. via Gibraltar.

Ze was in de Clyde op 14 september waar ze tot oktober voor anker bleef. Eerst was ze gemeerd aan een boei bij Greenoch, later in Loch Fyne. Daar werd vastgesteld dat één van de krukassen gebroken was. Een vervangas was niet voorradig zodat deze herstelling meer dan 6 maanden zou duren !

Eind maart 1945 kwam de H.M.S. Prince Baudouin terug in de vaart. Ze werd naar Hoboken (België) gestuurd om aangepast te worden voor operaties in tropische gebieden, dit als voorbereiding voor diensten in het verre Oosten, nl. de oorlog tegen Japan...

Door het sluiten van de vrede werden de werken op 13 oktober stilgelegd wat het einde betekende van haar dienst bij de Royal Navy.

#### E. DE NAOORLOGSE TIJD

Na een opknapbeurt deed de M.S. Prince Baudouin op 24 juli 1946 de speciale overtocht van Oostende naar Dover en terug. Deze jubileumreis kaderde in de eeuwfeesten van de Oostende-Dover passagiersdienst.

Daarna voerde ze opnieuw in geregelde dienst op de lijn tussen Oostende en Folkestone. Vanaf oktober 1946 werd Dover voor alle schepen geopend en hadden de maalboten, na een onderbreking van zeven jaar, terug Dover als aanleghaven in de U.K.

In 1963 werd de M.S. Prince Baudouin accommodatieschip te Zelzate. Ze werd in 1968 gesloopt in België.

## F. ANDERE GEGEVENS

|               |   |
|---------------|---|
| Werf          | : Cockerill   |
| Lengte        | : 109.92 m  |
| Breedte       | : 14.97 m   |
| Tonnemaat     | : 3.120 BRT   |
| Max. snelheid | : 25.25 knopen (snelste schip van de wereld (1934)) |
| P.K.          | : 17.000 PK   |
| Motor         | : Sulser  |
| Stapelloop    | : 16 september 1933                                 |
| Maidentrip    | : 13 augustus 1934                                  |

## G. BRONNEN

- The Belgian Marine Administration "Prince Baudouin" of 1934 door B.M. LEEK.
- War Service of the "Prince Baudouin" door Ray BUCK.
- De "Prince Baudouin" antwoord niet meer door J.M. PYLYSER.
- La malle Prince Baudouin.
- Short sea : long war door John de S. WINSOR.
- Ferries of Dover door John HENDY.
- Ferries of the English Channel, Miles COWSILL.
- European Ferry Scene.
- België, zeevarende natie ?
- Vijfkwart Eeuw Male, door F. GEVAERT.
- Zeewezensprokkels (De Plate) door F. GEVAERT.
- De Oostende Dover krant.
- Oostende Dover Folkestone door R. BORREY.
- De Dover-Ostend line door John HENDY.
- De geschiedenis van onze nationale zeevaartlijn Oostend-Dover-Folkestone van hun ontstaan tot nu.
- IIIde internationaal congres van de zee, verslagen Oostende 18 tot 22 juli 1946.
- Dover to Ostende
- Eeuwfeest van de lijn Oostende-Dover 1846-1946 door A. BURBURE DE WESEMBEEK.

## OOSTENDE TIJDENS DE EERSTE WERELDOORLOG (53)

door Aimé SMISSAERT (+)

Zaterdag 6 Maart. –

### HONDERD DRIEENVEERTIGSTE DAG DER BEZETTING

Een kalme dag. Deze morgen werden een 10 tal bootjes – zeker om den Yser over te varen (?) – met den tram in de richting van Middelkerke vervoerd. Ook 5 der luxebadkabiënen sloegen dezelfde richting in ; 2 andere luxebadkabiënen verlieten de stad langs den Thouroutschensteenweg. Wij hebben ons laten zeggen dat de Duitschers baden zullen inrichten aan den Yser. De menschen kunnen nog niet laten van lachen in de droevige tijden die wij beleven !

