

Foto Luc • archief De Plate

Eerste handelsdok rond 1900

DE PLATE

Maandblad

-- MAART 2000



D E P L A T E 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 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 akkoord 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	Verantwoordelijke uitgever	Penningmeester	REKENINGEN
F. HUBRECHTSEN	O. VILAIN	J.P. FALISE	750-9109554-54
Gerststraat 35 A	Rogierlaan 38/11	H. Serruyslaan 78/19	000-0788241-19
8400 Oostende	8400 Oostende	8400 Oostende	
Tel-Fax 059/50.71.45	Tel 059/70.92.05	Tel-Fax 059/70.88.15	

JAARGANG 29
NUMMER 3
MAAND maart 2000

IN DIT NUMMER

Blz. 62 : **F. GEVAERT** : De Duitse verdedigingswerken in en om de haven van Oostende tijdens W.O.2. Deel 2.

blz. 72 : **R. SEYS** : Herinnering aan Aimé Mouqué.

blz. 75 : **R. BOTERBERGE** : Pleidooi in 1796 door de Oostendse kunstenaar Pierre Henri Pieters tot vrijwaring van het cultureel erfgoed.

Blz. 77 : **R. VANCRAEYNEST** : De installaties van het Zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930. Deel 1.

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:

Maart- ACTIVITEIT I

Zaterdag 18 maart 2000 om 09 u 30

Bezoek aan de Tractiewerkplaats van de NMBS

De tractiewerkplaats Oostende legt zich toe op het onderhoud op korte en middellange termijn van elektrische locomotieven en motorstellen. Dit omvat twee kernactiviteiten: preventieve controles en technisch onderhoud enerzijds, reinigen en gereedmaken van het materieel anderzijds. Sedert juni vorig jaar beschikt Oostende over een nieuwe werkloods die een radicale ommezwaai in het onderhoud vormt: tegelijkertijd op, onder en in de trein werken. De werktuigen zijn hoogtechnologisch en voldoen aan de hedendaagse milieueisen.

Deze tractiewerkplaats is één van de beste zoniet DE beste van het ganse NMBS-net en het is met een gerechtvaardigde fierheid dat dhr **Hubert SEYNAEVE** (gemeenteraadslid, hoofd van ACV-Oostende, en onderbureauchef van de NMBS) bereid is om deze werkplaats voor ons open te stellen en onder zijn leiding te bezoeken.

Dit kan echter maar op zaterdagvoormiddag en na vooraf in te schrijven Tf (antwoordapparaat mag geen probleem zijn), briefje in de bus....bij de secretaris F Hubrechtsen, Gerststraat 35 A, Tf 50.71.45 (= ook fax)

Het vooraf inschrijven is absoluut noodzakelijk in verband met de veiligheid.

De tractiewerkplaats bevindt zich in de Sloepenstraat = overzijde van de vroegere Beliard-Murdoch (of Creighton) werf.

Maart- ACTIVITEIT II

Donderdag 30 maart 2000 om 20 u 30

Avondvoordracht in de conferentiezaal van de VVF, Dr. L. Colensstraat 6.

Onderwerp: **OOSTENDE EN DE OOSTENDSE COMPAGNIE: Het economisch effect van de koloniale zeehandel op Oostende tussen de Spaanse en de Oostenrijkse Successieoorlog (1713-1745)**

Deze voordracht wordt verzorgd door dhr **Michaël-W. SERRUYS**

Betreffende de roemrijke tijd van de Oostendse Compagnie (1723 – 1731) is er al menige pen over het papier gekrast. De bibliografie ziet er helemaal niet slecht uit.

Deze korte periode was echter zo boeiend dat men er tot op heden nog gedegen studies kan aan wijden.

Een jongeman, dokterszoon uit Rotterdam maar met Oostendse grootouders, komt Moderne Geschiedenis studeren aan de Katholieke Universiteit te Leuven. Geen beter onderwerp voor zijn eindverhandeling dan deze waarvan de titel hierboven vermeld is.

Het vertrek en de aankomst van de schepen was telkens een hoogtepunt maar deze gebeurtenissen zorgden voor werkgelegenheid: scheepsbouw en -herstelling, aanvoer van proviand en andere benodigdheden, geldverhandelingen. Meer verkeer, meer verbruik, hogere lonen. Er vloeyde veel geld in de lokale economie en er werd ook geïnvesteerd in allerlei zaken. Pakhuizen werden gebouwd en een zeevaartschool werd opgericht.

Het was echter jammer genoeg niet van blijvende aard.

Dhr SERRUYS legt ons dat eenvoudig uit in een zwierige taal.

Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos voor ALLE belangstellenden. Wij rekenen stellig op uw aanwezigheid

Men zegge het voort !!!



Onze prijs = uw profijt
Uw kleurenfoto's manueel afgewerkt volgens de modernste technologie met multi-scanner

**COCK
CAMERA
SERVICE**

Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog vakmanschap is

DE DUITSE VERDEDIGINGSWERKEN IN EN OM DE HAVEN VAN OOSTENDE TIJDENS W.O. 2

DEEL 2

door Ferdinand GEVAERT

De Stutzpunktgruppe Ostende bestond in hoofdzaak uit drie Panzerstutzpunkte, nl.

- Pz. Stp. Ostende Hafen
- Pz. Stp. Blaue Schleuse
- Pz. Stp. Steene

Panzerstutzpunkt Ostende Hafen bezette in wezen de oosteroever van de haven van Oostende tot aan de gemeentegrens met Bredene. De westelijke grens van deze zone was de havengeul en de voorhaven. De noordelijke grens was de zee, de zuidelijke spuiikom en in het oosten een anti-tankmuur en -gracht opgetrokken en gedolven op de grens tussen Bredene en Oostende, de Groenendijkstraat, tussen de Koningsweg (kustbaan) en de spuiikom.

Pz. Stp. Blaue Schleuse werd in het oosten begrensd door een anti-tankgracht lopende vanaf de spuiikom tot aan de sluis en bruggen van Plassendale, in het westen het kanaal Oostende-Brugge, van Plassendale tot de sassen van Slijkens en vormde samen met Pz. Stp. Steene het Landfront.

Het Pz. Stp. Steene met als centrum Stene-dorp was geheel omgeven door een anti-tankversperring gevormd door een gegraven anti-tankgracht en uitgediept en verbrede natuurlijke waterlopen.

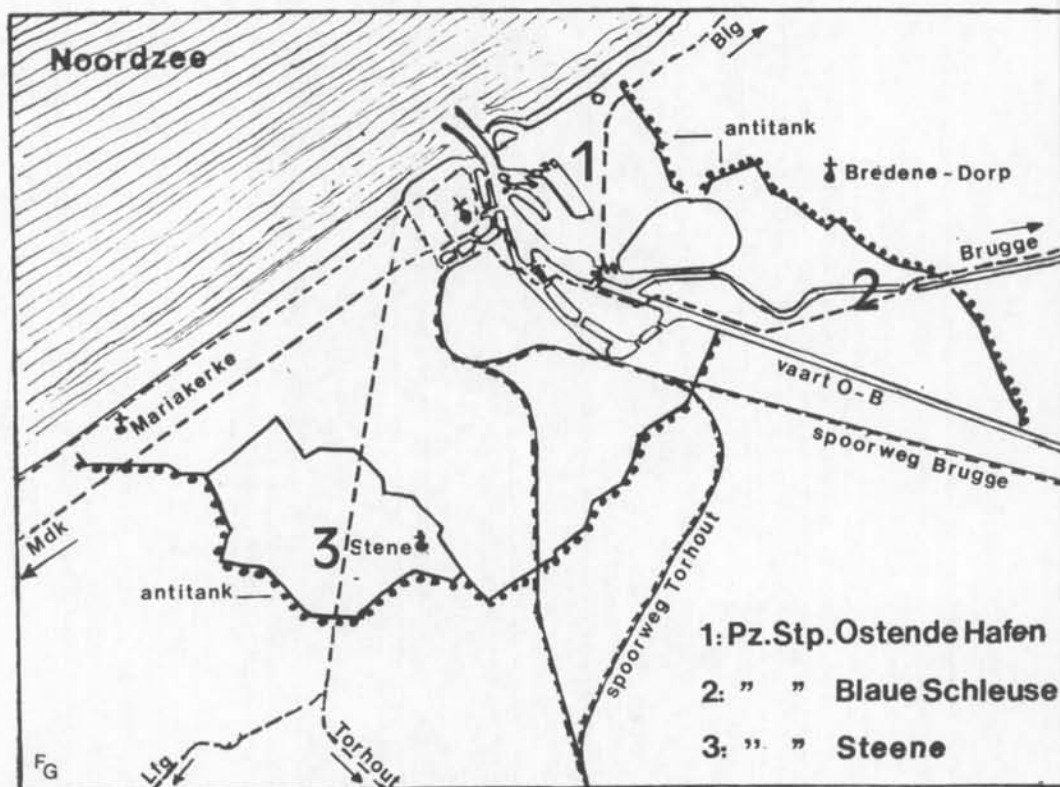


Fig. nr. 2 - Oostende 1940-1944. Situering van de drie Panzerstutzpunkte die de Stutzpunktgruppe Ostende uitmaakte.

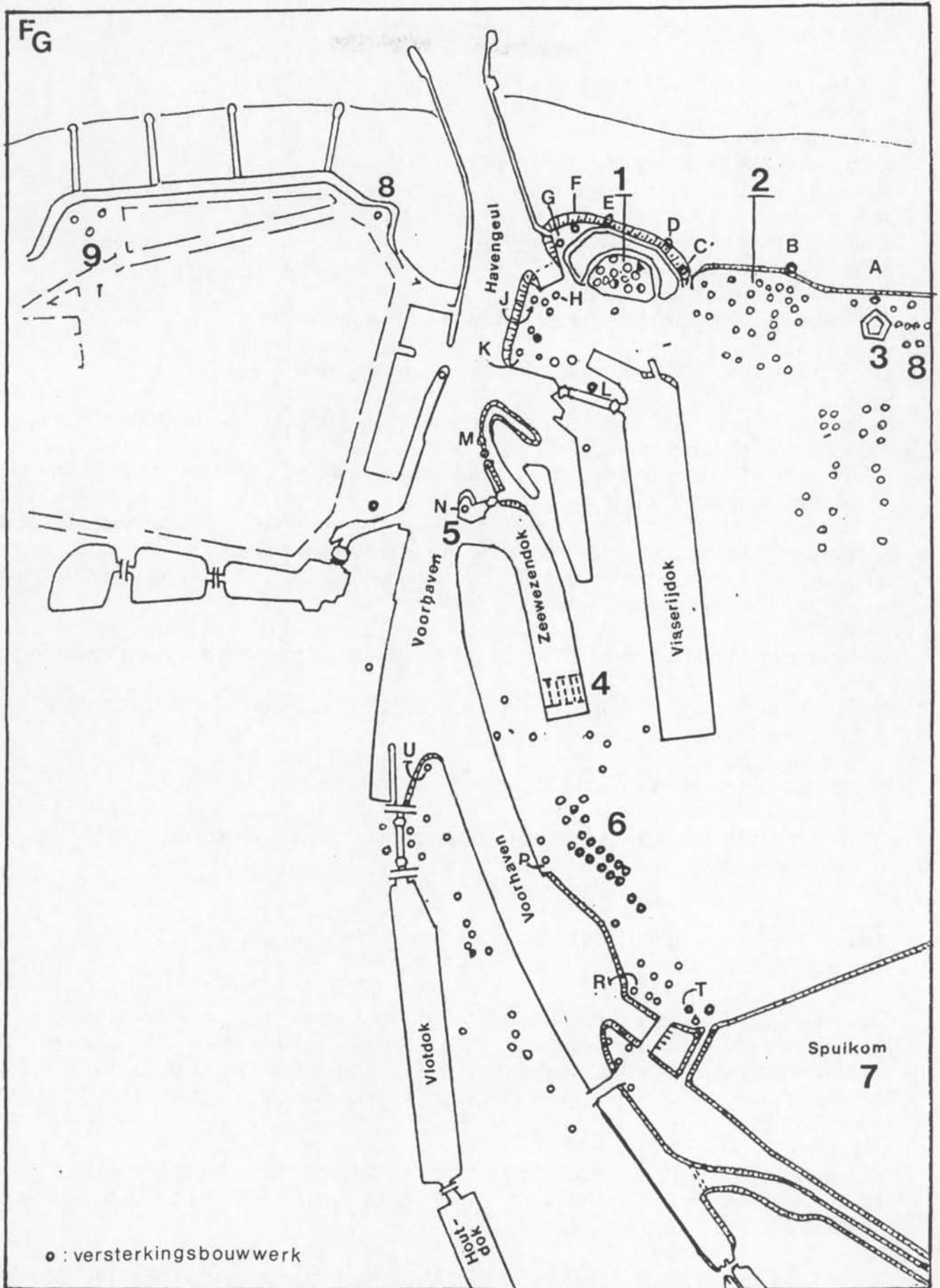


Fig. nr. 3 - Oostende 1940-1944. Overzichtskaart van de Duitse versterkingswerken op de oosteroever en aan de Voorhaven.

