

Foto Luc • archief De Plate

Eerste handelsdok rond 1900

DE PLATE

Maandblad

-- APR. 2000



VROEGER IS NIET VOORBIJ...

Walter BLEYAERT

De Grote oorlog in Pervijze



Uitgeverij Emiel Decock
Aartrijke

Vroeger is niet voorbij ...

De Grote Oorlog in Pervijze

Toen we met enkele mensen van ons dorp het idee hadden opgevat om een tentoonstelling te organiseren met als thema 'Op zoek naar de kleine mens in de Grote Oorlog' kon ik niet vermoeden dat zoveel tijd en opzoekingswerk mijn deel zouden worden en hoe deze realisatie mijn interesse meer en meer zou beïnvloeden.

Ik vroeg me af "Mocht ik nu eens een verzameling maken van alle gemobiliseerden van het dorp?". Waar vanaf het begin ongeveer vijftig personen op de lijst stonden, zijn het er uiteindelijk honderd vijfenveertig geworden. En is die nu volledig?

In het eerste deel worden de gemobiliseerden, krijgsgevangenen, gesneuvelden en burgerlijke slachtoffers vermeld. Er werd gezocht naar verhalen, foto's en documenten... Of de verhalen altijd juist zijn kan ik niet bevestigen of ontkennen, maar uit eerbied voor hen die het allemaal zouden meegemaakt hebben, probeer ik het relaas van de familie voort te vertellen.

Pervijze is een vergeten oorlogsdorp. De volledige verwoesting van het dorp kunnen we moeilijk voor de geest halen. Daarom bracht ik in het tweede boekdeel enkele personen, die tijdens het oorlogsgebeuren een uitzonderlijke rol gespeeld hebben, samen. Het zijn mensen die ons voor de geschiedschrijving heel wat nalieten zoals documenten, kunstwerkjes, enz...

Veel families zijn in het begin van de oorlog voor het gevaar gevlucht. Sommigen hebben hun wedervaren in een ander land, hun terugkomst en het moeizaam opnieuw beginnen, weergegeven. In twee grote delen valt het boek uiteen. Deel I: *Onze vaders, onze grootvaders* brengt ons de gemobiliseerden, de militaire en burgerlijke slachtoffers. In Deel II: *Helden in ons dorp* krijgen we de geschiedenis van Moeder Libaria en de kloosterzusters, De meisjes van het dorp, Leon Hindriks en zijn Kunstwerkjes, De postboden van het dorp, Verhaal van een Grenadier en Vluchtelingen en hun terugkeer.

Ongetwijfeld is dit boek niet volledig. Ik vond het toch belangrijk de verzamelde verhalen op te schrijven. Die geven menselijke en dieperliggende gevoelens weer. Nu eens zijn ze vage herinnering van een familielid, dan weer een momentopname uit het leven van een grootvader, vader of zelfs van een oom. De heel korte verhaaltjes zijn evenwaardig.

Bij het schrijven en beluisteren van de vertellingen, het zoeken en lezen van documenten, lieten de volgende vragen me nooit meer los: "Denken we nog voldoende aan deze mensen? Herdenken we ze met eerbied? Hebben we uit hun gaven en daden iets geleerd? Weet onze schoolgaande jeugd nog genoeg over '14-'18? Is vroeger al voorbij? Ik denk het niet. Juist daarom heb ik dit willen schrijven."

Veel leesgenot !
Walter Bleyaert

Formaat : 280 x 210 mm.
Omvang : ca. 288 pag.
Illustratie : 135 foto's en documenten.
Papier : maco 115 gr. mat.
Kaft : tweekleurendruk,
geplastificeerd.
Afwerking : ingenaaid.

Vormgeving : Emiel Decock, Aartrijke
Fotogravure : Rein Lobbstaël, Diksmuide
Druk : Pattyn Printing, Veurne

Prijs : 990 BEF. 24,54 €
Voorintekening vóór 1 mei 2000
845 BEF 20,95 €
Portkosten : 120 BEF 2,97 €

Bestellen

Uitgeverij Emiel Decock
Brugsestraat 56, B-8211 Aartrijke
Tel. 050/ 20 97 80 Fax 050/ 24 13 18

Gemeentekrediet 063-1786362-45
ASLK 001-0380026-56
Bacob 755-5796801-05

Of bij de auteur
Walter Bleyaert
Veurnestraat 63, B-8600 Pervijze
Tel. 051/ 55 53 33
Ippa 800-8532552-25
HSA 853-0590996-07

Of in de boekhandel

ISBN 90-5364-041-X



Water Bleyaert werd op 2 april 1936 in Pervijze geboren. Als kind heeft hij WO II beleefd en heeft hij zijn ervaringen en herinneringen over deze periode genoteerd, maar die maken geen deel uit van dit boek.

Hij heeft niet de pretentie een schrijver te zijn. Hij heeft alleen geprobeerd de verhalen over "De Grote Oorlog" samen te bundelen om ze niet verloren te laten gaan.

Hij profiteert met dit boek van de gelegenheid om zijn interesse voor bepaalde verhalen te verwoorden.

Het is een bijdrage tot de geschiedschrijving van Pervijze en omstreken. **Vroeger is niet voorbij... De Grote oorlog in Pervijze** is mijn tweede boek, maar dit wordt het eerst uitgegeven.

Balanck n.v.

Nieuwpoortstraat 7, 8600 Pervijze

Tel. (051) 55 52 06 Fax (051) 55 52 25

**TOELEVERINGEN
CNC-DRAAIEN & FREZEN
METAALBEWERKING**



Aannemingen Vanlerberghe b.v.b.a.

Veurnestraat 6

Tel. (051) 55 50 53

8600 Pervijze

Fax (051) 55 51 13



drukkerij - copiecenter
Gen. Baron Jacquesstraat 56
8600 Diksmuide
Tel: (051) 51 11 59

kopies, kleurcopies
eindwerken
inbinden (ringen of lijmen)
alle drukwerken
digitale drukstudio
ideaal voor kleine oplages

Gebr. **DEVREKER** bvba



**Aannemer van timmer- en schrijnwerk
Specialiteit; houten ramen op maat**
Kortewildestraat 1-2 - 8600 Vladslo (Diksmuide)
Tel. (051) 50 23 06 Fax (051) 51 04 12

Atelier: Cardijnlaan 1 - 8600 Diksmuide
Tel. & Fax (051) 50 53 27



Pervijzestraat 17
8172 Diksmuide (Pervijze)
Tel.: 051/55 50 01
Fax: 051/55 55 87

B.V.B.A.
ELEKTRO DECAT



KÄRCHER



W. Vanhove
Bestuurder

Kärcher Center West-Machines nv
Pervijzestraat 67
8600 DIKSMUIDE (PERVIJZE)
Tel. (051) 55 50 56 - Fax (051) 55 51 38

WM EM

Energie- en teledistributie

(d)oll(c)9

F A S H I O N

**Hedendaagse Dames
en Herenkledij**

Generaal Baron Jacquesstraat 92
8600 Diksmuide
051/ 51 19 59

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
F. HUBRECHTSEN
Gerststraat 35 A
8400 Oostende
Tel-Fax 059/50.71.45

Verantwoordelijke uitgever
O. VILAIN
Rogierlaan 38/11
8400 Oostende
Tel 059/70.92.05

Penningmeester
J.P. FALISE
H. Serruyslaan 78/19
8400 Oostende
Tel-Fax 059/70.88.15

REKENINGEN
750-9109554-54
000-0788241-19

JAARGANG 29
NUMMER 4
MAAND april 2000

IN DIT NUMMER

Blz. 91 : **R. VANCRAEYNEST** : De installaties van het Zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930. Deel 2.

blz. 107 : **J.-M. BEKAERT** : De "Société Littéraire".

blz. 114 : **M. CAPON** : Veloclub "Wielerclub Boxegem".