Deze laatste dagen hebben de Duitschers kannen van 28 opgesteld, in een beetenveld, achten den Schorredijk, tusschen Leffinghe en Steene, op het grondgebied van Snaeskerke. Zij vermaanden de bewoners van den omtrek om hunne deuren en vensters open te laten, waneer er zou geschoten worden; de bewoners van 2 huizen, gelegen op ongeveer 500 meters der kanonnen werden verwittigd dat hunne huizen, reeds van een zeer eerbiedwaardigen ouderdom zijnde zouden invallen. De kanonnen in kwestie zijn verdoken achter een soort van boschje door de Duitschers gemaakt met de boomen die zij uitkaptten langs het Leffinsch kalsijtje. Heden werden, als probeering, eenige schoten met die kanonnen gelost.

Kanonnen zijn ook opgesteld op den Zeedijk, tusschen den Hippodroom Wellington en den ingang der ... (onleesbaar) ... nonnen zijn derwijze gericht dat zij het gedeelte onzer reede, begrepen tusschen het Palace-Hotel en de staketsels, kunnen bestrijken. Die halve batterij werd "batterij Gneisenau" gedoopt.

Een waaghals van een Duitschen officier, vergezeld van twee matrozen poogde deze namiddag, om kwart voor 11 ure, met een bootje de sasjes, op het Sas-Slijkens, af te varen. Hij gerocht met zijn bootje tot op een tiental meter der sasjes, doch het brooze vaartuigje werd door den vloed meegesleept en alles wat de vereenigde krachten der opvarenden vermochten was het bootje te doen omkantelen : de twee matrozen konden al zwemmend de sasdeuren bereiken en aldus worden gered, doch de officier verdronk.

Zondag 7 Maart. –

### HONDERD VIERENVEERTIGSTE DAG DER BEZETTING

Moorddadige vliegeraanval : 3 dooden.

Deze namiddag, een 10 tal minuten voor 2 ure, kwamen twee vliegtuigen der bondgenoten over onze stad gevlogen. De Duitsche kanonnen schoten er 4 maal op zonder ze te treffen.

De vliegtuigen waren veel te hoog; ongeveer 45 seconden na die schoten liet een der vliegtuigen eenen bom vallen, op twee seconden tijdruimte gevolgd door eene tweede, en 5 sec. later door eene derde; daarna verdween het eene vliegtuig, terwijl het tweede nog wel 5 minuten lang in de lucht bleef zweven.

De eerste bom viel op het gaanpad van het eerste hoveken der Leopoldslaan, dicht bij den Kursaal, rechtover de "Villa Noël" en het huis FRANCIS coiffeur : een diepe put werd in het

voorland gemaakt en een stuk der bom vloog tot in den gevel van het huis FRANCIS voornoemd; twee jonge vrouwen en een meisje van een tiental jaren oud, die zich juist op het gaanpad der "Villa Noël", bevonden werden door het stuk getroffen. Het meisje werden op den slag gedood, de hersens plakten aan den grond; een der jonge vrouwen leefde nog eenige oogenblikken, terwijl de derde doodelijk werd getroffen. De twee lijken werden gelegd in den gang der "Villa Noël"; terwijl het derde slachtoffer in auto naar het Hôtel des Thermes werd overgebracht, alwaar het na een paar uren overleed. E.H. COLENS, onderpastoor der SS. Pieter en Pauluskerk vroeg tevergeefs toegang tot het Hôtel des Thermes, om aan het ongelukkig slachtoffer de hulp van den godsdienst te verleen – alle toegang werd hem geweigerd.

Later in den voormiddag, werden de drie lijken naar het doodenhuis overgebracht. Ziehier de namen der slachtoffers : Sidonie VANDEN HOUWEELE, geboren te Middelkerke op 26 Maart 1904, dochter van Charles en Eugenie DEJONGHE, wonende te Middelkerke. (Sidonie is het oudste van 11 kinderen); Louise VELLE, geboren te St Pieterscapelle den 2<sup>e</sup> April 1897, dochter van Leopold en Augusta VERYSER, wonen te St Pieterscapelle; Magdalena MOLLET, geboren te Slype op 30 Oogst 1896, dochter van Frans en Elise DEBARGIE, wonende te Slype.