Legende bij kaart fig. nr. 3

1. Halve Maan (hoofdkwartier Stpk + Flak)
2. Batterij Hundius
3. Fort Napoleon (1811)
4. Snelbootbunker (S-bootebunker – snelbootbasis)
5. Door de Duitsers gegraven toegangseuil
6. Logistieke installaties van de snelbootbasis
7. Spuikom, basis voor watervliegtuigen
8. Waarnemingspost (aan de "vlaggestok")
9. Vuurleidingpost Kursaal
- A. Geschutskazemat (bunker) voor strandflankeringsgeschut (kanon)
- B. " " " " (kanon of m.g.)
- C. Rb type nr. 515, M.G. Kasematte, bunker voor machinegeweer
- D. " " " " " "
- E. Ingebedde tankkoepel, met 4,7 cm kanon, reeds aanwezig voor 1940, door het Belgisch Ministerie van Landsverdediging
- F. Rb type nr. 612, Schartenstand für Lande- und Sturmabwehrgeschütze ohne Nebenraum, geschutskazemat zonder zijkamer
- G. Rb type nr. 631, Schartenbau für 4,7 cm Fest-Pak(t), geschutskazemat voor vestingsantitankkanon 4,7 cm (buitgemaakt in Tsjecho-Slowakije – 1938)
- H. Rb. Type nr. 669, Schartenstand für Feldgeschütze (60°) ohne Nebenraum, kazemat voor veldkanon, schootbereik 60°, zonder zijkamer
- J. Idem
- K. Rb type nr. 114, Stand mit 6-Schartenkuppel, bunker met stalen koepel met zes schietopeningen (-gaten)
- L. Rb type nr. 633, Stand für M19, bunker met stalen koepel voor automatische mortier 5 cm
- M. Geschutskazemat
- N. Geschutskazemat
- P. Rb type nr. 515, MG-Kasematte, kazemat voor machinegeweer
- R. Geschutskazemat
- T. Bunker met stalen koepel met zes schietopeningen voor machinegeweren (type 114?)
- U. Geschutskazemat

PROEVE (5) TOT BESCHRIJVEN VAN DE VERDEDIGINGSWERKEN VAN HET PANZERSTUTZPUNKT OSTENDE HAFEN

Het Pz. St. Ostende Hafen had in hoofdzaak, en werd als dusdanig uitgebouwd, de verdediging van het zeefront, het strand, de toegang tot en de eigenlijke haveneuil, en de voorhaven. Als nevenfunctie werd het landfront verdedigd door de antitankversperring en de bewaking van de kustweg richting Blankenberge. Het hoofdkwartier van het steunpunt was gevestigd in een bunker op de Halve Maan.

Binnen de zone van het Stutzpunkt lag er een verbunkerde basis voor snelboten (S-boote, motortorpedoboten) in het Zeewezendok, met de daarbij horende verbunkerde walinstallaties en logistieke diensten.

Tot eind 1943 was er ook een luchtdoelbatterij (Flak) (6), gelegen naast en achter Fort Napoleon. Eind 1943 (begin 1944) werd deze batterij ontruimd. De eenheid, 4/ gem. Flak Abt. 252, verhuisde naar een nieuw gebouwde batterij, het Stutzpunkt Richthoffen, gelegen nabij Bredene-dorp, binnen de zone van het Stutzpunkt Blaue Schleuse.

Het zeefront werd gedekt door de kanonnen van de 2^e batterij van de Marine Artillerie Abteilung 204, opgesteld in de batterij Hundius (7), gelegen in de duinen tussen de Halve Maan en het Fort Napoleon.

Oorspronkelijk, vanaf 1940, waren de kanonnen van de batterij opgesteld in open bedding op de Halve Maan. Op 1 februari 1943 werden er vier 7,5 cm FK 02/26 (p) aldaar opgesteld. De kanonnen waren oorlogsbuit, veroverd op het Pools leger in 1939.

Begin juli 1943 werd de batterij verplaatst naar de huidige opstellingsplaats en werd het Pools geschut vervangen door vier 10.5 cm SK L/40 kanonnen. De kanonnen werden opgesteld in open bedding. De vuurleiding van de batterij werd gehuisvest in een vuurleidingbunker, van het "Regelbau" (8) type nr. M 157. De kanonnen werden opgesteld in een halve cirkel omheen de bunker. De munitie werd opgeslagen in vijf munitiebunkers, van het Regelbau type nr. 134, gelegen naast de kanonnen. Voor de bescherming van het personeel van de batterij waren er drie manschappenbunkers van het Regelbau type nr. 502. Verder waren er een aantal verblijven en andere, zoals keuken, eetzaal en magazijnen opgetrokken in baksteen.

Er waren ook een aantal schietstellingen in metselwerk voor de nabije verdediging onderling verbonden met elkaar en met de verscheidene bunkers door overkapte loopgraven in metselwerk.

De bunkers werden, en zijn, gebouwd verzonken in de duinen, uiteraard met uitzondering van de vuurleiding en de geschutskazematten.

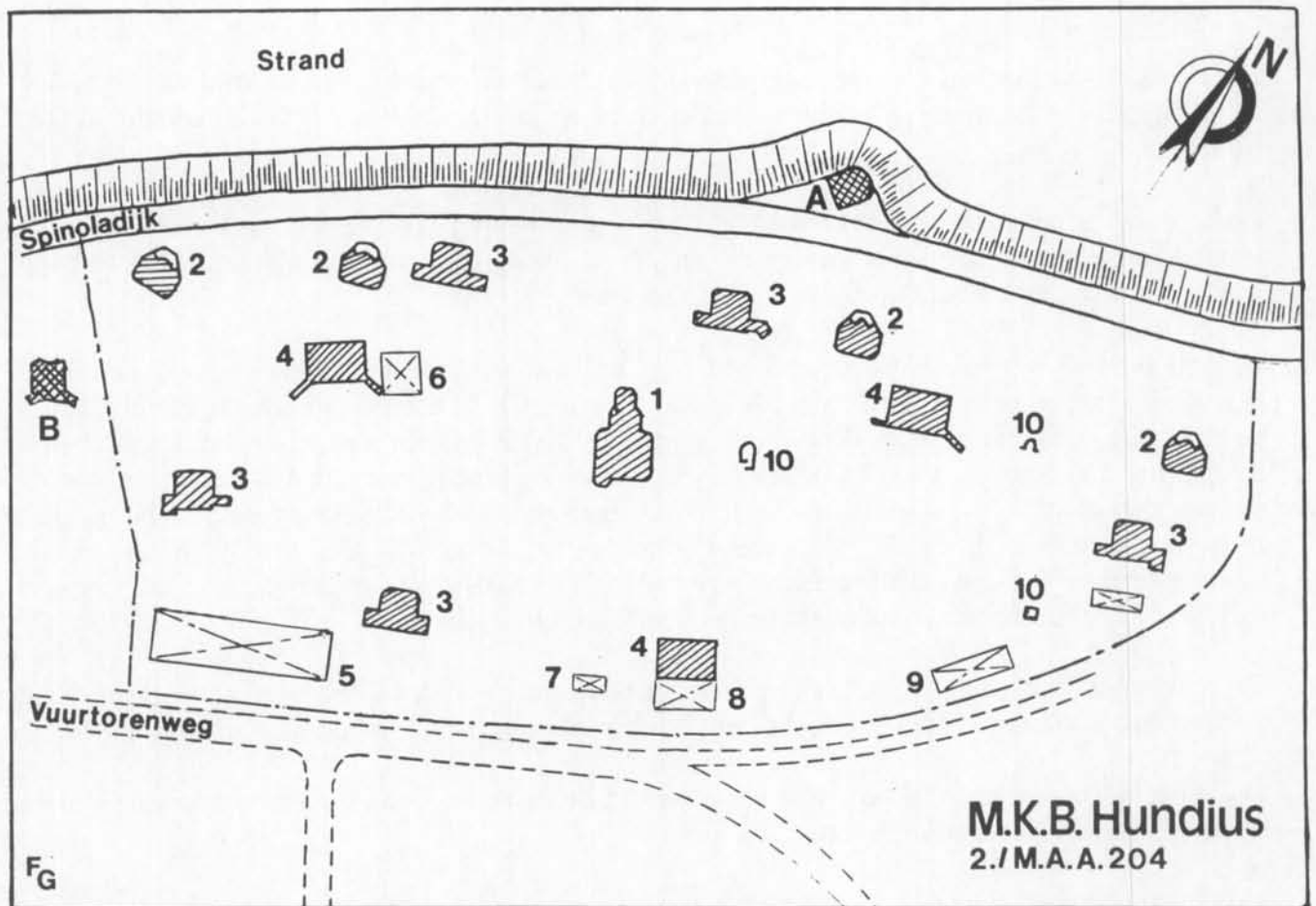
In het raam van het "Schartenbau-programma" (9) werden twee geschutskazematten gebouwd en na voltooiing werden twee kanonnen van hun open bedding weggehaald en in de kazematten opgesteld. De twee overige kanonnen van de batterij werden niet verplaatst, doch er werd een kazemat overheen gebouwd. De geschutskazematten zijn van het Regelbau type nr. 671. Deze verbunkering werd uitgevoerd in mei 1944, dus een maand voor de geallieerde landing in Normandië.

De batterij was, naast de vier 10,5 kanonnen, ook uitgerust met een kanon voor het afschieten van lichtschoten, om bij duisternis de doelwitten op zee te verlichten. Dit kanon, een 15 cm sFH, was opgesteld in een geschutskazemat, Rb type nr. M 270. Deze bunker werd na de oorlog, samen met vele honderden andere Duitse bouwsels gesloopt. De geschutskazemat stond even buiten de huidige periferie van de batterij Hundius (zie figuur nr. 4).

Volgens Duitse organieke tabellen bezat de batterij ook een aanzienlijke secundaire bewapening, voornamelijk lichte Flak, doch we hebben geen kennis waar deze was opgesteld.

Na de oorlog werd de batterij betrokken door de Belgische Zeemacht, nu "Marine, zodat de bewaakte site in goede staat bleef. Er werden door de Zeemacht nog enkele bouwwerken uitgevoerd. Sinds enkele jaren is de batterij niet meer in gebruik door de Marine, zodat, helaas, hier ook vandalen vrijelijk hun snode en misdadige gang kunnen gaan.

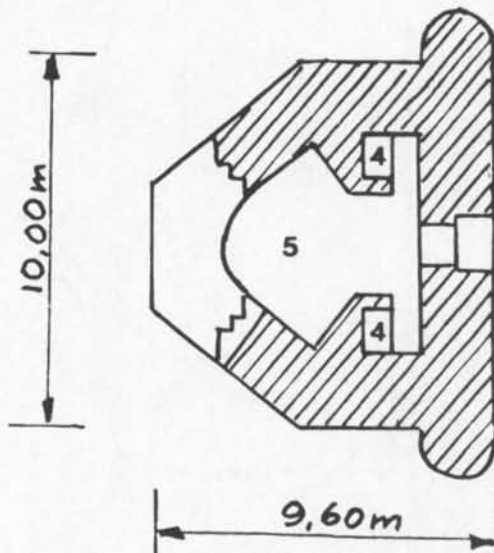
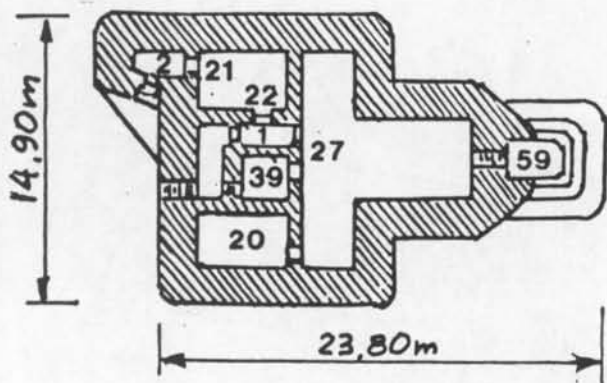
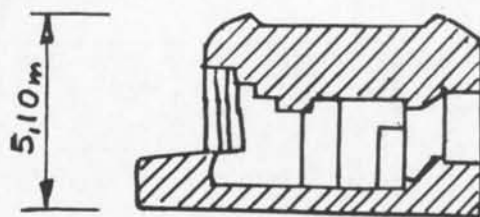
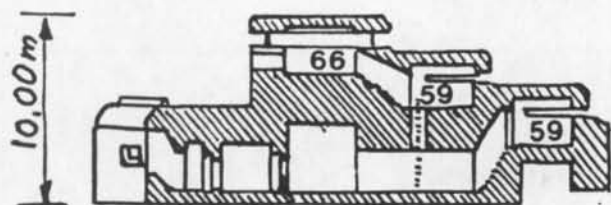
De site, met alle Duitse bouwwerken, werd geklasseerd als monument, ingevolge het ministerieel besluit van 3 oktober 1997. Het behoort nu toe aan de Vlaamse Gemeenschap, meer specifiek aan het departement Leefmilieu en Infrastructuur, administratie Waterwegen en Zeewezen.



Legende:

1. Vuurleidingsbunker, Rb type nr. M 157,
Leitstand für mittlere und schwere Batterien
2. Geschuttsbunker, Rb type nr. 671, met 10,5 cm kanon, schootbereik 120°,
Schartenstand für Geschutze auf mittlere Sockellafette (120°) ohne
Nebenraum,
3. Munitiebunker, Rb type nr. 134,
Munitionsunterstand I,
4. Personeelsbunker, Rb type nr. 502,
Doppelgruppenunterstand,
- 5 t/m 9, gemetselde verblijven,
10. Gemetselde mg-post,
- A. Flankerend strandgeschuttsbunker.
- B. Geschuttsbunker, Rb M 270, met 15 cm sFH kanon voor lichtschoten,
Geschuttschartenstand.

Fig. nr. 4 - Oostende 1940-1944. De batterij Hundius.