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:

April - ACTIVITEIT

Donderdag 27 april 2000 om 20 u 30

Avondvoordracht in de conferentiezaal van de VVF, Dr.L.Colensstraat 6, 8400 Oostende.

Onderwerp: **HET FORT NAPOLEON VÓÓR EN TIJDENS DE RESTAURATIE**

Deze diavoordracht wordt verzorgd door de heren **Kamiel DIRICKX** en **Freddy DERYCKE**

Dhr Kamiel DIRICKX is marine-officier "buiten dienst", gemeenteraadslid sedert 1982 en de initiatiefnemer tot het stichten van de v.z.w. Fort Napoleon in september 1991.

Bedoeling van de v.z.w. was de restauratie en de herbestemming van het Fort.

Deze vereniging voegde van meet af aan de daad bij het woord en bracht de situatie van het fort Napoleon in de belangstelling van het publiek via de media en vestigde de aandacht van de overheid op het probleem via contact en lobbywerk.

Een eerste succes werd geboekt door het bezoek van O. Vanneste, gouverneur van de provincie, in juni 1992 en een maand later door een brief van gemeenschapsminister J. Sauwens die verzekerde dat hij niet zou nalaten het dossier op te volgen. Ook de reacties bij het stadsbestuur van Oostende waren zeer positief.

Enkel de Koning Boudewijnstichting kon het project niet aanvaarden niettegenstaande haar campagne "'Monumenten, wij zorgen ervoor : 1991-1993"

Het onverdroten lobbywerk van dhr. DIRICKX ligt waarschijnlijk mee aan de basis van de oprichting van HET instrument dat zou zorgen voor de toekomst van het fort nl. de oprichting van de Stichting Vlaams Erfgoed (SVE) in 1994. SVE had meteen maar toe te happen naar een dossier dat gebruiksklaar was en schoot onmiddellijk uit de startblokken nadat het Vlaams Gewest het fort had onteigend van de federale overheid en in erfpacht aan SVE had gegeven.

De hernieuwde restauratie van het fort begon op 7 augustus 1995. Het Fort Napoleon gaat een nieuwe en hopelijk lange "carrière" tegemoet.

Dhr Freddy DERYCKE is onderofficier bij onze brandweer en gepassioneerd fotograaf. Hij werd in maart 1993 opgenomen in de v.z.w. waar zijn passie uiteraard zeer goed van pas kwam.

Na de feestelijke heropening van het fort op 7 april is het ogenblik geschikt om de voorbije restauratie voor onze leden en andere geïnteresseerden eens opnieuw in ogeschouw te nemen met het woord van dhr DIRICKX en de prachtige beelden van dhr DERYCKE.

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

Men zegge het voort !!!

DE INSTALLATIES VAN HET ZEEWEZEN TE OOSTENDE VANAF HET ONTSTAAN TOT OMSTREEKS 1930 (DEEL 2)

door **Raymond VANCRAEYNEST**

De ontschepingskaai, waarop in 1866 het eerste voorlopig zeestation werd opgetrokken, onderging grote wijzigingen. Tussen de voorhaven en de afleidingsvaart naar de vaart van Brugge, was er toen maar weinig plaats beschikbaar. Met het oog op de verwezenlijking van een rechtstreekse spoorverbinding van het zeestation met de spoorlijn naar Brugge, zonder te moeten passeren doorheen het station Oostende-stad, werden twee zeer belangrijke werken uitgevoerd. De afleidingsvaart die in verbinding stond met het eerste handelsdok, werd ca. 50 meter westwaarts verlegd, met inbegrip van de verplaatsing van de brug van de Brugse poort; de bestaande ontschepingskaai achter het zeestation werd in een lichte boog doorgetrokken in de richting van de Franse sluis. De westeroever van de voorhaven werd hierdoor een stuk oostwaarts verplaatst en daar kwamen nog twee ontschepingsposten tot stand in de jaren 1888-1889 volgens het plan van ingenieur DEMEY van 29 juni 1888. Dat plan werd echter niet volledig uitgevoerd. Het voorzag immers ook in de zuidwaartse verplaatsing van de Franse sluis over ca. 50 meter en in de bouw, tussen de oude en de nieuwe ontworpen Franse sluis, van twee aanlegposten voor pakketboten van het type "Princesse Henriette" (91,50 m lengte) en van een meerplaats voor een pakketboot van 100 meter lengte (20). Het Zeewezen vroeg de vergroting van het kielrooster in de voorhaven volgens het plan van ingenieur DEMEY op 4 oktober 1889. De aanbesteding had plaats op 24 mei 1890. De raming bedroeg 74.826,27 frank en de werken werden uitgevoerd door Camille JANSSENS uit Oudenburg tegen 62.150 frank (21).

Op 27 april 1891 maakte ingenieur DEMEY zijn verslag over aan hoofdingenieur PIENS te Brugge, samen met een op 15 april 1890 goedgekeurd plan, om het kielrooster voor pakketboten op de oosteroever te vergroten. Hij stelde voor twee bijkomende dukdalven te bouwen op de oostelijke helling van de put waar er 10 tot 12 meter diepte was bij laagwater. Bij de uitvoering van die werken moest PIENS, na een paar weken, aan de minister van Openbare Werken melden dat er zich vóór het rooster een afkalving van de oever had voorgedaan na het wegnemen van de driepikkel om er een dukdalf te plaatsen (22).

In en rond het Zeewezendok bleef alles ongeveer zoals het was. In december 1891 liet de minister van Spoorwegen, waaronder het Zeewezen toen sinds 1884 ressorteerde, aan de minister van Openbare Werken weten dat er in maart 1893 twee nieuwe en grotere pakketboten zouden geleverd worden met een lengte van 356 voet (108,51 m), een breedte van 38 voet (11,58 m) en een diepgang van 9 voet 3 duim (2,82 m). Deze waren de "Leopold II" en de "Marie-Henriette" (II). Er waren dus nieuwe aanlegposten vereist. Aan de oude stoombotenkaai waren er twee mogelijke posten. De herstellingswerken aan de zeewaartse post waren in het voorbije jaar uitgevoerd tegen 6.538,16 frank. Aan de andere post moesten ze nog beginnen. De oude kielbank voor vissersvaartuigen aan de oosteroever moest verbouwd worden om toe te laten daar een grote (!) pakketboot af te meren, tegen 4.800 frank (fig. 5) Op 1 april 1892 wilden de directeurs LECOINTE en ECREVISSE van de pakketbotendienst ook de zuidelijke aanlegpost van de oude stoombotenkaai in beslag nemen en de Londenboten van de General Steam Navigation Company wegdringen naar de westkant van de oude visserskreek. Er bleken echter geen kredieten beschikbaar om die werken aan die zuidelijke post aan te vatten.