Door het vallen van de eerste bom werden eenige ruiten gebroken in den Kursaal en het "Hôtel des Arcades", hoek Leopoldslaan, zeer veel in de "Villa Noël", 27 Leopoldslaan, het huis FRANCIS, 25, id., het "Avenue Hôtel"; 23, id., en in de "Société Française de Banque et des dépôts"; 21, id. en eenige bij M. Edm. VALCKE-TRATSAERT, pasteibakker, nr 19 id. Ook op den overkant der Leopoldslaan werden veel ruiten gebroken in het "Hôtel Impériale", in het nr 32 dezer laan, in de "Villa Rachel", nr 30, in de "Villa Marguerite" nr 20, in de villa "Loveday House" nr 26, en in het "Savoy Hôtel", bij M. GILISSEN, nr 24, Leopoldslaan en bij M. Maurice ELLEBOUDT, nr 22 derzelfde laan.

De tweede bom viel in 't midden der Hendrik Serruyslaan, rechtover de planken afsluiting die den hoek der Babylonestraat maakt : daar werd in de kalsijde een put gemaakt van ongeveer 45 ct. Lengte op 30 breedte en 15 diepte. Een duitsche matroos, die juist voorbij kwam; kreeg een stuk der bom in zijn linker arm; hij werd verzorgd in het huis van M. August GYSEL, meester-schilder, nr 22 der H. Serruyslaan; de arm zal moeten afgezet worden. Hier ook veroorzaakte de bom veel stoffelijke schade, ruiten werden gebroken in de "Café de la Poste Centrale", nr 20, H. Serruyslaan, bij M. GYSEL, voornoemd, bij M. DEJONCHE, nr 24 in derzelfde laan, in de café "In 't Hof van Belofte" nr 26 id? in de "Villa Marguerite" nr 34 id., in de "Villa Louise", nr 36 id., bij Mevr. wed. J. GENACHTE, nr 38 id., bij M. Alfons SIMON, nr 40 id., in 't nr 42 id., in de herberg LINGIER, op den hoek der Serruyslaan en Jozef II straat en, op den anderen hoek dezer straat en bij den welgekenden kleermaker -, M. G. DEVOLDER. In sommige dezer huizen, nl. in de "Villa Marguerite", bewoond door M. Th. VAN TONGELEN, bevelhebber der pompiers, en nevens de deur, zijn al de ruiten in. Ook in de Babylonestraat werden ruiten stuk geslagen, bij Mevr. wed. WILLECOMME, nr; 21 (ook het marmer harer lavabo en vele antieke postuurtjes die er op stonden, kapot), in het onbewoond huis STEENBRUGGE, nr 19, in het onbewoond huis BOOMERS, nr 17, in het gevang HOULEY, nr 15, in het onbewoond huis DECEUNINCK, nr 13, bij M. Charles MAERTENS, nr 11 en in het huis nr 9 (onbewoond).

De derde bom viel op de Keizerskaai, rechtover het "Hôtel Ibis" en kwam terecht tusschen een stoomtram en een paal van den elektrieken tram. De stoomtram bestond uit het machien, 3 wagons, een paar open kolenwagons, eveneens vol duitschers en dan nog verder eenige wagons. Hij kwam van Leffinghe terug met marine-infanteristen en stopte juist. De bom viel nevens den tweede der 3 wagons die het machien volgden – al de ruiten dezer wagons werden stuk geslagen, van de soldaten die er in zaten werden er 5 gedood en 26 min of meer erg gekwetst. Wij zager er twee van, die de beenen afgerukt waren en de darmen uit het lichaam hingen – van een der twee kon men ook het hert zien ! Brr ! 't Was om er koud van te worden ! Aan den voet der paal kon men, nadat de tram