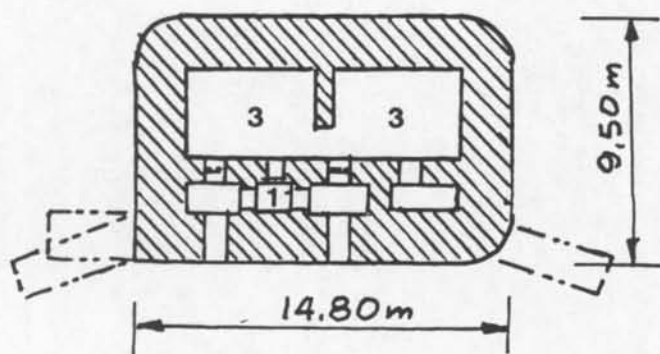


Vuurleidingsbunker, Rb type nr. M 157

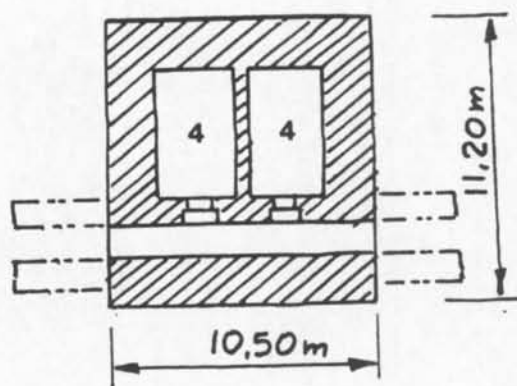
1. Gassas (-sluis)
2. Nabijeverdedigingskamer
4. Munitiekamer
5. Geschutskamer
20. Radiokamer
21. Verwarmingsruimte
22. Ventilatiekamer
27. Rekenkamer (schootsbureau)
39. Officierenverblijf
59. Peilstand.
66. Meetstand



Geschutskazemat, Rb type nr. 671



Personeelsbunker, Rb type nr. 502



Munitiebunker, Rb type nr. 134

Fig. nr. 4 bis. Oostende 1940-1944. Bunkers v/d Batterij Hundius.

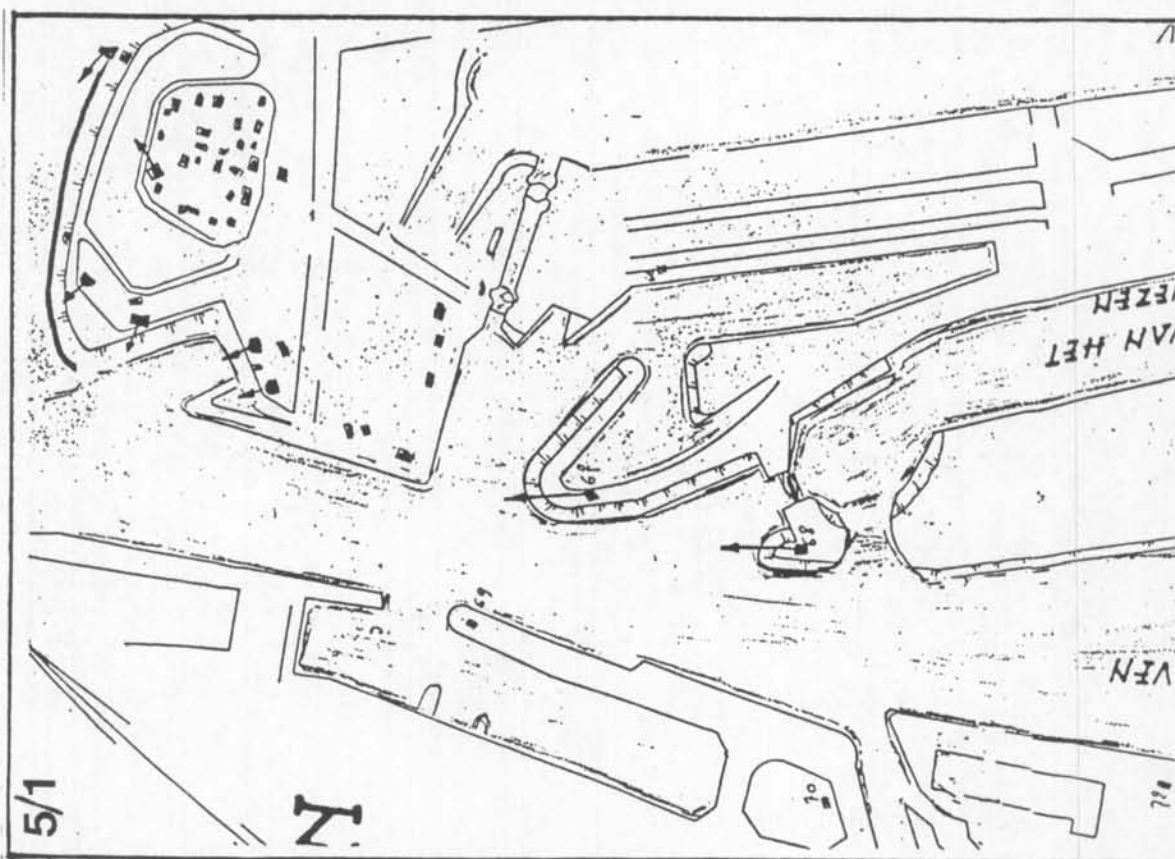
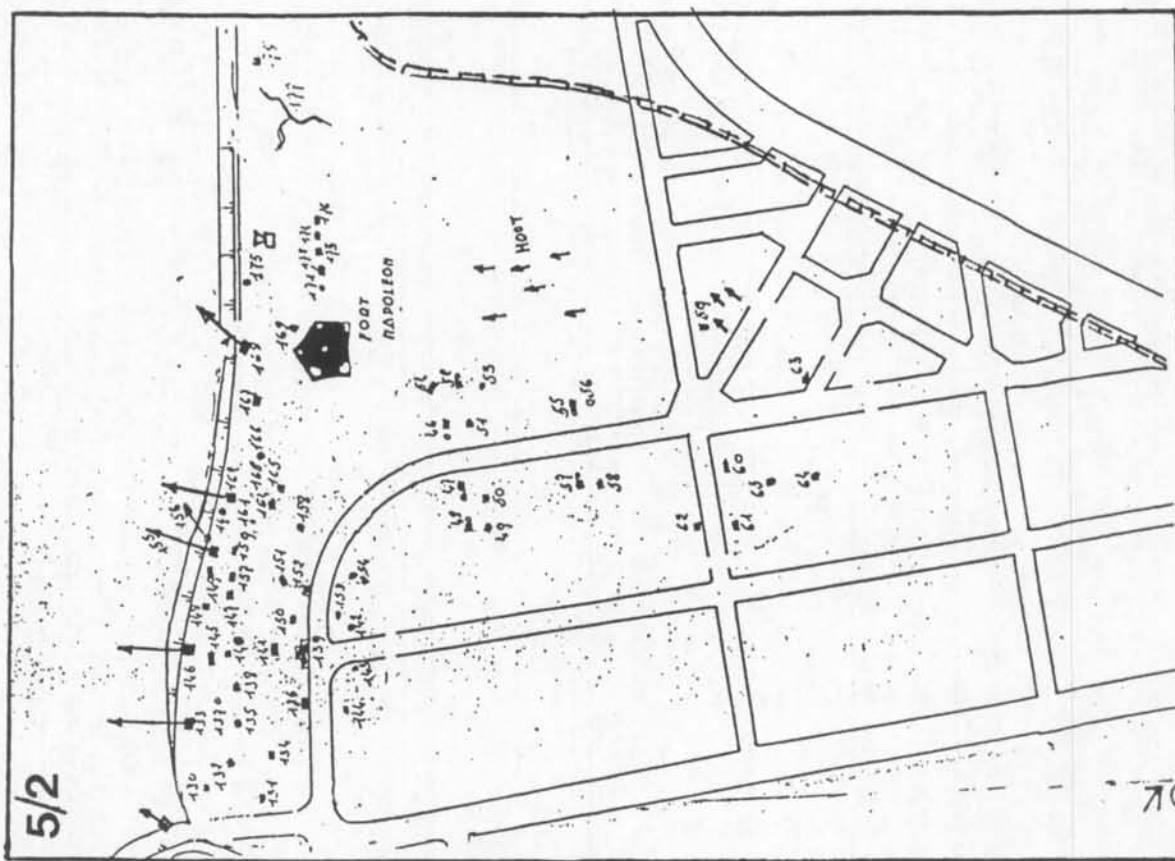
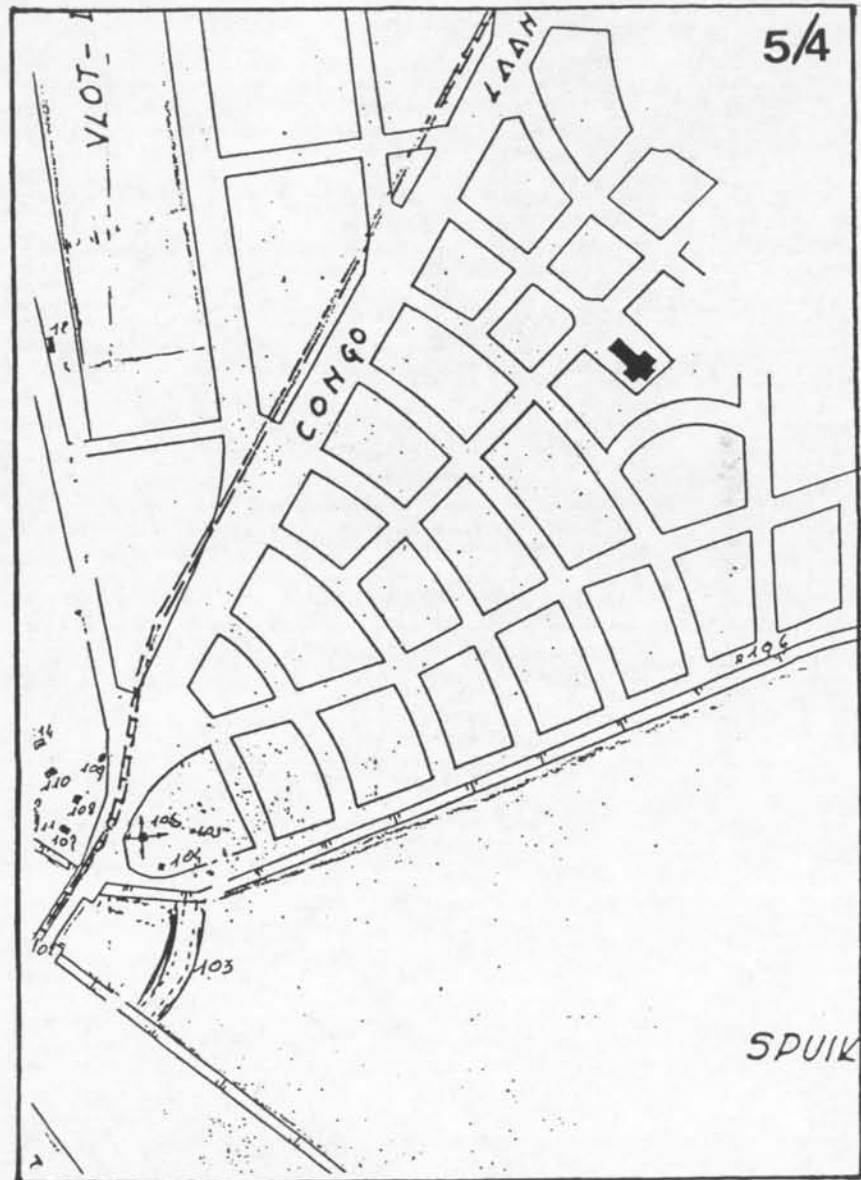
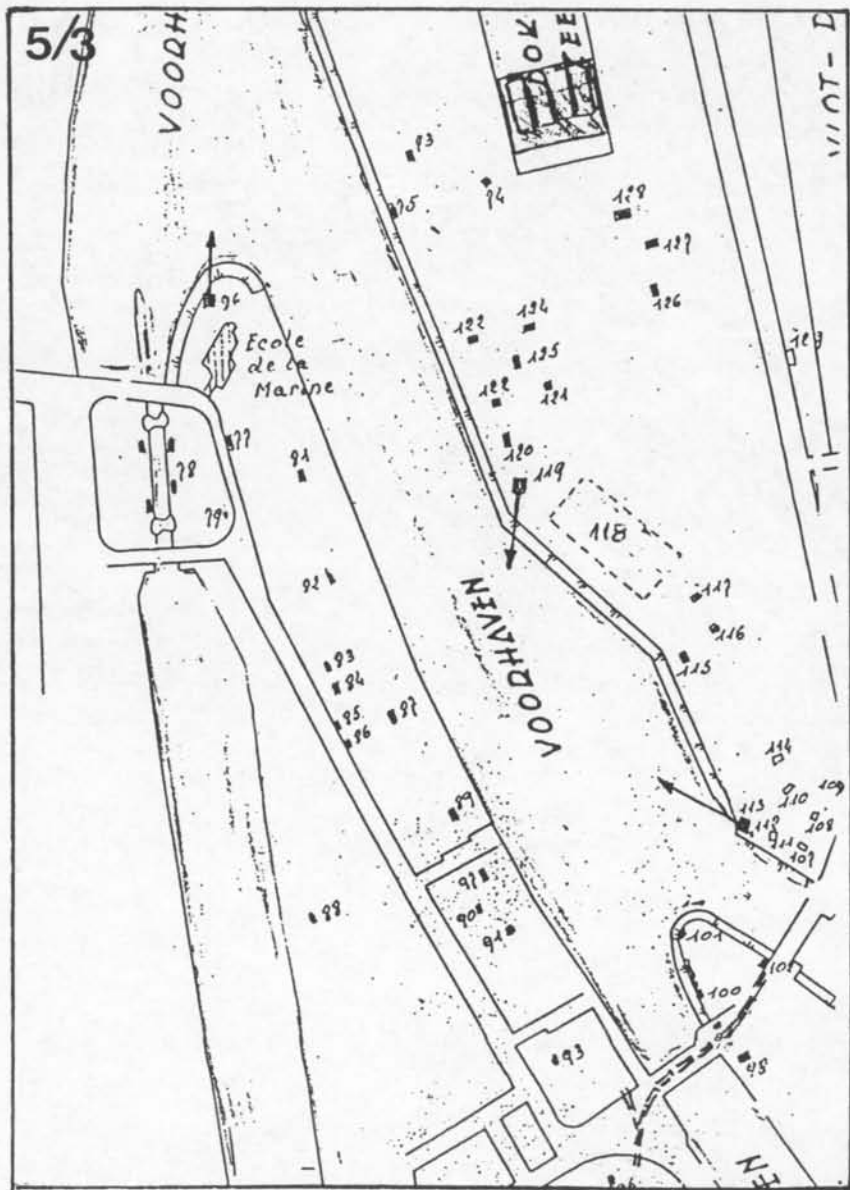


Fig. nr. 5 - Oostende 1940-1944. Inventariskaart van de Duitse versterkingswerken opgenomen door de Belgische Genie in de periode 1945-1946.