Het kielrooster voor de pakketboten op de oosteroever zou niet langer meer door de nieuwe pakketboten te gebruiken zijn daar hun machines liefst 70 ton wogen. Er zou dus voortaan steeds naar een droogdok te Antwerpen moeten uitgeweken worden (23).

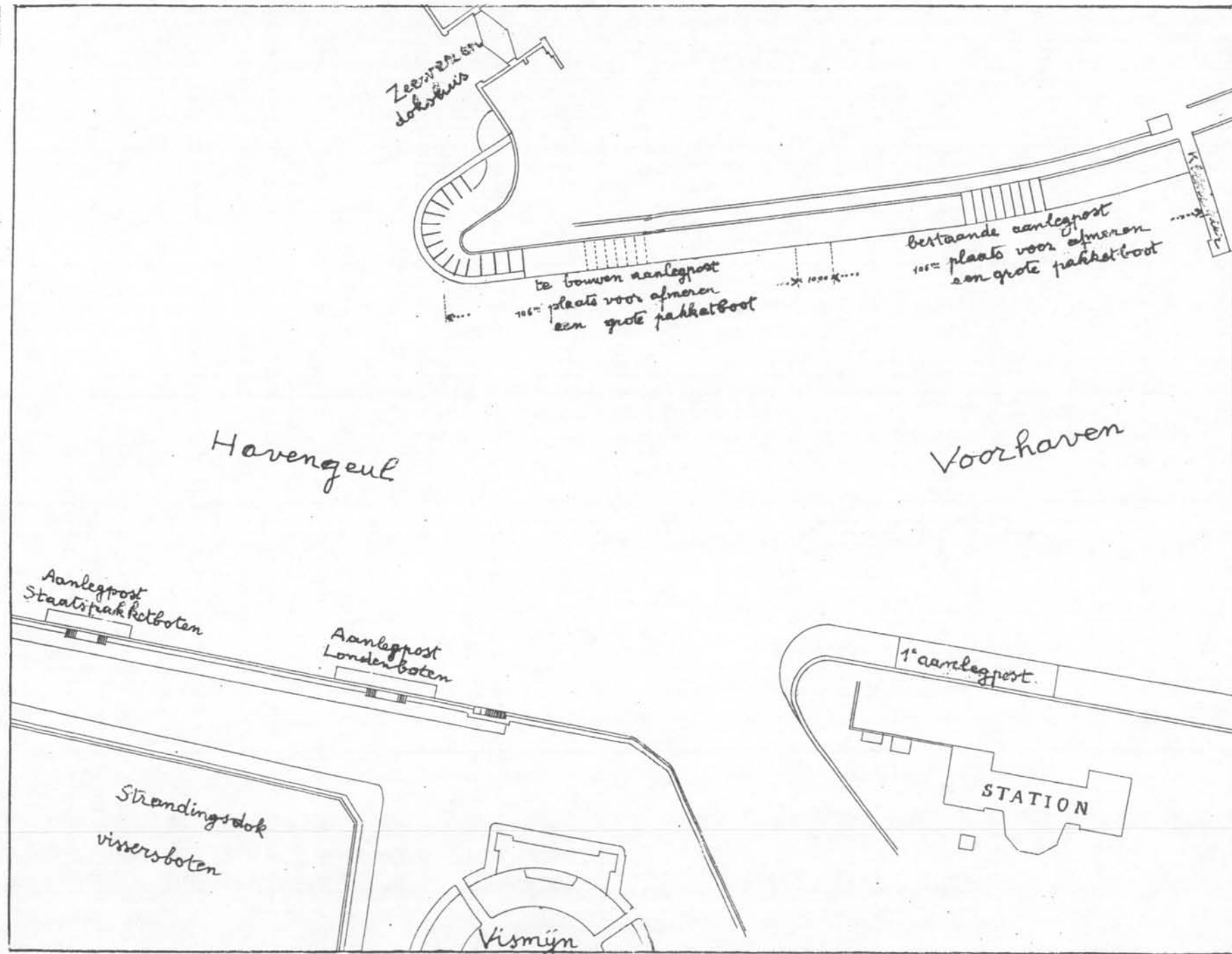


Fig. 5 - Aanlegposten in de voorhaven naar een plan van ingenieur Pierre Bemey in oktober 1895.

Veel schade werd aangericht aan de gebouwen van de werkhuizen door een hevig onweer dat in de avond van 20 september 1892, over de stad was losgebarsten. Van de montagehal sneuvelden 29 ruiten. Veel dakpannen waaiden af. Het verblijf van de conciërge dat twee jaar tevoren door de diensten van Bruggen en Wegen werd ingericht, liep onder water. Een nieuwe afvoerleiding voor het water naar de achterhaven bleek noodzakelijk (24).

Het jaar daarop, in 1893, werd begonnen met het in orde brengen van twee aanlegposten langs de oosteroever voor de nieuwe mailboten. De aannemer die in augustus 1893 het werk ging uitvoeren was Charles JANSSENS uit Oudenburg. Hij moest schadeloos gesteld worden voor het verwijderen van sporen van vroegere constructies. Hij trof daar gezonken rijswerk aan en een groot aantal palen die zonder enige regelmaat waren ingeplant. Twee nieuwe dukdalven begrepsden oostwaarts de put, vóór de Militaire sluis gelegen, waar de koopvaardij schepen gingen afmeren en waar toen diepten tot -8,45 m(Z) werden gepeild (25).

In september 1894 liet de minister van Spoorwegen en Zeewezen aan de minister van Openbare Werken weten dat de kantoren van de scheepsbouwdienst, gebouwd in de jaren 1881-1882, nu te benepen waren. Ze zouden moeten met een verdieping opgetrokken worden. De minister van Openbare Werken ging akkoord tegen het advies in van ingenieur DEMEY. De aanbesteding had plaats te Brugge op 28 maart 1896 en het werk werd toegewezen op 15 april daarna aan August DE GRUYSE, aannemer te Oostende, tegen 7.940 frank, ongeveer 1.200 frank goedkoper dan geraamd (26).