was weggetrokken, eene grote plas bloed zien. Het dak van de wagons was als doorzaaid met gaten door de stukken der dom gemaakt.; op het voorste platform van den tweeden waggon bemerkten wij een beentje waaraan nog bloed en vleeschvezels kleefden, waarschijnlijk een vingerlid; op de achterste platform van den eersten waggon, bloedsporen en eenige zichtkaarten, met slijk en bloed besmeurd. Eene der zichtkaarten draagt de beeltenis van het H. Hert, op eene der ander kan men nog het postmerk "Cuxhaven" lezen...!! De dooden en gekwetsten bleven niet lang ter plaatse liggen, want, eens het eerste oogenblik van angst voorbij, kwamen van alle kanten duitsche soldaten toegelopen, waarvan de eenen hielpen aan het wegdragen der slachtoffers, en de andere, met een weinig hoffelijkheid en zeer veel geduld (dat mag gezegd zijn) het publiek op afstand hield.

Op de Keizerskaai werd ook stoffelijke schade aangericht nl. schier al de ruiten in bij M. Henri DESMET, nr 7, bij M. Arseen LOUF, nr 8, en bij M. Aug. LAROYE, nr 9 en in het Baubüro Frans SCHULTER (Hotel Ibis) nr 10; daarenboven 35 kleine ruitjes in 't bisschoppelijk College en eenige ruiten bij M. Maurice VANDEN HEYDE, bij M. Jan DELEY, nr 15 en in 't "Hotel de Barcelone".

Onnoodig te zeggen dat het werpen der bommen, in stad eene uitnemende groote opschudding verwekte. Van alle kanten kwamen soldaten en nieuwsgierigen toegelopen, en onze medeburgers waren eens te meer ooggetuigen van den grooten...moed der duitschers; aan den achterkant van den Kursaal stonden een 80tal jagers gereed om zich in te schepen op een tram : toen ze het eerste vliegtuig zagen aankomen, liepen ze weg zoo snel zij konden. En weinig nadat in de Weststraat, de knal der eerste ontploffing werd gehoord, kwam aldaar een dog-cart aangereden, waarin 2 matrozen zaten, waarvan de eene maar altijd jammerde en kloeg dat zijn oor af was. Zij stapten af aan eene herberg der straat – en daar kon men bestatigen dat de wonde ...eene eenvoudige schram aan het oorlilletje was !!!

Eens de vliegtuigen buiten zicht keerde de moed bij de duitschers terug en zelfs bij zekeren veldgendarm de moed om onbeschoft te zijn ! De kerel ('t is dezelfde die de wacht houdt wanneer de lichte kooien zich in zeker huis der Karel Janssenslaan moeten aanbieden) de kerel, die eerder scheen te bijten dan te spreken, verdreef nieuwsgierigen en soldaten, ja zelfs officieren van de Leopoldlaan, en dit op zulke ultra-beleefde wijze, dat men moeilijk de weerspleete ervan zou vinden.

Later duchtig op zijne plaats gezet geweest zijnde, trok hij er brommend vanonder, doch van den ganschen namiddag mocht niemand de plaats naderen waar de bom was gevallen.

Op de Keizerskaai, echter, waren de duitsche schildwachten veel inschikkelijker – daar mocht het publiek ongestoord weg en weer wandelen – blijven staan mocht men echter niet !

Een ooggetuige verklaarde ons dat het oprecht vermakelijk om zien was hoe de soldaten zich haastten den tram te verlaten, eens de bom gevallen : er waren er zelfs die door de vensters kropen !

Ruim een half uur na het werpen der bommen, speelde een muziek in de Zeestatie, en van 3 tot 4 gaf het muziek der mariniers zijn gewoon concert in het Leopoldspark, alsof niets zou gebeurd zijn.