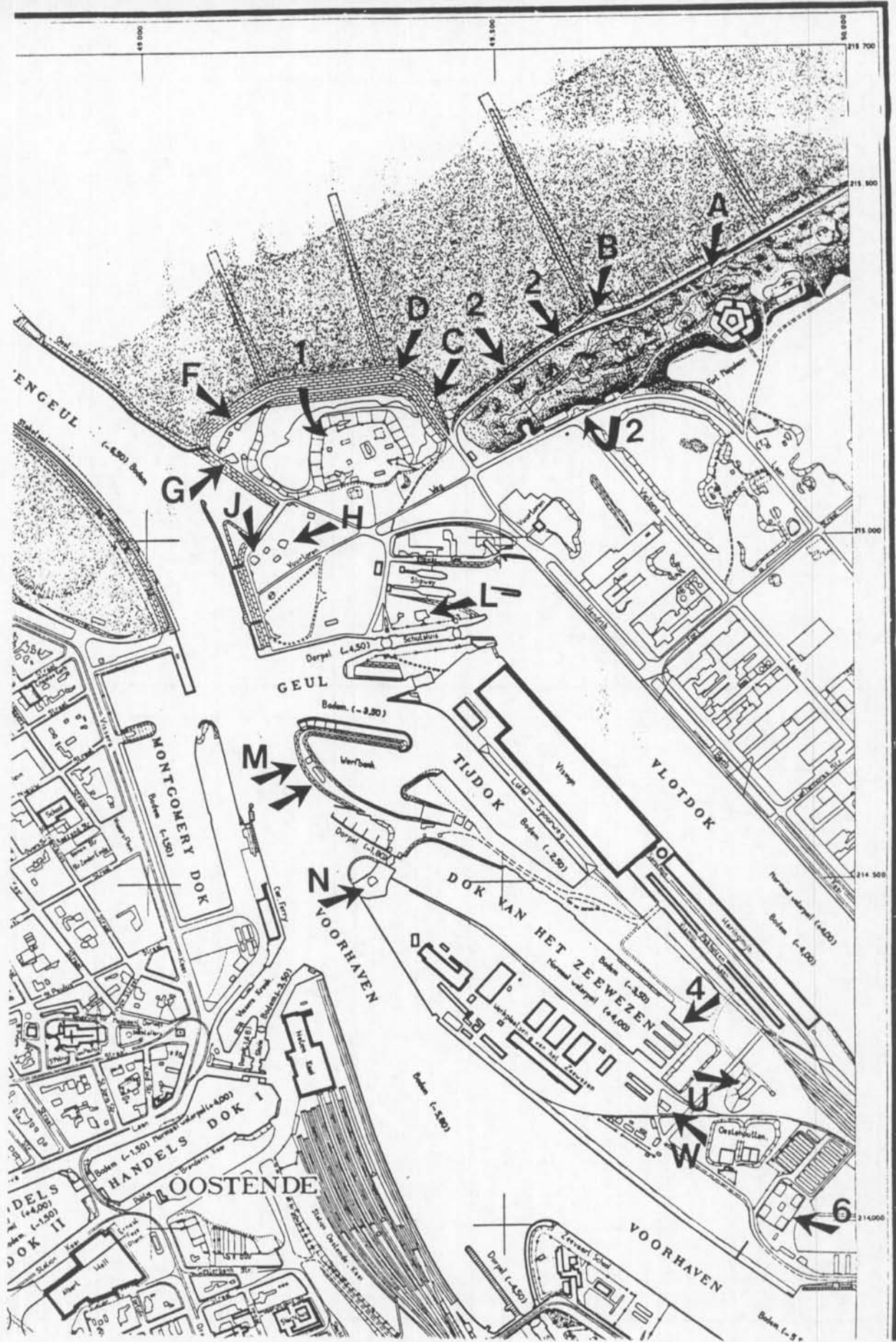


Fig. nr. 6 - Oostende 1952. De in 1952 nog niet gesloopte Duitse versterkingswerken. De merktekens zijn dezelfde als deze van kaart fig. nr. 3.

Basis: topografische kaart O.W. en Wdopb., nr 12/2/4, 1952.

- (5) Heden is het niet eenvoudig een duidelijk beeld te krijgen van de Duitse verdedigingswerken, men kan stellen: verdedigingsstelsel, opgetrokken tijdens de periode 1940-1944. Omdat de meeste bouwwerken gesloopt zijn en, zover we er kennis van hebben, er slechts weinig toegankelijke documenten, archieven, officiële beschrijvingen en inventarissen bestaan.

Een gemakkelijk toegankelijke bron zijn de gepubliceerde spionageverslagen van de verscheidene spionagenetten en -organismen die alhier actief waren tijdens de bezetting. Doch deze zijn moeilijk te gebruiken om reden van hun vaagheid, onnauwkeurigheid en de onderlinge tegenstrijdigheden die in de verslagen voorkomen. Dit is wel te verklaren door de moeilijke en doodsgevaarlijke omstandigheden waarin de waarnemingen werden gedaan en de verslagen opgesteld en doorgestuurd. Moest men op basis van deze verslagen een situatie en samenstelling maken van de Duitse kustverdediging en bezetting dan is het alsof er om de 25 meter er een antitankkanon, kustartilleriestuk en veldartillerie van diverse kalibers opgesteld waren langs de Vlaamse kust. Daarnaast nog stukken Flak, van 88 mm, 40 mm en 20 mm (liefst in Flakvierling opstelling).

Na de oorlog werd in de periode 1945-1946 door de Belgische Genie een inventaris opgemaakt van de versterkingswerken opgetrokken en gebouwd door de Duitsers tijdens de bezettingsjaren van W.O. 2. Deze inventaris, wellicht quasi volledig en juist, geeft geen uitsluitsel over de aard, vorm, afmetingen, bestemming, precieze inplanting, noch over de bewapening, en of deze ooit opgesteld en bemand werd. Daarenboven is deze inventaris niet geredelijk te raadplegen.

Preciezer documenten zijn de aanbestedingsbescheiden opgesteld door het Ministerie van Openbare Werken, Dienst van de kust, voor de sloop van de verscheidene versterkings- en andere bouwwerken. Doch deze bescheiden zijn ook zo maar niet te raadplegen.

- (6) Flak, afkorting voor Flugzeug Abwehr Kanone, Duits voor luchtafweerkanon, of luchtdoelkanon. De Flakeenheden behoorden tot de Luftwaffe. Alhoewel de Kriegsmarine en het Heer ook over luchtafweergeschut beschikten.
- (7) HUNDIUS, Paul, Kpt. Lt. Levende legende in Duitsland, bevelhebber tijdens W.O.I van verscheidene Duitse duikboten, U-boote. Diende bij de U-bootflotille Flandern I. Geboren op 2 februari 1889 sneuvelde hij op 16 september 1918 toen de U-103, waarover hij het bevel voerde, tot zinken werd gebracht voor de Franse kust door een Britse destroyer. HUNDIUS zonk 67 handelsschepen met een totale tonnenmaat van 95.280 brt.
- (8) Regelbau. De ontwerpen van de Duitse bunkers waren genormaliseerd, of gestandaardiseerd. Dit was reeds zo bij de bouw van de Westwall voor W.O.II. Voor elke bestemming en aard van de bewapening waren er specifieke ontwerpen. Naarmate de oorlog vorderde en er meer ondervinding werd opgedaan, en ook de versterkingswerken van de bezette landen werden onderzocht en bestudeerd (geëvalueerd), ontstonden er nieuwe ontwerpen. Zo ook was de mislukte aanval op Dieppe niet alleen voor de Britten "leerzaam", ook de Duitsers haalden er "nut" uit bij het verder ontwikkelen van hun Regelbau-ontwerpen (en met veel minder verlies aan mensen en materieel!).
- (9) Schartenbau : Duits voor schietgat in o.m. kazematten. Dus bouw van kazematten voor artillerie en ander geschut.

(wordt vervolgd)

HERINNERING AAN AIMÉ MOUQUÉ

door Raf SEYS

Eind 1999 heeft de Oost-Vlaamse stad Eeklo een luxueus boek uitgegeven met als ondertitel "Van muziekschool tot academie voor muziek en woord" en als hoofdtitel "Muziek als eerste woord". De auteurs, Paul VAN DE WOESTIJNE en Paul VAN BOUCHAUTE, vestigen daarin volle aandacht op 125 jaar muziekgeschiedenis ter stede en op belangrijke muzikale figuren als Aimé MOUQUÉ, geboren en getogen Oostendenaar, die van 27 juli 1939 tot 1 augustus 1956 directeur van de Eeklose muziekacademie is geweest.

In hetzelfde jaar verscheen in het driemaandelijks tijdschrift "Heemkundige bijdragen tot het Meetjesland" een boeiend artikel over "Aimé Mouqué en James Ensor" (jg. 13, nr. 3), van de hand van voornoemde Paul VAN DE WOESTIJNE, stichter (1987) en voorzitter van de "Vereniging voor Heemkunde in het Meetjesland", sinds 1998 directeur van het KTA Koekelare. Als stichter (1979) en voorzitter (tot 1994) van de gemeentelijke heemkring "Coclariensia", ook als stichter (1962) en redacteur (1962-1981) van het "Jaarboek De Spiegel – Spiegel van het officieel onderwijs te Koekelare in het verleden en het heden" ontmoeten we elkaar geregeld en hartelijk. Aldus heb ik hem mijn persoonlijke herinneringen aan Aimé MOUQUÉ kunnen verhalen.

In de 28^e jaargang van "De Plate" is Aimé MOUQUÉ, in een bijdrage van Norbert HOSTYN over "Oostendse muziekgeschiedenis 1918-1940", in 't kort genoteerd geworden (nr. 5-8, mei-aug 1999). De daarin opgegeven plaats en datum van zijn dood zijn evenwel onjuist en willen we hier corrigeren. Aimé MOUQUÉ overleed niet in Oostende op 16 november 1959, maar wel in Sleidinge (s. 1977 deelgemeente van Evergem, Oost-Vlaanderen), in een instelling voor geesteszieken, op 10 maart 1961. Bovendien houden we eraan wat we Paul VAN DE WOESTIJNE, in geuren en kleuren, allemaal vertelden, in "De Plate" vast te leggen.

In Eeklo werd Aimé MOUQUÉ in elk geval zeer gewaardeerd. In "Muziek als eerste woord" en in de "Heemkundige bijdragen uit het Meetjesland" worden er, op de dag van heden, de treffendste bewijzen van geleverd. Destijds heeft Aimé MOUQUÉ met het symfonisch orkest van een Oost-Vlaamse provinciestedje Oostende en Blankenberge, met de meest onverwachte verrukking, concerten laten beluisteren.

SCHUBERTS LIEFDELIED Een herinnering aan "de Klets"

Ik heb Aimé MOUQUÉ als muziekleraar aan de Rijksnormaalschool (RNS) te Blankenberge gekend van 1942 tot 1947. Van jongelui die voor onderwijzer studeren mag verwacht worden dat ze tijdens de lessen de tucht niet zullen verknoeien. Toch is het zo dat "de Klets", zoals we hem noemden, soms vriendelijk verzocht: "Maar jongens toch, gebruikt een keer een beetje meer verstand"; - Welke muziekleraar heeft het niet lastig met de tucht?

Van Aimé MOUQUÉ weten we dat hij graag dronk, soms een beetje te veel; aan zijn adem roken we dan "dat hij er weer had aangezeten". Hij had een paar opeenvolgende dagen les per week en verkoos in plaats van na de lessen van de ene dag naar Eeklo per trein terug te reizen, in Blankenberge te overnachten voor de lessen van 's anderendaags. Hij logeerde in een hotel aan het Stationsplein, de "Louvre", als ik het goed voorheb. In de oorlogsjaren was met de trein reizen nogal gevaarlijk. In de Blankenbergse "terminus" stond Duits afweergeschut opgesteld, met als gevolg dat de reizigers in het station van Uitkerke hoefden uit te stappen en de weg naar het stadscentrum te voet hadden af te leggen.

Wat dacht je dat Aimé MOUQUÉ in de “Louvre” deed om zijn avondtijd te vullen?

Op 8 februari 1947, d.i. in mijn laatste schooljaar in Blankenberge, nam de RNS deel aan een toneeltornooi, ingericht door het Ministerie van Openbaar Onderwijs, onder openbare inrichtingen voor middelbaar en normaalonderwijs. Als programma werd door de school “Schuberts Liedelied” gekozen. Het was immers 150 jaar geleden dat de geniale toonkunstenaar Franz SCHUBERT (Wenen 31.01.1797-19.11.1828) geboren werd. In dit toneelspel, van E.W. SCHMIDT, kreeg ik de hoofdrol te vertolken, nader bepaald zijn levenstijd toen hij Theresa GROB met een muziekcompositie zijn liefde verklaarde. In mijn jonge levensjaren was ik muzikaal bijzonder bedrijvig: in de schoolfanfare speelde ik weliswaar fatsoenlijk piston, maakte hiernaast zelfs deel uit van het orkest “The Rhythm Boys”, maar was als pianist helemaal onbedreven. Stel je nu voor dat ik op het podium aan het klavier vurig aan het componeren was en dat ik ermee uiteindelijk een liefdesverklaring had af te leggen. Mijn vader, die in een van de Koekelaarse fanfares bariton speelde, stond erbij te gapen dat ik ineens zo voortreffelijk met de piano weg kon; hij niet alleen, maar ook de vrienden en kennissen die met hem naar Blankenberge waren gekomen, konden bijna hun oren en ogen niet geloven! Een trucage evenwel, zoals vandaag de dag in de showbusiness schering en inslag. Moest ik met de melodie de hoogte in, en nog hoger, en dan omlaag, en nog lager..., alleen eventuele klaviervirtuozen in de zaal aanwezig, konden uitmaken hoe op de bühne de vork in de steel zat. Het zwartglanzend pianomeubel was goed en wel gevuld met een deken en een paar handdoeken, zodat de hamertjes de snaren niet konden raken en, hoe passionant ik – het haar voor mijn ogen – de toetsen ook aansloeg, er geen klank geproduceerd werd. Achter de coulissen zat Aimé MOUQUÉ in mijn plaats Schuberts liedelied uit te voeren... Is dit geen muziek-en-toneelherinnering om nooit ofte nooit te vergeten?