Ontwerpen voor een heel nieuw Zeewezendok

Onder druk van de snelle evolutie in de scheepsbouw vroeg hoofdingenieur LECOINTE van de scheepsbouwdienst te Oostende op 10 augustus 1898 aan zijn directeur-generaal dat er een commissie zou opgericht worden om het voorontwerp te bespreken dat door ingenieur DEMEY was opgemaakt voor de uitbreiding van de installaties van het Zeewezen. Ingenieur DEMEY van Bruggen en Wegen was toen al overleden te Brugge op 26 februari 1898 (° Gent 28 juli 1844 en er ook begraven) (fig. 6). Minister van Verkeerswezen VANDENPEEREBOOM deed op 9 september 1898 het voorstel voor het oprichten van een studiecmissie aan zijn collega van Openbare Werken en duidde meteen de vertegenwoordigers aan van het Zeewezen. Op 21 september 1898 verscheen het ministerieel besluit met de samenstelling van die studiecmissie. De voorzitter was ingenieur TROOST, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen. Leden waren : BOVIE, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen; LECOINTE, hoofdingenieur bij de scheepsbouwdienst te Oostende; PIERRE, inspecteur, hoofd van de pakketbotendienst; MERSCH, adjunct-inspecteur van het Loodswezen; VAN GANSBERGHE, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, waarnemend hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust, deze laatsten allen te Oostende. Secretaris was VAN DER SCHUEREN, ingenieur van Bruggen en Wegen te Oostende, toegevoegd aan de commissie, zonder stemrecht (27).

De zittingen werden gehouden in de gemeenteraadszaal van het stadhuis op het Wapenplein. De eerste zitting had plaats op 7 november 1898. Twee voorontwerpen werden daarop voorgelegd :

- 1) dat van wijlen ingenieur Pierre DEMEY
- 2) dat van hoofdingenieur van de scheepsbouwdienst A. LECOINTE.

De nieuwe havenwerken van Oostende ten behoeve van de koopvaardij hadden op dat ogenblik juist een aanvang genomen. Hierbij was voorzien dat de veel te kleine voorhaven een grote uitbreiding zou krijgen in de richting van Slijkens. P. DEMEY was het brein van dat ontwerp geweest en zijn projecten voor het Zeewezen kaderden dan ook in die uitbreidingsplannen.

Het plan DEMEY voorzag in een nieuw Zeewezendok, noordwaarts gericht, met een nieuwe toegangssluis, ongeveer ter hoogte van de toenmalige Militaire sluis, beter beschermd tegen de

deining dan de sluis die er toen bestond. Naast de ontworpen sluis zou het nieuwe droogdok komen, toegankelijk van uit de nieuwe voorhaven.

Het plan LECOINTE (fig. 7) hield het bij de vergroting van het bestaande dok en een aanpassing van de sluis die zou verbreed worden. Hij voorzag een droogdok in het verlengde van het Zeewezendok. Bovendien konden nog 3 droogdokken voor handelsschepen voorzien worden die op de nieuwe voorhaven zouden uitgeven.

Tegen het project DEMEY werd opgeworpen dat, als de werkhuizen bleven waar ze waren, ze quasi op een eiland zouden komen te liggen zonder mogelijkheid verder uit te breiden.

Tegen het project LECOINTE waren er vooral opmerkingen over de deining bij de toegangssluis en over de breedte van het dok. De as van de sluis, van het dok en van het droogdok zou dezelfde moeten zijn zodat heel de constructie symmetrisch zou zijn. De voorzitter TROOST pleitte voor 80 meter breedte op de bodem en 100 meter op de waterlijn zodat, met een rij pakketboten gemeerd langs weerskanten, er nog een vrije vaargeul van 30 meter breedte zou blijven voor de toegang tot het droogdok.

Een ander voorstel van de voorzitter was alle installaties meer stroomopwaarts te verplaatsen (fig. 8). Er was toen immers al sprake van de overplaatsing van de visserij naar de oostkant van de geul en in die optiek werd er zelfs aan gedacht het bestaande Zeewezendok als een tijdok voor de visserij in te richten. De drie afgevaardigden van het Zeewezen dienden daarbij aansluitend op 15 december 1898 bij de voorzitter TROOST een plan in voor de nieuwe installaties van het Zeewezen, waarvan MERSCH de ontwerper was (fig. 9) (28).

In de tweede zitting van de studiec commissie die plaats greep op 22 december 1898 werd vooral gesproken over de afmetingen te geven aan de ontworpen sluis, aan het nieuw dok en aan de voorziene droogdokken. Daar de pakketboten die toen in dienst waren 24 m breed waren, gemeten over de raderkasten, werd de breedte van de sluis en van de droogdokken op 26 m bepaald. De drempel van de sluis zou op peil $-2,00$ m (Z) gelegd worden, hoewel $-2,50$ m (Z) beter ware geweest. Voor het dok werd een lengte van 350 m vooropgesteld bij een breedte van 125 m. Het bodempeil viel te bekijken, afhankelijk van het peil van de drempel, maar $-2,50$ m (Z) zou volstaan. Voor het droogdok voor de pakketboten zou 130 m lengte genoeg zijn met de kielblokken op $-2,00$ m (Z).

Op de derde zitting die plaats greep op 20 april 1899 werd vooral gehandeld over de aard van de kaaien van het ontworpen dok : doorlopende kaaimuren langs beide kanten, ofwel schuine glooiingen met doorlopende houten staketsels ervoor, ofwel een kaaimuur aan de westkant en een glooiing met aanlegsteigers aan de oostkant, of tenslotte nog glooiingen langs beide oevers met een doorlopend staketsel aan de westeroever en met aanlegsteigers aan de oosteroever.

De commissie opteerde voor een kaaimuur langs de westkant en een glooiing met drie aanlegsteigers aan de oostkant. De uitgaven daartoe werden geraamd op 315.000 frank voor de kaaimuur en op 190.275 frank voor de glooiing met de 3 steigers, in totaal dus 505.275 frank. Op voorstel van de voorzitter koos men tenslotte voor kaaimuren op beide oevers.

Zoals reeds vermeld voorzag het plan voor de nieuwe havenwerken in een grote uitbreiding van de voorhaven naar Slijkens toe. De bestaande voorhaven was inderdaad zeer bekrompen om aan het toenemend aantal pakketboten voldoende aanlegplaatsen te verschaffen. Sinds 1888-1889 beschikte men op de westeroever, achter het station Oostende-Kaai, over drie ontschepingsplaatsen. Aan de oude stoombotenkaai, juist zuidwaarts van de toegang tot het Strandingsdok (nu Montgomerydok) had men één aanlegplaats ter beschikking gesteld.