De bom der Leopoldlaan miek een vierde slachtoffer : een duitsche jager-soldaat, die een stuk van het hoofd en het rechter been werd afgerukt en het linker been werd gebroken. De ongelukkige verjaarde juist op heden; hij had zijn koffijpulleken in de hand en was op weg om naar den Helder koffij te gaan halen. De bom viel rakelings neven hem. Een soldaat die hem vergezelde werd een paar meters ver weggeslingerd, doch bekwam geen letsel. Het lijk werd in allerhaast door een duitsche auto weggebracht.

Er vielen, niet drie bommen, maar wel vijf : de twee eersten kwamen terecht op het strand vlak voor den Kursaal. Ons Feestpaleis schokte tot in zijne grondvesten, doch geene schade werd aangericht.

De politieagent Victor LESAFFRE, van dienst op de Keizerskaai, hielp aan het oprapen der duitsche soldaten, door de bom gedood of gekwetst. Hij zei tot een duitscher, dat men hier niet te doen had met eene bom, maar wel met het ontploffen van een duitsche schrapnell. Hij werd aangehouden en opgesloten.

Hij werd naar Duitschland gestuurd en bleef er tot januari 1918.

Deze namiddag wandelde de genaamde Frans BORDON, een doofstomme kleermakersgast bij M. Guillaume DEVOLDERE, in de Kapellestraat. Hij zag, al het ander voetpad, een zijner kamaraden, een doofstomme als hij. Zij hielden, van over de straat een praatje, daartoe de teekens der doofstommen in gebruik. Een marinier schoor BORDON bij de kraag en leidde hem naar de Kommandantur, waar de ongelukkige, niettegenstaande uitleggingen, en de tusschenkomst van zijn baas 3 mark mocht betalen en tot 3 dagen gevang werd veroordeeld.

“Wir sind doch keine Barbaren”, zeggen de duitschers – neen, neen, ’t is ’t katje !

Volgend bericht werd heden in het Stadhuis uitgehangen :

#### BERICHT

De vergoeding voor huisvesting van de duitsche troepen zal den 1sten en op het einder dezer maand geregeld worden.

Oostende, den 7 Maart 1915

De Burgemeester,

A. LIEBAERT

Heden werd, aan het stadhuis, in het kasken aan de huwelijksbeloften voorbehouden, de huwelijksbelofte uitgehangen, aangegaan tusschen Victor CHAFFART en Eupharsia SCHMITT, beide werklieden alhier wonende.

Maandag 8 Maart. –

#### HONDERD VIJFENVEERTIGSTE DAG DER BEZETTING

Van heden af wordt het brood slechts 40 ct. De kg. meer verkocht.

Bij M. Guillaume DEVOLDERE, kleermakersbaas, hoek Jozef II straat en H. Serruyslaan, kwam deze morgen een duitsche onderofficier binnen met een paletot, die te lang was voor hem en die hem vroeg dien paletot voor hem in orde te brengen. M. DEVOLDERE antwoordde dat hij geen reparaties deed, dat bovendien, zijn knecht door de duitschers gevangen was genomen. Een half uur later moest hij naar de Kommandantur, waar hem eene boete van 300 mark werd opgelegd.

M. COPPIETERS; die voor den oorlog het maken aannam van de brug op de afleiding der Brugsche vaart (achter de kerk van Slykens) kwam vandaag naar hier over met het oog op de voltooiing dezer brug.

Frans Lamoot, de lokaalhouder van den Volksbond, hat het water afgesloten voor de duitschers, die in de vrije school der Constantinopelstraat woekeren, omdat die gasten misbruik mieken van dit



water. Hij krijgt daarvoor 20 mark boet.

Deze morgen om 8 ure, werd M. DANNEEL, hoofdkommissaris bij GLASMER (officier der Kommandantur) geroepen. Hij kwam niet rap genoeg naar 't gedacht van den Pruis, die hem met 4 soldaten, bajonet op het geweer, uit zijn huis deed halen. Na eenigen uitleg mocht M. DANNEEL vertrekken.