Laat me hier volledigheidshalve aan toevoegen dat Aimé MOUQUÉ voor de gelegenheid een strijkorkest had gevormd, waarmee hij, tussen de bedrijven in, voor muzikale opluistering instond: “Schubert Fantasie” (arr. John FOULDS), “Onvoltooide Symfonie (allegro moderato)”, “Moment musical (arr. Fr. SALABERT)”, “Serenade” en een potpourri uit “Driemeisjeshuis”. Tevens kon de “Militaire Mars” beluisterd worden met daarbij een interpretatie in ballet door meisjesnormalisten. De RNS Blankenberge was weliswaar een inrichting voor jongens, doch tijdens de oorlog werd ze ook toegankelijk gesteld voor meisjes (externen uiteraard), die er, na afloop van de oorlog, hun studiën konden voortzetten, en aan de Schubert-feestavond, als ballerina’s, op de cadans van het strijkorkest van “de Klets”, hun medewerking verleenden.

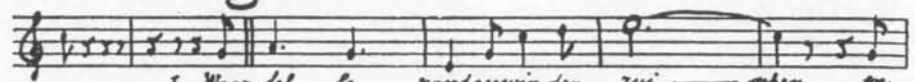
* * *

Op de volgende bladzijde vindt U de “Normalistenmarsch”, schoollied RNS Blankenberge, in handschrift van Aimé MOUQUÉ. De tekst is van Virgile DE MAESSCHALCK, leraar Nederlands, die in 1945 van deze instelling directeur zou worden.

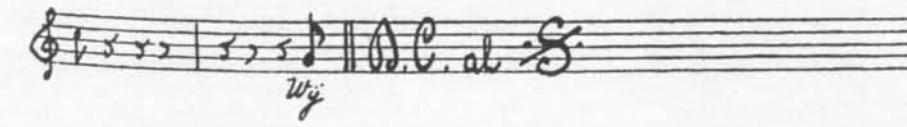
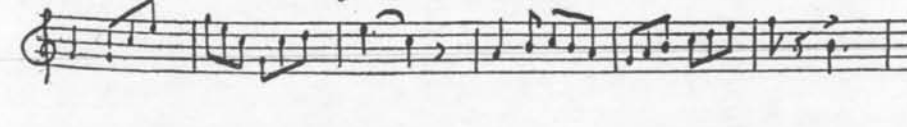
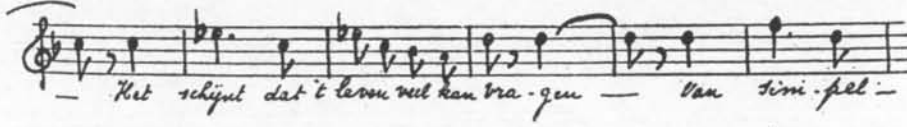
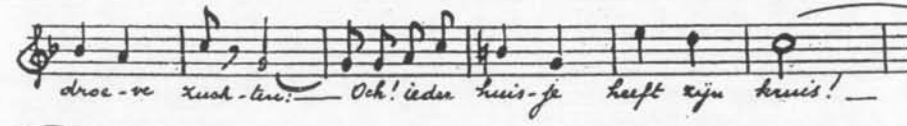
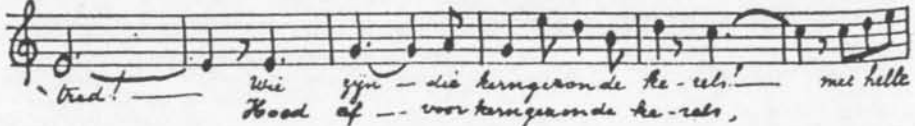
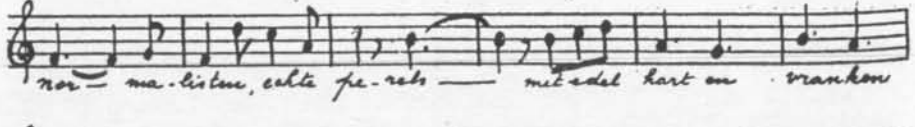
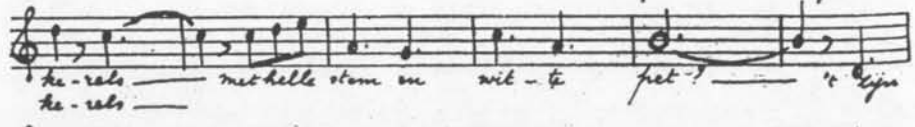
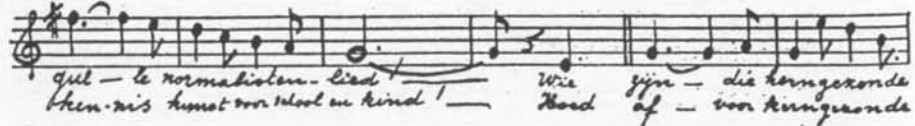
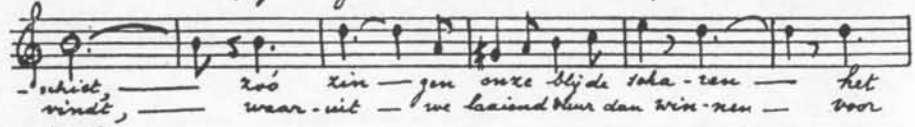
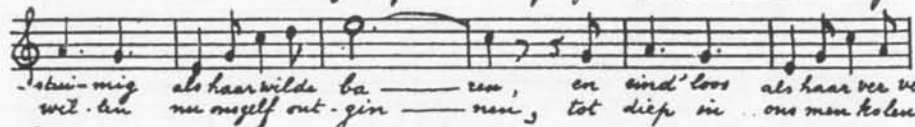
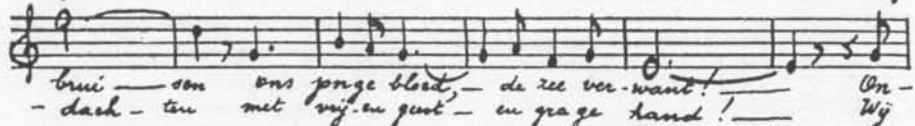
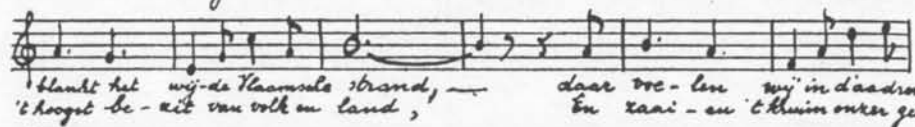
Normalistenmarsch

Y. De Maesschalck.

H. Bouquie.



I. Waar fel - le noordgewinden zui - selen en
II. Wy bou - wen eens met klare kraach - ten aan



2000-74

PLEIDOOI IN 1796 DOOR DE OOSTENDSE KUNSTENAAR PIERRE HENRI PIETERS TOT VRIJWARING VAN HET CULTUREEL ERFGOED

door **Robert BOTERBERGE**

In de zomer van 1794 vielen de legers van de Franse Republiek voor een tweede maal ons land binnen en op 1 oktober 1795 werden onze gewesten bij Frankrijk ingelijfd en in negen departementen ingedeeld.

Ten opzichte van het cultureel erfgoed hebben de Franse bezetters zich aanvankelijk als ware plundersaars gedragen. Alle belangrijke kunstwerken uit kerken en openbare verzamelingen werden op transport gezet naar Parijs om de grote musea te verrijken. De daartoe aangestelde "agents d'extraction" verzamelden verder boeken en handschriften voor de Parijse bibliotheken, belangrijke archivalia voor de Archives Nationales alsook wetenschappelijke instrumenten en zeldzame planten voor de Parijse verzamelingen.

De Franse veroveraars en bezetters stonden eveneens vijandig tegenover godsdienst en geestelijkheid en wensten op korte termijn een radicale scheiding tussen Kerk en Staat. Van grotere betekenis was de evolutie van antiklerikalisme naar kerkvervolging.

Men kon derhalve verwachten dat de grondwet van het jaar III ook in de Belgische gewesten van kracht zou worden waarbij de kloostergeloften tegenstrijdig verklaard werden aan de mensenrechten met de ontbinding van de religieuze gemeenschappen als logisch gevolg. Deze gemeenschappen hadden binnen de kloostermuren een schat aan kunstwerken, documenten en archivalia.

De Oostendse schilder en architect Pierre Henri PIETERS stelde zich bekommerd de vraag wat er met dit patrimonium zou gebeuren en richtte zich in een schrijven van 21 augustus 1796 tot de centrale administratie van het Leiedepartement.

In zijn brief pleitte P.H. PIETERS ervoor dat in elke gemeente twee kunstenaars zouden toezien dat geen kunstwerken verloren gingen en in handen vallen van vandalen. Verder dat twee of meer kunstenaars zorg zouden dragen voor de boeken, de handschriften en de bibliotheken. Volgens PIETERS diende dit allemaal te gebeuren onder toezicht van vier kunstenaars in opdracht van de centrale administratie om dan in de nabije toekomst een museum op te richten "pour cultiver les arts et les sciences".

Uiteindelijk drukte P.H. PIETERS de hoop uit dat men in het algemeen belang zijn bedenkingen in overweging zou nemen op het ogenblik dat tot de afschaffing van de kloosters besloten werd.

De overheid wenste evenwel op de brief van PIETERS niet te antwoorden (beslissing van 31 augustus) vermits hij meende dat door de wet aangepaste maatregelen voorzien waren voor de bescherming van het kunstpatrimonium. Vanaf 1797 werd inderdaad besloten tot de oprichting in elk departement van een museum voor schone kunsten en de archieven van alle afgeschafte instellingen liet men per departement in een depot bijeenbrengen.

Brief van P.H. PIETERS van 21 augustus 1796 aan de centrale administratie van het Leiedepartement (R.A.B., Archief Leiedepartement, nr. 1017)

Liberté - Egalité

Aux citoyens composant l'administration central du département de la Lys.

Citoyens, la crainte que j'ai pour le bien de la république en général en cas que la suppression des couvents a lieu dans les 9 départements réunies à la France, que le vandalisme vienne à jouer son rôle d'estruction et occasionne une perte considérable dans les arts et sciences, ce qu'on a vu souvent des exemple à cet égard, je demande que l'administration nomme dans chaque commune ou municipalité deux artiste peintre habitant de la dit commune qui prendront aussitot la précaution que rien n'échappe et va se rendre dans les griffes du dis vandalisme à l'égard des tableaux, figures, medailles, architectures, etc. et un plus grand nombres d'artistes, ci les villes son considérable, sous la surveillance de la dite municipalité de chaque canton, et de plus quatre artiste pour tout le département, sous la surveillance de l'administration central, qui seront chargé avec l'inspection général, et mentenir le bon ordre dans les arts et sciences ou de tout autre manière, citoijens que vous jugeraj le plus convenable à se sujet pour former à l'avenir un museum pour cultiver les arts et sciences ou tout artiste pourrait apprendre les arts et les dit sciences dans leur propre foijer.

Comme tous artiste ne sont pas voyageurs pour aller trouver les entrepots qui en son remplie de pièces d'arts et sciences et comme il se trouve plusieurs fois que des élèves remplie de talens et de mérite n'on pas seulement le moijens d'apprendre dans leur commune, faute de moijens, et que leurs pères n'ont aucune fortunes, et qui es bien loin d'aller chercher les entrepots qui en sont remplie.

Voilà Citoijens, les reflexions et l'interait que je prend à cet égard pour le bien général de la république et j'ose espérer citoijens, que vous prendrait bien en considération pour le dit bien en cas que la suppression des couvents vienne à être décidé.

Salut et fraternité

Ostende le 12 de fructidor l'an 4 de la république française.

Pierre Henrij Pieters, Peintre et architecte habitant d'Ostende.

VERBETERINGEN

- op pag. 2000-46, 5^e ainea lezen : Auguste FONTAINE i.p.v. August MONDAINE.

- op pag. 2000-51, Raad van Beheer, laatste lijn, bijvoegen : dhr. Jan NUYTEN.

DE INSTALLATIES VAN HET ZEEWEZEN TE OOSTENDE VANAF HET ONTSTAAN TOT OMSTREEKS 1930 (DEEL 1)

door **Raymond VANCRAEYNES**

INLEIDING

Uit een schrijven dd. 21 november 1848 (1) van de inspecteur van het Loodswezen te Oostende, E. VAN DER SWEEP, aan de inspecteur-generaal te Brussel, zijn wij vrij nauwkeurig ingelicht over de toenmalige aanlegmogelijkheden in de voorhaven te Oostende.

Langs de oosteroever, die ononderbroken doorliep vanaf het oostenstaketsel tot aan de toenmalige Militaire sluis, waren er een drietal reeksen dukdalven, elke bestaande uit 5 of 6 exemplaren, waaraan schepen konden gemeerd worden. In de geul was het afmeren wel gevaarlijk voor aanvaringen, maar overal, ook achterin, moest men beducht zijn voor de sterke stromingen bij het openen van de spuisluizen (Militaire sluis en Franse sluis).