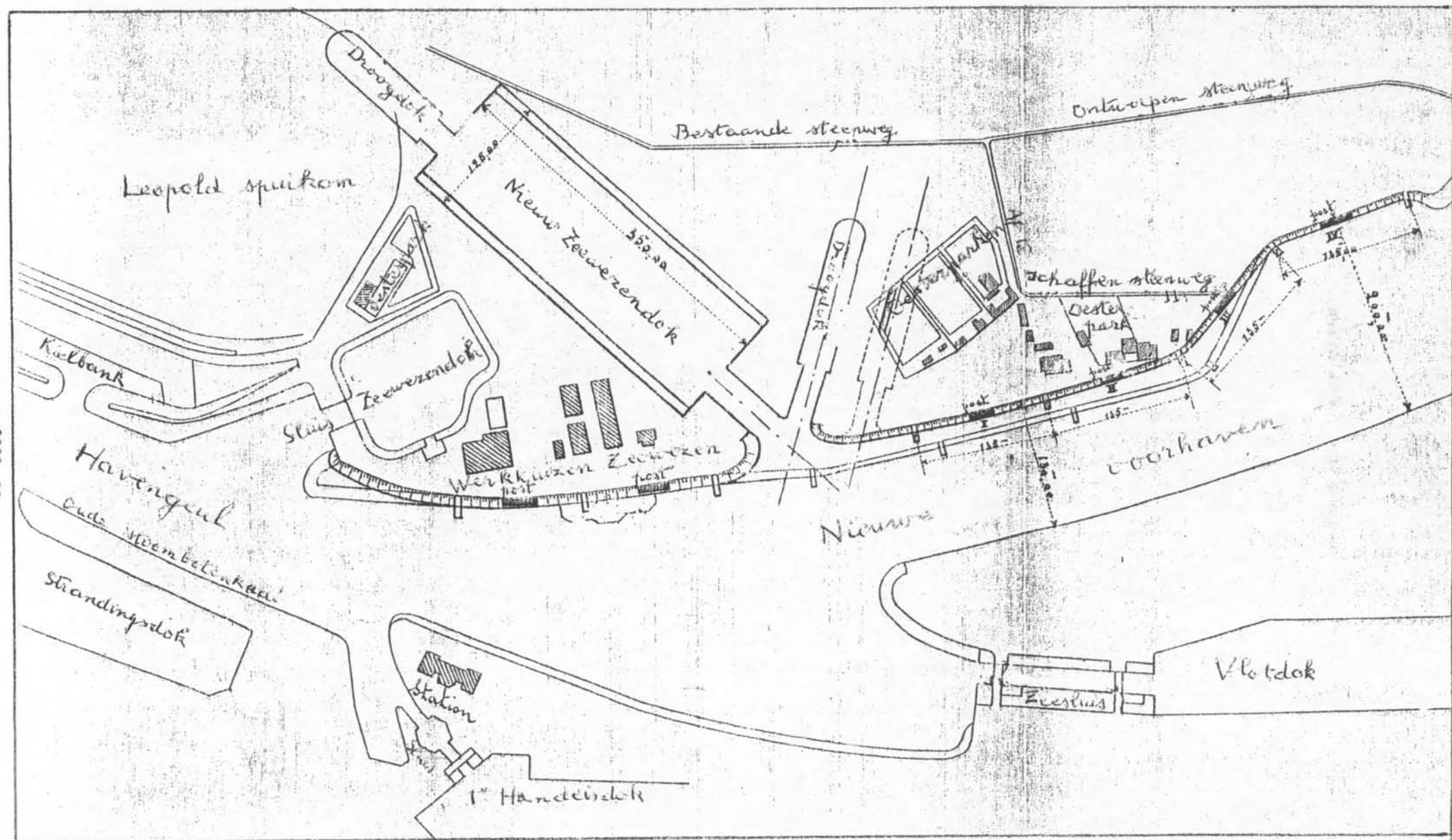


Fig. 6 - Voorontwerp van ingenieur Demey voor de nieuwe installaties van het Zeewezen op de oosteroever.

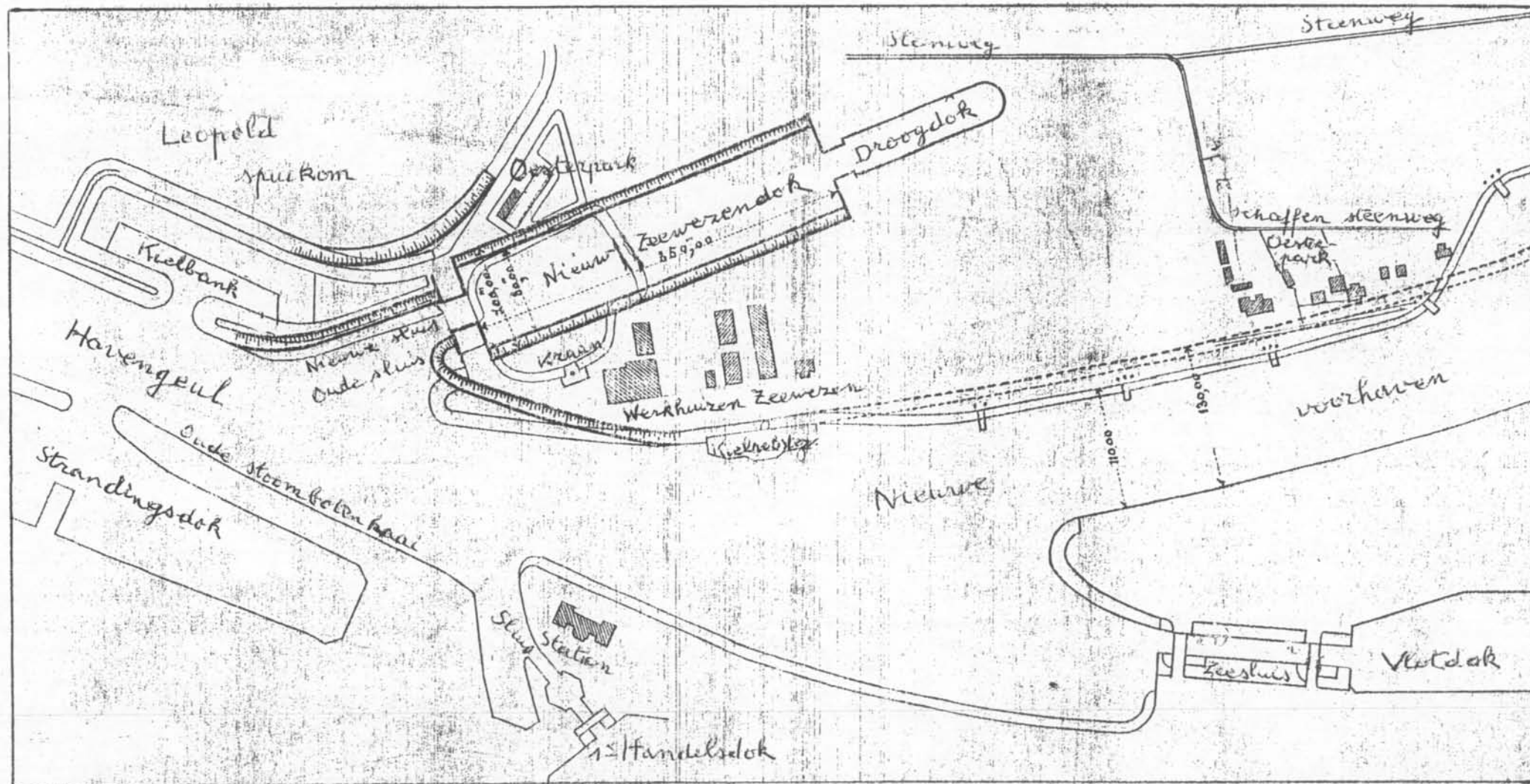


Fig. 7 - Voorontwerp van ingenieur Lecointe voor een nieuw Zeewezendok (zonder droogdokken in de voorhaven).