Ziehier de reden waarom M. DANNEEL deze morgen niet op uur was : de politieagent Emiel CASSELMAN, (op dienst zijnde op 't politiebureau der Groot Markt) was gister door een soldaat belast geworden den hoofdkommissaris te verwittigen dat hij heden, om 8 ure, in de Kommandantur moest zijn. CASSELMAN was in de gelegenheid niet zijn overste te zien...

Hij is de duts der zaak : hij krijgt 5 dagen gevang.

Dinsdag 9 Maart. –

#### HONDERD VIERENZESTIGSTE DAG DER BEZETTING

De geloovigen, die deze morgen naar de eerste mis, in de HH. Petrus en Pauluskerk gingen, waren niet weinig verwonderd gansch het portaal vol te zien staan met beelden, altaar, kruisweg, enz. : het waren de meubelen der kapel van het klooster van "La Providence" van Middelkerke, gedurende de nacht door de Duitschers daar gebracht.

Aan den hoek van Petit Paris staan, gansch den dag, matrozen met een rood vlagsken in de hand : al de autos, die aldaar voorbij komen, uit de richting van Leffinghe of Nieupoort, moeten blijven staan en de paspoorten hunner geleiders worden nauwkeurig nagezien.

Deze namiddag om 4 ure, had in de kerk van O.L.V. (Hazegras), de begrafenis plaats van het meisje Sidonie VANDENHOUWEL, Zondag op de Leopoldslaan door eene bom gedood.

Daar wij op de voorvallen van Zondag terug komen, vergeten wij niet aan te stippen dat vele menschen hoegenaamd niet aannemen willen dat er bommen werden geworpen : het zijn Duitsche schrapnells, die in de lucht niet ontploften, dank zij hun slecht maaksel ! Ja en neen, is een lang strijden, later zullen wij misschien wel over deze zaak, gelijk over nog vele andere, meer en, ditmaal, juist nieuws vernemen.

Heden overleed alhier eene oude Oostendsche figuur, de genaamde Joanne DEMEERE, beter gekend onder den bijnaam van Wanne MEYERS. Gedurende jaren en jaren hield deze vrouw in het nr 77 der St-Paulusstraat, een soort van logementhuis voor armoedige lieden. Hare herberg droeg voor opschrift "In de Maagd van Gent", doch bij de bevolking was zij niet anders gekend dan onder den naam van "de glazen kas" (vroeger "de Cadran Bleu"), en het "droog logiest". Mits eenige centiemmen kon men daar slapen en ontbijt bekomen. De Duitsen, die op het politiebureau kwamen klagen dat ze niet wisten waar slapen, werden door de police bij Wanne MEYERS gedaan.

Joanna DEMEERE, die te Oostende geboren werd op 2 Februari 1835, en dus 80 jaar oud werd, was zeer mild voor de armen : alhoewel haar logiest goed trok, ging zij totaal ten onder, en over een paar jaar zag zij zich gedwongen hare zaken over te laten. Sinds dien leefde zij op een kamerken in het nr 64 der St-Paulusstraat, vlak over haar oude woning. Sedert eene maand zag zij zich verplicht haar brood te gaan bedelen....!

Volgende plakbrief, in 't Vlaamsch en 't Duitsch opgesteld, werd heden uitgeveerdigd :

## BEKENDMAKING

Betrekkelijk de politie der honden

- 1) Het is verboden, hondenkarren tot vervoer van personen te benuttigen; de leider moet er nevens gaan en een der tramen vasthouden.
- 2) Het is verboden, hondenkarren zwaarder te belasten dan de dieren dragen kunnen.
- 3) Het is verboden, kleine honden als trekdieren te gebruiken.
- 4) Het is verboden honden vrij te laten rondlopen; zij moeten op den halsband den naam van den eigenaar dragen en steeds aan een lijn vastgehouden worden.

Overtreders worden streng gestraft.