Langs de westeroever volgde op het westenstaketsel eerst een deel van de buitenvestinggracht en dan de stoombotenkaai. Daar legden de schepen aan van de lijndiensten naar Dover (en soms Ramsgate) met Engelse pakketboten en ook, sinds 1824, de stoomschepen met passagiers en vracht van de lijndienst op Londen van de General Steam Navigation Company. Vanaf 3 maart 1846 meerden hier ook de eerste Belgische mailboten aan. Vervolgens hadden we langs de westeroever de toegangsheul, enerzijds tot het vissersdok, toen ook strandingshaven genoemd, later visserskreek, en anderzijds tot de sluis van de (oude) handelsdokken (nu Mercatordokken). Voorbij die toegangsheul was er de nieuwe stoombotenkaai, enkele jaren voordien gebouwd, maar onvoldoende stevig, zodat het grootste deel van die kaai al was ingestort. Er was alleen nog een staketsel van één scheepslengte (ca. 50 m.) overgebleven. Het was echter niet veilig daar aan te leggen temeer omdat men daar stenen had gestort om verdere instortingen tegen te gaan.

Voorbij die kaai, tot aan de Franse spuisluis, was er alleen een slijkerige helling, eertijds de monding van wat men de Amerikaanse kreek noemde. Daar was toen de scheepswerf van DEN DUYTS. VAN DER SWEEP stelde voor de ingestorte kaai te herstellen en te versterken en ze te verlengen tot aan de Franse spuisluis (AC en DB) met een onderbreking (CD) van 20 tot 25 meter om de scheepswerf te kunnen bewaren. Dat was trouwens het plan dat hoofdingenieur van Bruggen en Wegen DEBROCK reeds enige jaren tevoren had ontworpen (fig. 1).

DE EERSTE WERKHUIZEN OP DE WESTEROEVER EN VERVOLGENS OP DE OOSTEROEVER

Vanaf 1846 tot 1863 werd de dienst Oostende-Dover uitgevoerd zowel door Belgische als door Britse pakketboten. Vanaf 1863 waren het uitsluitend Belgische schepen. De Belgische Staat moest derhalve meer schepen in de vaart brengen, eerst door aankoop van tweedehandsschepen en vervolgens door nieuwgebouwde (2). Dat betekende meer onderhoud en onderhoudspersoneel en ook meer varend personeel.

In die jaren werd de scheepsbouw dienst van het Zeewezen geleid door ingenieur C. DELCOURT van uit Antwerpen. Op 16 februari 1867 schreef hij aan de minster van Buitenlandse Zaken Charles ROGIER, die toen het Zeewezen onder zijn bevoegdheid had, dat het voor de pakketbotendienst zwaar viel zelf geen herstellingen te kunnen uitvoeren aan de machines. Het werkhuis te Oostende was zo weinig belangrijk dat men slechts enkele onderhoudswerken aan de stoomketels kon verrichten. Voor alle andere werken moest men beroep doen op private firma's met verlies van tijd en geld als gevolg. Op 04 april 1867 kreeg DELCOURT van de minister de toelating

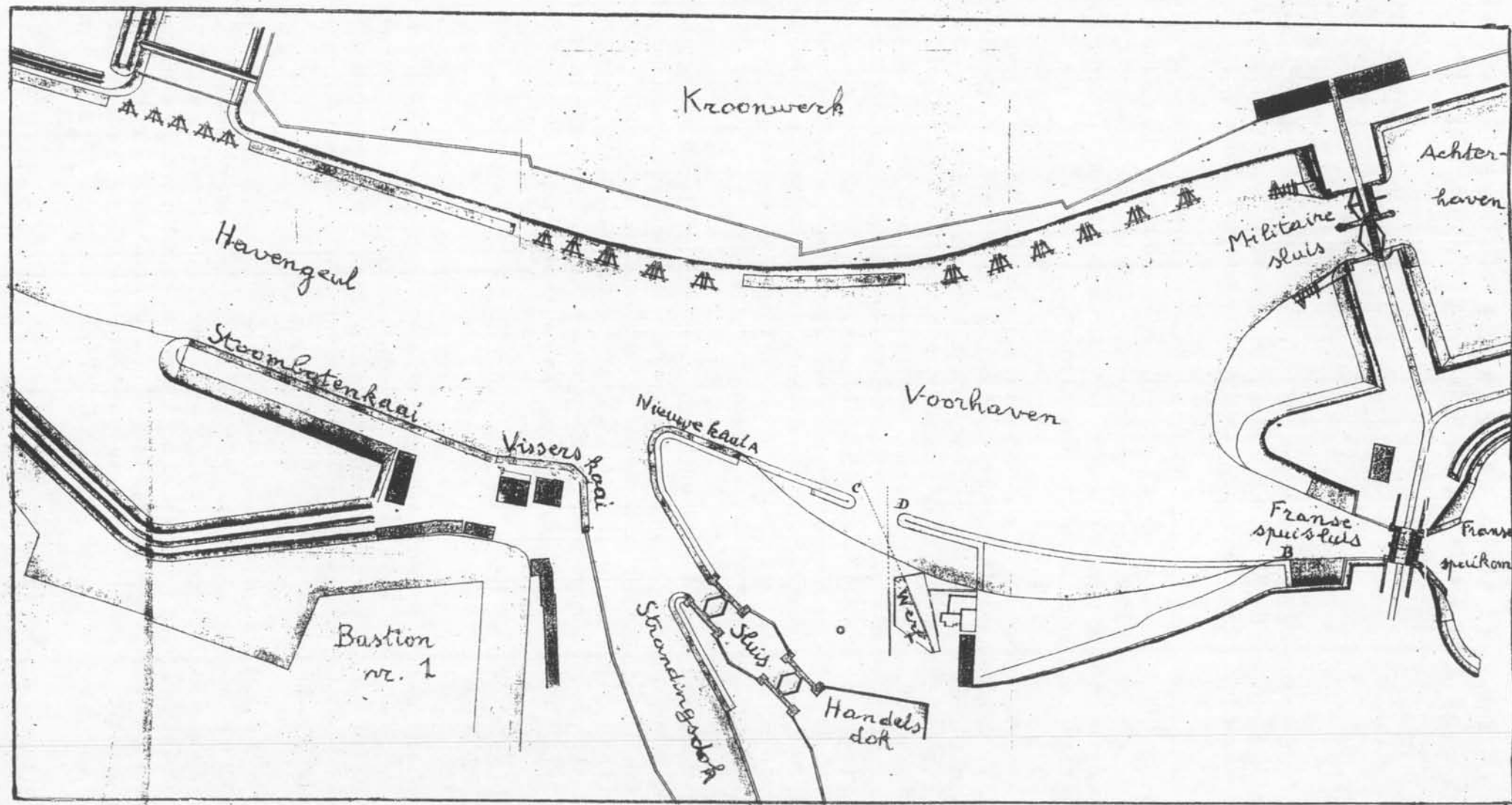


Fig. 1 - De haven van Oostende ca. 1848.

een raming te maken voor het oprichten naast de smederij, van een werkhuis van 30 bij 15 meter met smidsen en machinemontage. Deze constructies waren gelegen op de westeroever aan de stoombotenkaai, ongeveer ter hoogte van de Sint-Franciscusstraat (fig. 2).

Toen in 1865 besloten werd Oostende als versterkte stad op te geven, dacht men er al aan, op de plaats van de oostelijke stadsvestingen, een strandingsdok voor de visserij tot stand te brengen. De werkhuisen van het Zeewezen op de westeroever zouden daardoor niet langer kunnen blijven bestaan en er werd uitgekeken naar terreinen op de oostenvoer.

Bij proces-verbaal van 27 juni 1867 werden zekere terreinen op de oosteroever, binnen het kroonwerk gelegen, door het Ministerie van Openbare Werken overgemaakt aan het Bestuur van het Zeewezen (3). Op 9 november 1867 vroeg ingenieur DELCOURT aan zijn minister gevolg te willen geven aan zijn voorstel een nieuw werkhuis te bouwen op de oosteroever binnen het kroonwerk. Het zou volstaan daarvoor de 30.000 frank te gebruiken die gevraagd waren voor de verlenging van de pakketboot «Belgique» (1862-1879).

Het jaar daarop, op 28 mei 1868, liet DELCOURT aan zijn minister weten dat kapitein PETIT hem had medegedeeld dat het aanleggen van het strandingsdok voor de visserij nakend was en dat het Zeewezen zou verplicht worden de hangaar op de westeroever palend aan de smederij af te breken. Deze hangaar was de stapelplaats van de vuurhaardstaven en bevatte twee smidsvuren die altijd in werking waren. Daar werden ook de machines volledig gemonteerd.

Op 13 juli 1868 werd een proces-verbaal opgesteld van een overeenkomst gesloten tussen SYMON, ingenieur van Bruggen en Wegen te Oostende, en MARNEFFE, luitenant-kolonel, commandant van de Genie te Oostende. Daarbij werd door het Ministerie van Openbare Werken, dienst Bruggen en Wegen, aan het Ministerie van Oorlog een terrein afgestaan, gelegen ten noorden van het bastion nr. 2 van het kroonwerk, om te dienen als oefenplein voor het garnizoen ter grootte van 4 ha 15 a 21 ca. Een bijkomende voorwaarde hierbij was dat dit terrein moest terugkeren naar Openbare Werken als ze dat zouden nodig hebben in de toekomst. Dat zou inderdaad het geval zijn bij de latere uitbreiding van het Zeewezendok. Het kroonwerk zelf was al eerder door het Ministerie van Oorlog overgemaakt aan de diensten van Bruggen en Wegen (4).

ZUBER, die toen hoofdingenieur-directeur was van Bruggen en Wegen te Brugge, liet op 20 juli 1868 aan zijn minister weten dat het lokaal van het Zeewezen op de westeroever, dicht bij de oude stoombotenkaai, weldra moest verdwijnen. Volgens een rapport van ingenieur Alexis SYMON van 18 juli met dat klein gebouw 18 x 9,75 m. Het was daar opgericht geweest op het domein van het leger met een eenvoudige toelating verleend op 2 maart 1850. Daarin waren er 6 smidsvuren, enkele bankschroeven, 2 draibanken, een boormachine, ... alles bewogen met de hand, dus zeer primitief. Voor een werk dat enig belang had moest het schip naar de stadsdokken of naar het kielrooster. Er was geen spraak van enige schadeloosstelling voor die ontruiming. Het Bestuur van het Zeewezen zal zich in het vervolg moeten vestigen op de oosteroever binnen het kroonwerk, niet door onteigening, maar eenvoudig met toelating een terrein van het leger te bezetten dat nu aan het departement van Openbare Werken werd overgemaakt. In afwachting van de bouw van een dok met een toegangssluis, breed genoeg om de nieuwe pakketboot «Louise Marie» (1867-1893; eerste van een reeks van 7) te ontvangen, zou men in het kroonwerk al een werkhuis kunnen optrekken.

HET ZEEWEZEN IN HET KROONWERK

Het noordelijk deel van het kroonwerk werd door het Ministerie van Openbare werken overgemaakt aan het Bestuur van het Zeewezen voor het inrichten van werven en werkhuisen. Het Zeewezen kon toen daar beschikken over een oude kazerne en het wachthuis gelegen ten noorden

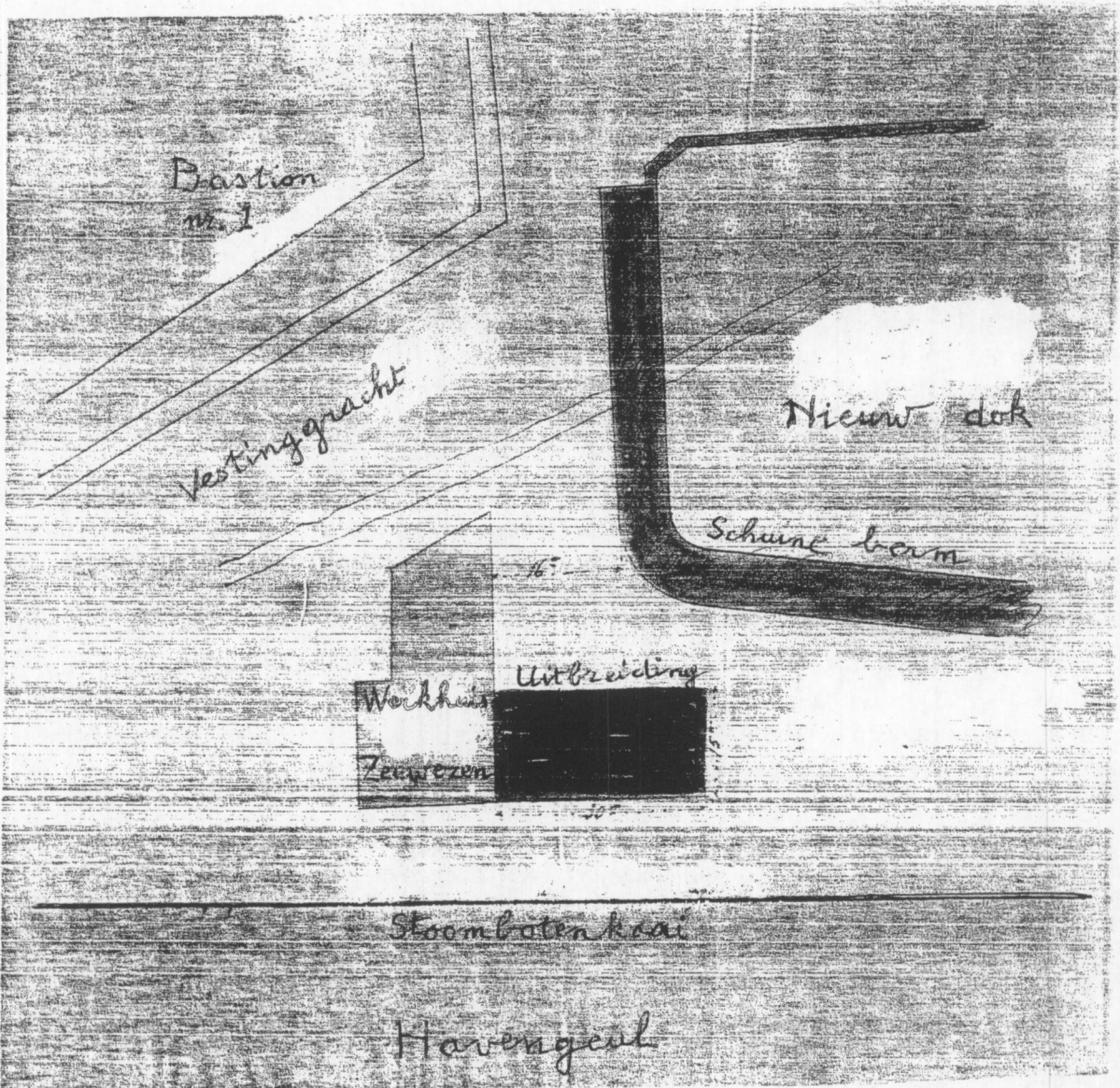


Fig. 2 - Uitbreiding van het werkhuis van het Zeewezen op de stoombotenkaai in 1867.

van de weg die liep over de Militaire sluis. Het zou ook kunnen vragen de kazerne te mogen gebruiken tegenover het voorgaande gelegen aan de andere kant van de weg.