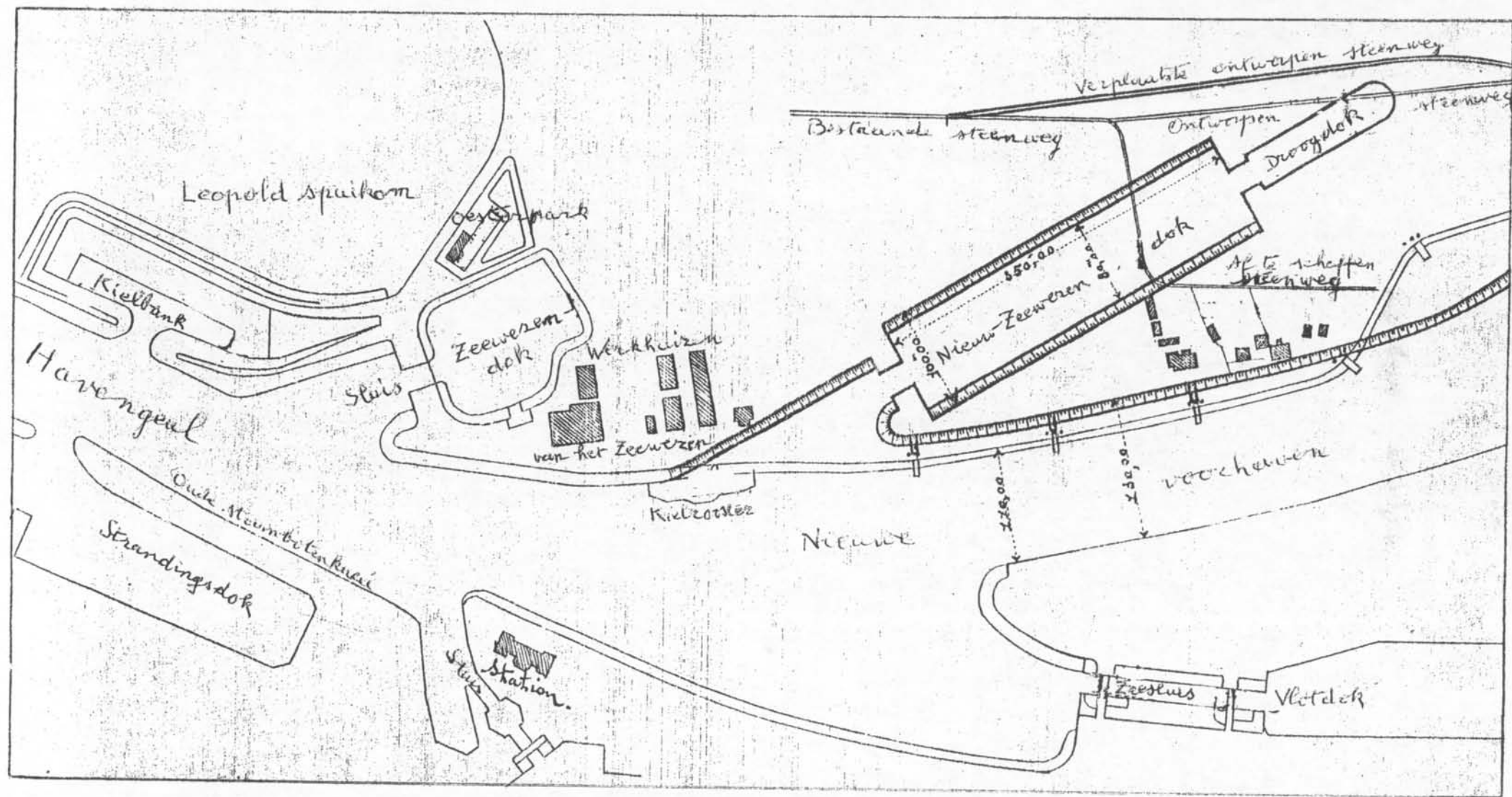


Fig. 8 - Eén van de vele ontwerpen van de studiecommissie waarbij het nieuw dok ten zuiden van de werkhuizen ligt.

Terecht had de inspecteur van het Zeewezen ECREVISSE op 16 september 1895 in een rapport aan zijn directeur-generaal laten weten dat er plaats tekort was in de voorhaven. Er waren toen 8 schepen. Als er 5 in de haven lagen waren er slechts 4 plaatsen beschikbaar (29). Ingenieur DEMEY had op 25 oktober 1895 voorgesteld een nieuwe aanlegpost tot stand te brengen op de oosteroever op de plaats van het vroegere kalfaatrooster voor vissersschepen. De aanbesteding had plaats op 1 augustus 1896. De raming bedroeg 56.720,63 frank en het was aannemer Leopold SOREL uit Koolkerke die het werk toegewezen kreeg tegen 55.200 frank. De aanlegpost kwam gereed in het begin van 1897 (30). Daarop volgde dan het kielrooster voor de pakketboten en dat was het dan voor de oosteroever. In totaal dus 5 aanlegplaatsen.

In de jaren 1897-1900 echter waren er 9 pakketboten in dienst, natuurlijk niet alle tegelijk. Er waren er altijd wel een paar in herstelling en een paar op zee. Met het vooruitzicht op een verruimde voorhaven boog de commissie zich over de inrichting van de nieuwe oosteroever. Het kielrooster zou afgebroken worden, want de schepen werden almaar groter, en het zou vervangen worden door een tweede aanlegpost. Verder zuidoostwaarts werd plaats opengelaten voor de toegang tot de ontworpen droogdokken en verderop naar Slijkens toe, opteerde men voor schuine glooiingen met 4 aanlegsteigers voor de pakketboten, telkens gebouwd in het midden van de aanlegplaatsen van ieder 135 m lengte. De breedte van de verruimde voorhaven, tussen de nieuwe diepwaterkaai ten westen en de kruin van de glooiing ten oosten werd op 130 m bepaald, behalve op het einde waar het 200 m werd. Op die plaats ligt op heden het baggermateriaal voor het onderhoud van de haven en daar is nu nog de toestand te zien zoals heel de oosteroever er toenmaals uitzag na de uitvoering van de grote havenwerken.

Al die plannen werden nog eens op een rij gezet in de vierde en laatste zitting van de commissie op 22 juli 1899. Het uiteindelijk project, ondertekend door voorzitter van de commissie TROOST, werd in zijn rapport aan de minister overgemaakt op 5 oktober 1899 (fig. 10). Het sloot aan bij het ontwerp DEMEY. Het nieuwe Zeewezendok was noordwaarts gericht met een lengte van 350 m, een breedte van 125 m en overall voorzien van rechte kaaimuren. De toegangseul tot de nieuwe sluis met een breedte van 26 m, gaf uit op de voorhaven ter hoogte van de Militaire sluis. Het droogdok op het noordelijk einde had 130 m nuttige lengte, was 26 m breed en kwam eventjes binnen de randdijk van de Leopoldspuikom. Op dezelfde toegangseul in de voorhaven was een tweede droogdok geënt voor koopvaardijsschepen met een nuttige lengte van 160 m en met een breedte van 26 m. Ernaast was plaats voor een derde droogdok maar dan moest men wel de daar aanwezige oesterputten opdoeken (31).