Oostende, den 7 Maart 1915  
De Duitse Kommandantuur,  
BITTINGER  
Kapiteinluitenant en Stadskommandant

De stad kreeg heden bericht van wege de duitsche overheid dat deze enkel de opeiseringen; sedert de, 15<sup>e</sup> Januari voor de voeding der troepen gedaan, betalen zal. Men zal zich herinneren dat, tot het bekomen der maandelijksse oorlogsvergoeding van 40 millioen, de duitsche overheid zich verbonden had vanaf hoogergemelden datum alle opeiseringen te betalen – men ziet nu eens te meer hoeveel staat men op het woord eens duitschers maken mag !

Woensdag 10 Maart. –

### HONDERD ZEVENENVEERTIGSTE DAG DER BEZETTING

Deze morgen, om 8 ure, had in de kerk van O.L.V. (Hazegras), de lijkdienst plaats van Louise VELLE en Magdalena MOLLET, verleden Zondag op de Leopoldslaan door een stuk bom gedood.

Ten gevolge van het groot aantal leerlingen, die de Broederschool bijwonen, in den Volksbond gehouden, wordt er van heden af les gegeven door MM. HUYGHEBAERT, koster en gewezen onderwijzer te Middelkerke, LEPEZ, onderwijzer te Mannekensvere en HOUCKE, onderwijzer te Westende.

Deze voormiddag sprong, op de Keizerskaai, een marinier, die naar het front moest vertrekken, onder een aanstoomenden tram en werd deerlijk gekwetst opgenomen. Hij werd naar de ambulancie van het "Hotel des Thermes" overgebracht.

Ziehier aan wat men het uitveerdigen der duitsche verordening op de honden toeschrijft : te Brussel, zeggen de eene, te Gent zeggen ander, te Brugge, volgens derden, liep dezer dagen een hond rond met aan zijn steert een plakkaat waarop : "Al ben ik een hond, Ik vaag de keizer aan mijn k... !

De hond zou door de duitschers doodgeschoten zijn geworden en, in hunne woede, zouden zij besloten hebben geene alleenlopende honden meer te dulden.

Wij geven de uitlegging voor wat ze weerd is, doch wij denken eerder dat bedoelde maatregel ingegeven werd door het feit dat zooveel honden, zonder meester, op straat loopen.

# James Ensor

## 1999

### PERSNOTA : 16<sup>de</sup> ENSORBAKEN TE OOSTENDE ?

Na de officiële opening van het Ensorjaar op 23 januari 1999 in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende, heeft de jonge uitgever Photo Tropic besloten om zelf een baken te integreren te Oostende en dit gelegen langs de Albert I Promenade 66. Deze (16<sup>de</sup>) baken kreeg als titel mee: "James Ensor bekeken door het oog van een jonge uitgever" en is te bezichtigen in de etalage. Het bestaat uit een compositie van 16 postkaarten formaat 10 x 15 cm, geplastificeerd en gedrukt op luxepapier. De achterzijde van de postkaarten is bedrukt in 4 talen nl. Nederlands, Frans, Engels en Duits en de set postkaarten is voorzien van een verzamelomslag met als opdruk "James Ensor 1999". Deze unieke set kwam tot stand dankzij de medewerking van Norbert Hostyn, conservator van het Museum, familie Antony, kunstenaar August Michiels, fotografen Daniel de Kievith en Mike Louagie en zal te verkrijgen zijn vanaf 20 februari. Met deze uitgifte hoopt de uitgever zijn steentje bij te dragen tot het welslagen van het Ensorjaar. Tevens laat de uitgever weten dat bezoekers, onder begeleiding van een gids van de gidsenkring "Lange Nelle", een korting op de set kunnen bekomen. Dus in elk geval de 16<sup>de</sup> baken niet vergeten! Hier vindt U de beschrijving van de lijst aangaande. Voor meer informatie kan U steeds terecht op de volgende telefoonnummers 059 / 50 97 72 en 059 / 23 88 22 (zelfs in het weekend).