Ingenieur DELCOURT, op bezoek van uit Antwerpen, liet op 17 augustus 1868 aan zijn minister weten dat de vermelde kazerne eigenlijk maar een kazemat was, die niet kon dienen om het materiaal in onder te brengen. Er was o.m. geen verlichting. Daar het Zeewezen het werkhuis op de westeroever vóór de winter moest verlaten zou de kazemat voorlopig als opslagplaats kunnen dienen, maar er was dringend een nieuwe loods nodig. De minister gaf DELCOURT de toelating een lastenboek op te maken voor een bedrag van 9.000-10.000 frank. Het ontwerp voor een werkhuis van 31 x 15 meter, hetzij 464 vierkante meter oppervlakte, ten bedrage van 11.674,22 frank, werd op 19 september 1868 aan de minister ter goedkeuring opgestuurd.

De kazerne met de wacht in het zuidelijk deel van het kroonwerk werd door de minister van Oorlog ter beschikking gesteld van het Zeewezen onder de voorwaarde dat hij ze zou kunnen terug eisen indien nodig. Daartoe werd op 11 oktober 1868 een proces-verbaal van overdracht opgemaakt tussen luitenant-kolonel MARNEFFE, commandant van de Genie te Oostende, en ingenieur DELCOURT van het Zeewezen. Tot die overdracht behoorden ook 5 lokalen bevoerd met veldbaksteen met de nummers 5, 6, 7 en 8, alsmede de keuken.

Het nieuw werkhuis was op 15 januari 1869 bijna voltooid en ingenieur DELCOURT vroeg de minister daarin 3 dubbele smidsen in metselwerk te laten bouwen. Op 28 mei 1869 was het werkhuis praktisch volledig ingericht. De Oostendse aannemer Dominique GHEWY bouwde een stookplaats en een woning voor de stoker tegen 8.207,80 frank. Een bakstenen schoorsteen voor de waterketel werd gebouwd door aannemer STAFFYN tegen 7996,00 frank, maar volgens ingenieur SYMON moesten daarvoor palen ingeheid worden. STAFFYN zou ook dat werk uitvoeren tegen 1.520,16 frank (5).

De uitrusting van het werkhuis en andere inrichtingen werd voortdurend aangevuld en verbeterd. OP 28 september 1876 vroeg DELCOURT aan de minister de levering door meester-metselaar STAFFYN van arduinsteen om de machines in het nieuw werkhuis met bouten vast te zetten. Dat zou de laatste uitgaven zijn om dit werkhuis te voltooien.

DELCOURT vond dat het nu dringend tijd werd om het geheel van de installaties te beveiligen. Op 2 oktober 1877 vroeg hij aan de minister rond de terreinen van het Zeewezen een omheiningmuur te plaatsen om het binnendringen van dieven te vermijden die al voor 100.000 frank brons en andere zaken hadden gestolen. Op 22 november 1877 gaf de minister van Openbare Werken August BEERNAERT de toelating een afsluiting te bouwen (6).

AANLEG VAN HET ZEEWEZENDOK MET TOEGANGSSLUIS

De aanleg van een dok met toegangssluis voor de pakketboten en andere schepen van het Zeewezen zou een grootse onderneming worden die goed moest gepland en bestudeerd worden.

Op 16 november 1869 deed de minister van Openbare Werken enkele voorstellen aan de minister van Buitenlandse Zaken, waaronder het Bestuur van het Zeewezen ressorteerde, om verbeteringen aan te brengen in een deel van de voorhaven met de bedoeling er werven en werkhuisen tot stand te brengen voor de herstellingen van de pakketboten. Enkele dagen later, op 23 november, antwoordde de minister van Buitenlandse Zaken dat hij een commissie had samengesteld om die voorstellen te onderzoeken. De voorzitter was kapitein ter zee PETIT. Voorts maakten nog deel uit van die commissie: DELCOURT, ingenieur 1^e klasse van de scheepsbouw dienst, VANDENBROECKE, inspecteur van het Loodswezen te Oostende; DELORI, adjunct-ingenieur van de scheepsbouw dienst, secretaris.

De commissie ging dadelijk aan het werk en besliste in haar eerste zitting ingenieur SYMON van Bruggen en Wegen te Oostende op te nemen. De tweede zitting had plaats op 19 december 1869. Een algemeen programma van uit te voeren werken werd opgesteld. Eenparig werd de verbreding van de havengeul en de rechtekking van de oosteroever van de geul en van de voorhaven goedgekeurd. Op een deel van de terreinen van het kroonwerk werd de bouw van een vlotdok voorgesteld met een droogdok op het einde volgens een ontwerp van SYMON en DELCOURT. In afwachting van de bouw van het droogdok zou er in het ontworpen vlotdok een kielrooster worden voorzien. Daaraan waren wel nadelen verbonden.

In de derde zitting werd vooral gehandeld over de afmetingen van de verschillende kunstwerken. De toegangssluis zou een enkelvoudige sluis zijn zonder sas. De pakketboten, die toen dienst deden, waren 200 voet (61 m) lang, 24 voet (7,32 m) breed buiten de spanten en 42,5 voet (12,95 m) buiten de raderkasten. De breedte van de sluis werd daarom op 14,25 m vastgelegd en de drempel op het peil 0; 00 (Z), dat is het gemiddeld peil van laagwater bij springtij te Oostende. De bodem van het dok daarentegen zou op het peil -1,50 (Z) uitgegraven worden. Het kielrooster zou op het peil + 1,00 (Z) liggen zodat de schepen daarop volledig droog zouden staan met nog 2,50 m water in het dok om de andere schepen vlottend te houden.

De scheepsbouwdienst beschikte in het eerste handelsdok van de stad over een kraan met 30 ton hefvermogen. Dat was net onvoldoende om bijvoorbeeld de stoomketel van de mailboten van het type «Louise Marie», die 31 ton woog, te lichten. In plaats van die kraan te verplaatsen zou men beter een nieuwe kraan opstellen in het kroonwerk met een hefvermogen van 40 ton.

Op 11 maart 1870 werd het eindrapport van de commissie door voorzitter PETIT naar de minister van Buitenlandse Zaken, die de bevoegdheid had over het Zeewezen, opgestuurd. De minister nam echter geen beslissing. De nieuwe mailboten van het type «Louise Marie», 7 in totaal, kwamen één voor één toe en moesten in de voorhaven blijven liggen. PETIT moest op 11 februari 1871 de minister erop wijzen dat men, wegens het gevaar voor het losslaan van de schepen, het spuien had moeten stilleggen. Een grotere aanslibbing deed zich daarop voor en de handelsmiddelen van Oostende protesteerden (7).

DE BOUW VAN DE SLUIS EN VAN HET DOK

Vooraleer de werken werden aangevat om de nieuwe haveninstellingen tot stand te brengen bestemd voor het Zeewezen, werd een nieuwe bijzondere commissie samengesteld. De voorzitter was A. DUFOUR die PETIT verving die met pensioen gegaan was. Leden waren DELCOURT, SYMON en VANDENBROECKE; secretaris was RITTWEGER in plaats van DELORI die met verlof was.

Een nieuw ontwerp werd voorgelegd door ingenieur A. SYMON op 16 februari 1873, in nauw overleg opgemaakt met E. DELCOURT (fig. 3). Het behelsde het bouwen van een enkelvoudige sluis met twee paar ijzeren deuren, het graven van een toegangseul vanuit de havengeul, het aanleggen van een dok waarin langs de westkant een droogdok zou uitgeven, naar het westen georiënteerd. Verder zuidwaarts werd binnen het kroonwerk plaats voorbehouden voor een verlenging van het dok met nog een tweede droogdok, parallel aan het eerste. De breedte van de sluis en van het droogdok werd op de bijeenkomst van de commissie op 18 maart 1873 vastgelegd op 17 meter en de drempel van de sluis op peil -1,50 m (Z). Blijkbaar heeft men bij de constructie van de sluis gemeend geen risico's te willen lopen. De sluis werd gegrondvest op een betonnen massief van 2 meter dikte gegoten in een bekisting van palen en paalplanken, met daarboven baksteenmetselwerk van 3 meter dikte. In totaal dus 5 meter! (8).

De ingangsdrempel van het droogdok zou echter op + 1,50 m (Z) liggen om op die manier de onkosten voor het leegpompen zoveel mogelijk te vermijden. De plannen waren zodanig opgemaakt dat zowel de toegangseul als het dok zelf maximaal gebruik maakten van de reeds bestaande watervlakken binnen het kroonwerk. Op de bijeenkomst van de commissie op 10 juni 1873 werd vastgelegd dat, door de aangebrachte wijzigingen aan het oorspronkelijk onderwerp, het voorziene krediet van 650.000 frank ruim zou overschreden worden. Dat krediet, waarvan 475.000 frank voor rekening van het Zeewezen en 175.000 frank voor Openbare Werken, was al aangevraagd in januari 1872 en in mei daaropvolgend door de Kamers goedgekeurd (9).

Het eerste deel van de werken omvatte het graven van de toegangseul met schuine bermen en geleidestaketsels, het bouwen van de sluis met de stortebedden ervoor en erachter, geraamd op 766.250 frank. De vier sluisdeuren werden op 113.750 frank geschat. Dat betekent samen een bedrag van 880.000 frank dat het voorziene krediet met 230.000 frank overschreed en derhalve van het volgende krediet zou moeten afgenomen worden.

Het tweede deel van de werken omvatte het aanleggen van het dok (170.000 frank), het bouwen van het droogdok (400.000 frank), de bekleding van de zijbermen (50.000 frank), het bouwen van het stuk muur waarop de zware kraan moest opgesteld worden (50.000 frank), de kraan zelf, het algemeen magazijn, de koperslagerij en andere bijkomende werken (200.000 frank). Samen dus 870.000 frank. De tweede kredietaanvraag zou derhalve $230.000 + 870.000 = 1.100.000$ frank moeten bedragen.

De commissie drong er op 12 juni 1873 bij de minister sterk op aan dat het laatste bedrag zo spoedig mogelijk zou toegewezen worden in het belang van de goede werking en de verbetering van de diensten van het Zeewezen. Immers, elk deel van de werken vereiste een uitvoeringstermijn van tenminste twee jaar. Als het gevraagde krediet slechts toegekend werd per deel van de werken, dan zou het geheel ten vroegste binnen 4 jaar voltooid zijn. Als, integendeel, het totaal aangevraagde krediet ineens werd toegekend, dan konden de aanbestedingen voor de twee delen tegelijk doorgaan en kon alles in twee jaar tijd voltooid worden (10).

Het was aannemer VAN DYCKE die de werken uitvoerde, met uitzondering evenwel van het dok en het droogdok. Alles moest voltooid zijn tegen 14 maart 1879. Op 15 juni 1874 werden de grondwerken aanbesteed voor het aanleggen van het dok, voor de schuine bermen en de staketsels van dat dok en toegewezen aan aannemer Jean KETELS tegen 797.000 frank. In 1876 waren die werken gedaan (11).

Ondertussen bleef de nood aan aanlegplaatsen voor de pakketboten in de voorhaven nijpend. In 1875 had de stad Oostende in de oude visserskreek een stuk muur van 20,50 m lengte laten herbouwen. De Staat was daarin tussengekomen voor de helft van de onkosten, hetzij voor 12.579,13 frank. Ingevolge een akkoord tussen de stad en het Ministerie van Openbare Werken, verbond de stad er zich toe deze kaaimuur te onderhouden en de visserskreek als schuilplaats te laten dienen voor de pakketboten en andere staatsschepen (12). Ze zouden daar kunnen schuilen buiten het bereik van de gevaarlijke stromingen veroorzaakt door het spuien.

In februari 1878 was het algemeen magazijn in opbouw maar de werken moesten stilgelegd worden wegens de vorst en zouden maar einde maart kunnen hernomen worden. Het voltooiën van het magazijn werd nu voorzien voor 1 januari 1879. Ondertussen hadden de diensten van het Zeewezen een magazijn moeten huren op de Keizerskaai (nu Vindictivelaan) aan Louis VERSCHELDE-PEDE. Die pacht van 9 jaar was ingegaan op 1 juli 1869 en liep dus ten einde op 1 juli 1878. De eigenaar wilde de pacht alleen verlengen voor een heel jaar, dat was tot 1 juli 1879, tegen 1.200 frank. Zo gebeurde het ook. Op 30 juni 1879 was het magazijn op de Keizerskaai ontruimd en de sleutel overhandigd aan de eigenaar (13).

Op initiatief van ingenieur DELCOURT werd in 1879 nog een deel van het beschikbaar bedrag van 300.000 frank besteed aan de oprichting van een kantoor voor de ingenieur en zijn personeel, die nu nog in vochtige kazematten huisden, en voor een woonst voor de conciërge die ook nog met zijn gezin in kazematten was ondergebracht (14).