Het ontbreken van droogdokken te Oostende, ook voor de koopvaardij, was een probleem dat al vele jaren aansleepte. In de gemeenteraad van 19 februari 1877 vroeg raadslid Joseph MARION de bouw van een droogdok. Twee schepen hier aangekomen van Callao (Peru) moesten, om herstellingen te laten uitvoeren, uitwijken het ene naar Antwerpen, het andere naar Engeland (32). In de volgende jaren, vooral vanaf 1887, toen hier veel grote zeilschepen toekwamen van Chili met nitraat, konden ze hier geen retourvracht inslaan omdat de romp eerst in een droogdok moest nagezien worden. Toen het Oostends schepencollege vernam dat er sprake was dat er op de oosteroever van de voorhaven een droogdok voor de pakketboten zou gebouwd worden, schreef het op 17 februari 1879 naar de minister om te vragen dat ook de koopvaardijsschepen ervan zouden mogen gebruik maken. Minister van Openbare Werken SAINCTELETTE antwoordde op 20 mei 1879 dat het bedoelde droogdok niet in aanbouw was en dat het ontwerp hem zelfs nog niet was voorgelegd. Het Bestuur van het Zeewezen, zo schreef de minister, verzette zich met alle mach tegen het gebruik van het droogdok door handelsschepen. Voor het Zeewezen was dat volstrekt onmogelijk. Ten bewijze daarvan gaf de minister de inhoud weer van een brief van 15 april 1879, geschreven door de hoofdingenieur DELCOURT van de scheepsbouwdienst uit Antwerpen. Daarin gaf hij het volgende overzicht van de bezetting van dat ontworpen dok.

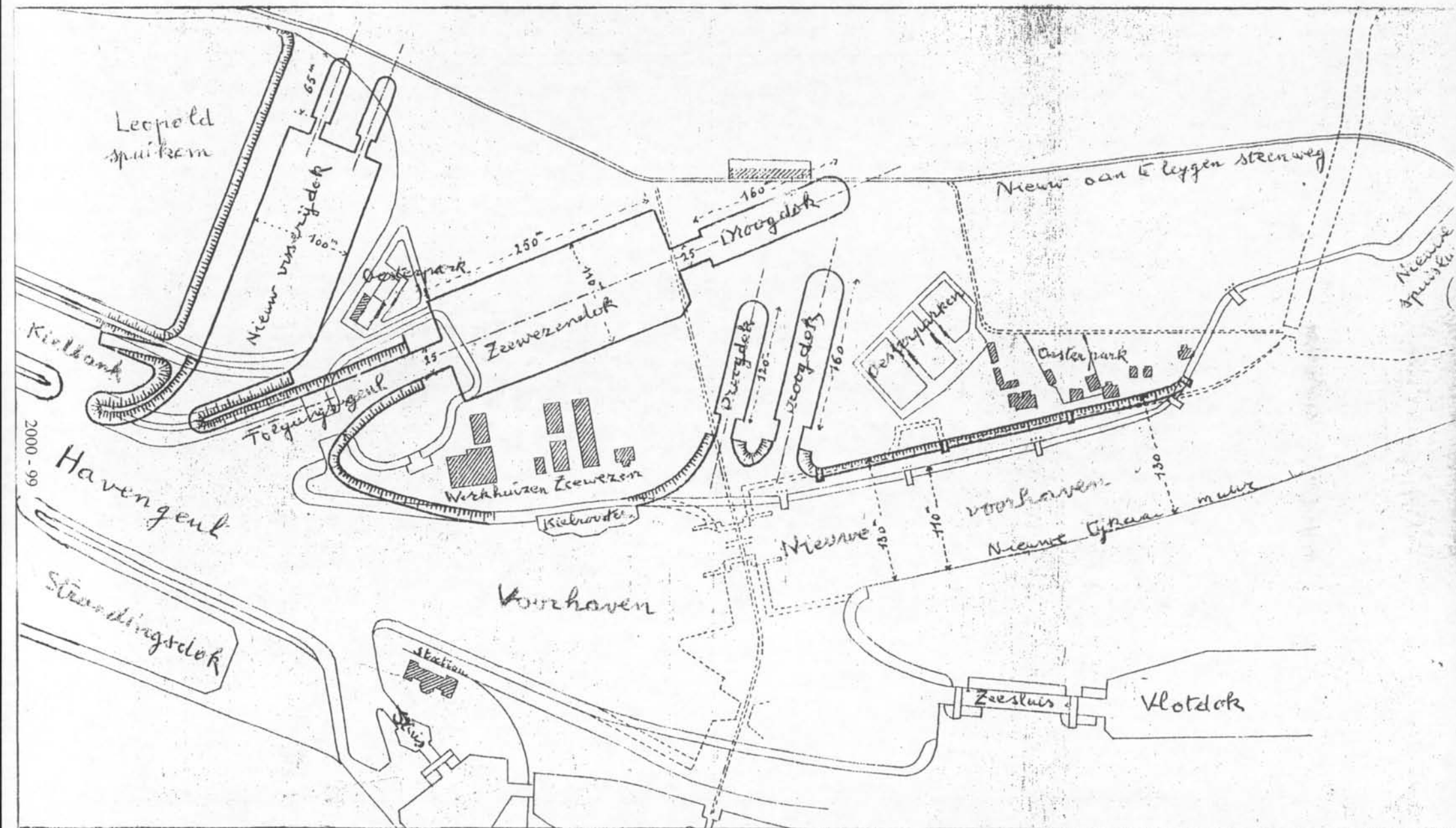


Fig. 9 - Plan uit december 1898 van de inspecteur van het Loodswezen Pierre Mersch waarbij tevens voorzien werd in een nieuw tijdok voor de stoomvisserij.