Portret van James Ensor © Photo Antony  
James Ensor gefotografeerd in een spiegelbol © Photo Antony  
James Ensor aan het harmonium voor het schilderij "De intrede van Christus in Brussel in 1889" © Photo Antony  
James Ensor: Christus bedaart de storm, 1891 © Sabam Belgium 1999  
James Ensor: Mijn dode moeder © Sabam Belgium 1999  
James Ensor: Zelfportret met bloemenhoed © Sabam Belgium 1999  
James Ensor: Zicht op Mariakerke © Sabam Belgium 1999  
James Ensor: De gendarmen © Sabam Belgium 1999  
Felix Labisse: Bonjour monsieur Ensor © Sabam Belgium 1999  
August Michiels: Keramische tegel aan het geboortehuis van James Ensor © Mike Louagie  
Zicht op O.L. Vrouw ter Duinenkerk © Mike Louagie  
Maskers van Ensor © Daniel de Kievith  
Grafzerk van Ensor © Mike Louagie  
Zeemonstertje © Daniel de Kievith  
Souvenirartikel uit de winkel van de familie Ensor © Daniel de Kievith  
Masker © Daniel de Kievith

# FOTOKOPIEHUIS DESNERCK DANIËL

Torhoutsesteenweg 196  
8400 OOSTENDE

Tel & fax : 059/50.31.46

Tel & fax : 059/51.76.52

## OPENINGSUREN

|                   |                           |
|-------------------|---------------------------|
| Maandag           | Gesloten                  |
| Dinsdag           |                           |
| Woensdag          | 08u30-12u00 & 14u00-19u00 |
| Donderdag         |                           |
| Vrijdag           |                           |
| Zaterdag          | 09u00-12u00 & 14u00-19u00 |
| Zon-en Feestdagen | Gesloten                  |

*tekststempel om zelf te maken*

4953



ROBERT NORMAN  
EXPORT MANAGER  
LINZER STRASSE 158  
A-4600 WELS AUSTRIA  
TEL. 07242 / 239-0

Max. 5 regels tekst

1 Set rubberen typen (6003)  
Schrifthoogte 3 mm: 26 posities per regel  
1 Set rubberen typen (6004)  
Schrifthoogte 4 mm: 21 posities per regel

4957



MAX. EIGHT LINES OF TEXT  
MAXIMUM HUIT LIGNES DE TEXTE  
HASTA MAX. OCHO LINEAS DE TEXTO  
BIS ZU ACHT ZEILEN TEXT  
PERTIMBRI FINO A OTTORIGHE  
TOT ACHT REGELS TEKST  
MAX. NYOLC SOROS SZÜVEGIG  
TEKST AO ВОСЬМИ СТРОК

Max. 8 regels tekst

1 Set rubberen typen (6003)  
Schrifthoogte 3 mm: 21 posities per regel  
1 Set rubberen typen (6004)  
Schrifthoogte 4 mm: 22 posities per regel

**OPENINGDATA HEEMMUSEUM IN 1999**

- elke zaterdag
- van 03 april t/m 18 april (gesloten 6 en 13 april)
- van 13 mei t/m 16 mei
- van 12 juni t/m 12 september (gesloten elke dinsdag)
- van 30 oktober t/m 07 november (gesloten 01 en 02 november)
- van 26 december t/m 02 januari 2000 (gesloten 28 december en 01 januari 2000)

telkens van 10u tot 12u en van  
14 u tot 17u



**BON** **COCK**  
**CAMERA**  
**SERVICE** 

Jozef II straat 44  
Hoek Christinastraat  
8400 Oostende

UITVAARTVERZORGING - FUNERARIUM

# Jan Nuytten

Het **uitvaartkontra**kt  
is de absolute **zekerheid**  
dat uw begrafenis of crematie  
zal uitgevoerd worden volgens  
**uw wensen** en dat uw familie  
achteraf **geen financiële**  
**beslommeringen** heeft



Torhoutsesteenweg 88 (h)  
8400 Oostende (Petit Paris)  
tel. 059 - 80 15 53