Aannemer VAN DYCKE had de werken moeten beëindigen in maart 1879, maar in juli 1880 lagen er binnen de omheiningen van het Zeewezen nog materialen, stonden er nog paardenstallingen, een keet en een magazijn. Het was daar voortdurend een komen en gaan van vreemd volk en dat was niet naar de zin van ingenieur DELCOURT van het Zeewezen. Hij vertoefde meestal te Antwerpen en bekloeg zich daarover bij zijn directeur te Brussel (15). De minister van Openbare Werken werd daarvan op de hoogte gebracht. Hoofdingenieur E. PIENS van Bruggen en Wegen te Brugge repliceerde op 31 juli 1880 aan zijn minister dat ingenieur DELCOURT blijkbaar niet goed ingelicht was over de toestand van de werken te Oostende. De werken aan het dok waren weliswaar voltooid maar deze in de toegangsgeul waren nog geen twee maanden geleden beëindigd. De aannemer had daar een groot aantal houten palen van grote afmetingen aangetroffen waarvan de verwijdering heel moeizaam en traag was verlopen. De aannemer VAN DYCKE trof dus geen schuld. Hij had trouwens zijn loodsen en materialen al op 29 juli verkocht. Ten andere, Openbare Werken kon daar niet meer optreden daar de terreinen sinds 1867 aan het Zeewezen waren overgemaakt.

De nieuwe werkhuizen moesten ook van een goede verlichting voorzien worden en in die tijd was dat met lichtgas. Te Oostende was er een gasfabriek die sinds 1 januari 1864 door de stad in regie werd uitgebaat en gelegen was op de terreinen op en rond het huidige gerechtshof (16). Op 16 maart 1873 liet de minister aan het Oostends schepencollege weten dat hij de goedkeuring voor het aanbrengen van gasleidingen om de werkhuizen te verlichten slechts zou kunnen geven nadat de Wetgevende Kamers de verkoop van de pakketboten «La Perle» (1863-1872, ex John Penn) en «Diamant» (1846-1872, ex Chemin de Fer) zouden hebben toegestaan. Pas op 8 december 1873 kon de akte verleden worden tussen het bestuur van de stedelijke gasdienst en het Bestuur van het Zeewezen om de gasleidingen te leggen naar het werkhuis tegen 4.211,63 frank. De gasdienst legde daarvoor als model de overeenkomst voor, op 23 december 1869 ondertekend te Brussel door de minister van Openbare Werken A. JAMAR, om gas te leveren voor de verlichting van het station van Oostende.

Om het derde deel van de werken aan het Zeewezendok te kunnen aanvangen ten behoeve van de pakketbotendienst, vroeg het Ministerie van Openbare Werken op 17 maart 1880 aan het departement van Oorlog opnieuw de beschikking te krijgen over het oefenplein van 4 ha 15 a 21 ca dat in 1868 bij proces-verbaal aan het departement werd overgedragen. Dat grensde over een lengte van 380 m aan de weg lopende over de Militaire sluis naar Bredene. Ook de buitenglooiing van het bastion nr. 2 van het kroonwerk met 1 ha 16 a 68 ca zou erin opgenomen worden (17).

Het dok dat toen ter beschikking stond had ongeveer de vorm van een vierkant met 120 meter zijde, maar met afgeronde hoeken. Het moest nu verlengd worden met ca. 100 meter, met een bodembreedte van 80 meter, en voorzien worden van een droogdok langs de westkant. Het Ministerie van Openbare Werken deed aan het departement van Oorlog het voorstel het oefenplein over te brengen naar de duinen tussen de vuurtoren en het fort Napoleon. Daar kon het leger beschikken over 7 ha en Bruggen en Wegen zou dan het hele oefenterrein kunnen inpalmen hoewel het slechts de grote helft ervan nodig had. De minister van Oorlog J. LIAGRE ging akkoord met het voorstel als het terrein maar volledig geëffend en ingezaaid werd (18).

Van al die uitbreidingen van het Zeewezendok is er voor 1914 niets meer terechtgekomen. De toestand bleef gedurende ongeveer 35 jaar ongewijzigd. Dat betekent echter niet dat er in de haven van Oostende niets gebeurde. Integendeel, grootse werken werden uitgevoerd in de geul en in

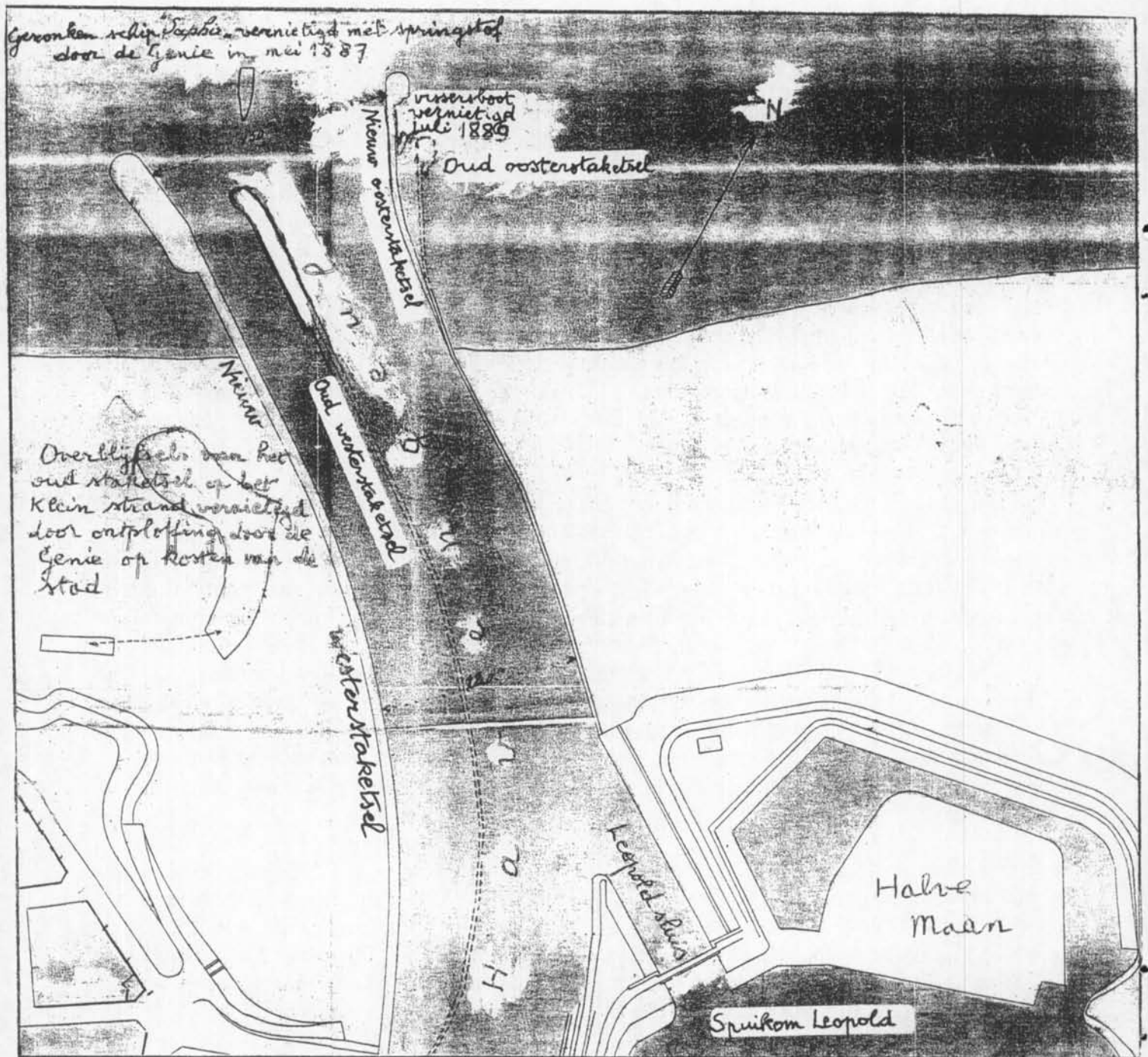


Fig. 4 - Het oud en het nieuw westerstaketsel naar een plan van hoofdingenieur E. Piens uit juni 1890.

de voorhaven, vooral ten dienste van de pakketboten en van de visserij. Ik laat hierbij de havenwerken uitgevoerd door de stad Oostende buiten beschouwing. Het nieuwe strandingsdok voor de visserij, tot stand gekomen in 1869-1872 langs de huidige Visserskaai, werd in de jaren 1884-1885 naar het noorden verlengd in de richting van het Klein Strand door inpalming van de aldaar bestaande oesterput. De havengeul werd aanzienlijk verbreed door verplaatsing van het westenstaketsel over nagenoeg 40 meter westwaarts (de helft van de breedte van de toen bestaande geul). Er kwam een nieuwe lage havendam en het nieuw staketsel werd uitgebouwd als een brede wandelpier voor de toeristen die eindigde op een nog breder terras dat ongeveer 50 meter verder in zee kwam dan voorheen. Ook het smalle oosterstaketsel werd tegen het uiteinde wat westwaarts verplaatst en verlengd, en tevens voorzien van een iets bredere kop (fig. 4). Zo werd de haventoeegang voor alle schepen sterk verbeterd, temeer daar toen van langsom meer overgeschakeld werd naar baggerwerken om de diepten te onderhouden. Voor spuingen immers was een smalle geul verkieslijk.

De visserij kreeg ook een heel nieuwe kielbank ter beschikking, gebouwd in steen in een uitsparing van de zuidwestelijke hoek van de Leopoldspuikom. De ingang lag ongeveer recht tegenover de nieuwe uitgang van het Strandingsdok. Het lastenboek werd ondertekend door ingenieur P. DEMEY op 12 april 1888. De raming bedroeg 489.487,27 frank.

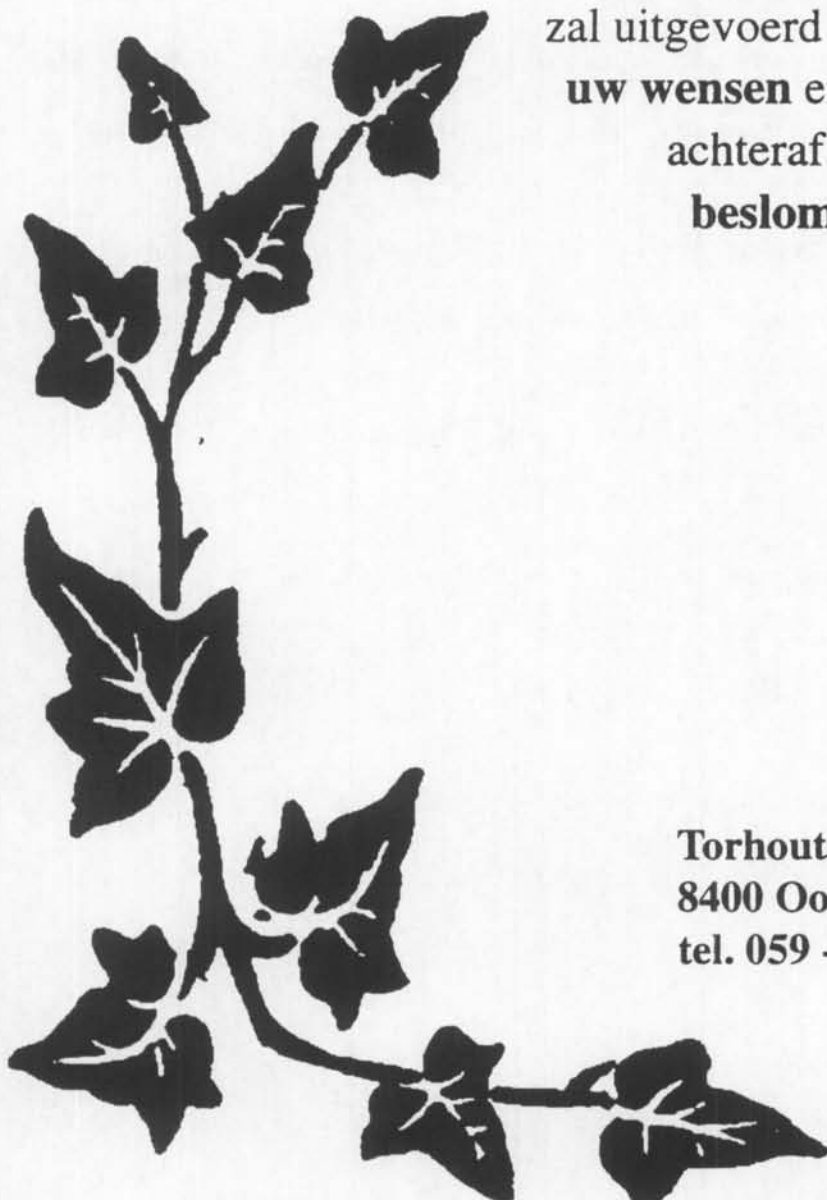
Verwijzingen

- (1) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, n r. 5696. Verbeteringen aan de haven van Oostende 1848; 1869-1891.
- (2) de BURBURE de WESEMBEEK Albert. Eeuwfeest der lijn Oostende-Dover 1846-1946, p. 67-90.
- (3) Zie noot 1.
- (4) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 244. Haven van Oostende 1880-1888.
- (5) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5923. Dossier 1867-1869.
- (6) Zie noot 5.
- (7) Zie noot 1.
- (8) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 247. Haven van Oostende 1898-1906.
- (9) Zie noot 1.
- (10) Zie noot 1.
- (11) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 243. Haven van Oostende 1841-1880.
- (12) Zie noot 1.
- (13) Zie noot 1.
- (14) Zie noot 1.
- (15) Zie noot 1.
- (16) VAN DEN AUWEELE André. Gas, elektriciteit en water te Oostende, p. 37.
- (17) Zie noot 4.
- (18) Zie noot 1.

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