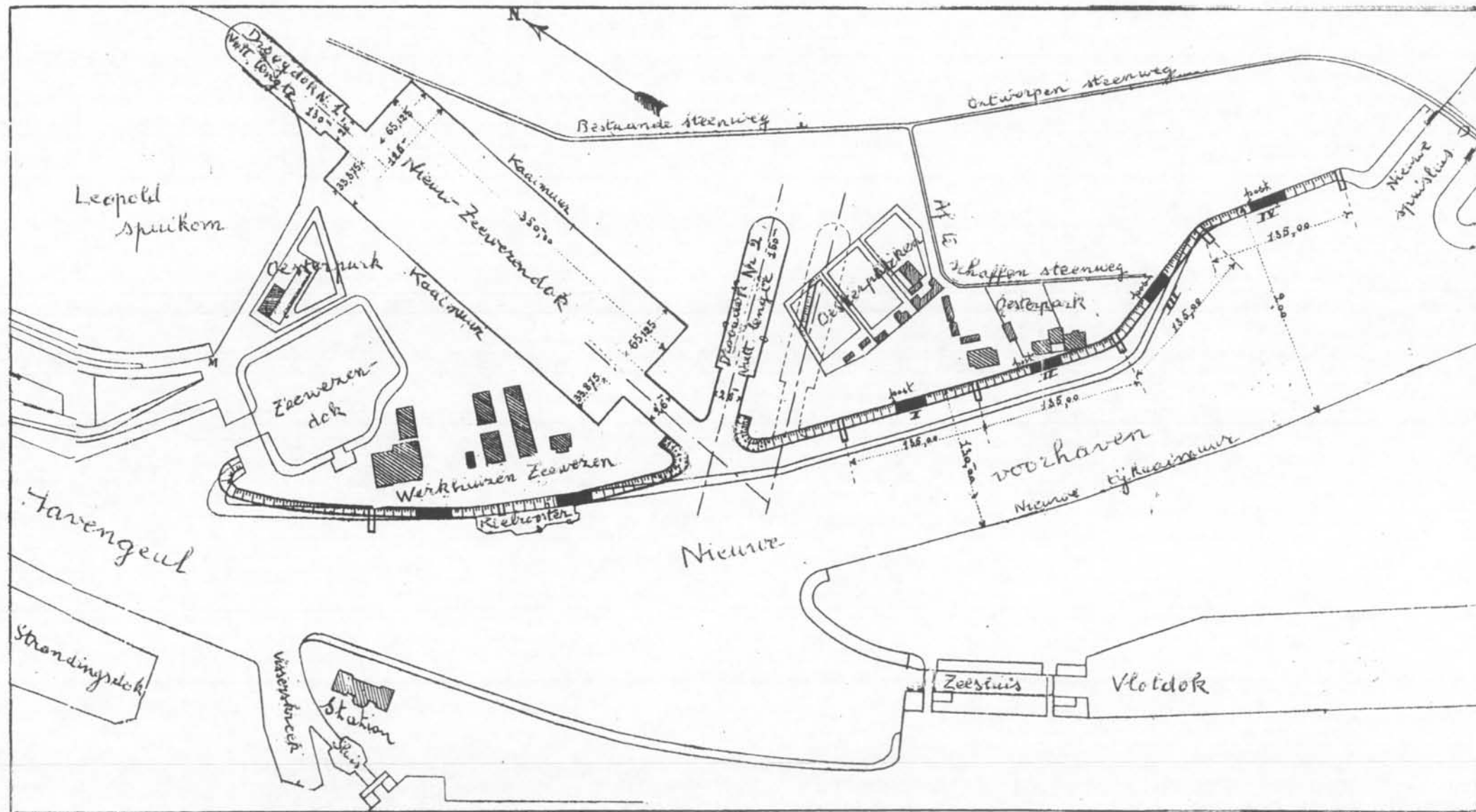


Fig. 10 - Voorontwerp aangeboden aan de minister door de studiecommissie met voorzitter inspecteur-generaal Troost op 5 oktober 1899.

Schepen	Aantal	Jaarlijkse beurten	Dagen verblijf per schip	Totaal aantal dagen
Mailboten in dienst	8	8	16	128
Mailboten in reserve	3	3	8	24
Hydrografisch schip "Emeraude"	1	1	8	8
Loodsboten Vlissingen en Antwerpen	13			
Loodsboten Oostende	3	17	8	136
Loodsboten Nieuwpoort	1			
Lichtschepen	3	1	10	10
Baggerboot Oostende	1	1	8	8
Visserijwachtschip	1	1	16	16
	34			330

In totaal ging het dus om 34 schepen die het droogdok gedurende 330 dagen per jaar zouden in beslag nemen. Men kan zich daarbij natuurlijk vragen stellen o.m. in hoever het economisch verantwoord is een droogdok van 130 m lengte te gebruiken voor het droogzetten van één klein schip zoals een (zeil)loodsboot of een lichtschip. DELCOURT vermeldde daarbij nog de andere kleine staatsschepen maar gaf daarvoor geen gebruik van het droogdok aan. Hij citeerde : 1 redestoombootje, 1 sleepboot van Oostende, 3 rivierlichtschepen, 2 overzetbootjes, 1 boot voor de pontonniers van de Genie en 1 boot voor de Douane, dus nog 9 bij de bovenvermelde 34. DELCOURT voegde daar nog aan toe dat hij geen rekening had gehouden met de opname in droogdok van dringende gevallen bij ongelukken. In de laatste twee jaar was dat driemaal gebeurd, namelijk met de "Louise Marie", de "Leopold I" en de "Parlement Belge". Ze moesten te Antwerpen hersteld worden telkens voor 20 dagen. DELCOURT ging nog verder en kon nog twee redenen vinden om geen andere schepen in het ontworpen droogdok toe te laten :

- 1) grote kans op diefstal in onze werkhuisen door de aanwezigheid van vreemde arbeiders;
- 2) mogelijk contact tussen onze arbeiders met die buitenstaanders.

De arbeiders van het Zeewezen hadden dus het monopolie van de eerlijkheid en de andere arbeiders waren precies schurftige schapen ! Toen dat alles in de gemeenteraad van 9 juni 1879 werd bekend gemaakt, achtte de burgemeester dat rapport sterk overdreven, en terecht, zo menen wij ! (33).

Nieuwe bijeenkomst van de Studiecommissie

Iets meer dan een jaar later, op 11 oktober 1900, riep de minister de commissie opnieuw samen om zich te bezinnen over het beter gebruik in de toekomst van de beschikbare gronden ten noorden van de instellingen van het Zeewezen gelegen. In opdracht van de minister van Openbare Werken had hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust VAN GANSBERGHE een nieuw ontwerp gemaakt van een sluis en een dok, ongeveer georiënteerd als de toen bestaande. De toegangseul zou echter heel wat langer zijn, terwijl de lengte van het dok zelf tot 250 m zou teruggebracht worden met behoud van de breedte van 125 m. Het droogdok werd afgeschaft. Wel was er een droogdok voorzien voor de handelsschepen, eventueel te gebruiken door het Zeewezen, en ernaast een droogdok uitsluitend voor het Zeewezen, beide toegankelijk van uit de nieuwe voorhaven en voorzien van roldeuren, zoals trouwens ook de ontworpen nieuwe sluis. Voorzitter TROOST was erover erg verwonderd dat de verantwoordelijken van het Zeewezen zich met dat plan hadden kunnen verzoenen, daar zij toch altijd hadden gewaarschuwd voor de grote deining in de buurt van de bestaande sluis. Hij bleef een droogdok eisen op het einde van het nieuw Zeewezendok.

De maand erop, op 8 november 1900, wam de commissie nogmaals samen en de voorzitter verdedigde er met klem dat het Zeewezen over een droogdok moest beschikken uitsluitend voor zijn

schepen. Hij betoogde dat de pakketboten sinds 1888 naar Antwerpen in droogdok moesten gaan. Dat was zeer kostelijk : verbruik van kolen, gebruik van het droogdok, mogelijke averij in de Antwerpse dokken, vergoedingen voor het personeel van 10 tot 12 frank per verplaatsing. Zo gebeurde het reinigen van de romp één maal per jaar, terwijl het eigenlijk twee maal per jaar had moeten gebeuren om de snelheid van de schepen te bevorderen en het verbruik van brandstof te verminderen. Om al die redenen moest er te Oostende een droogdok komen op het einde van het Zeewezendok.

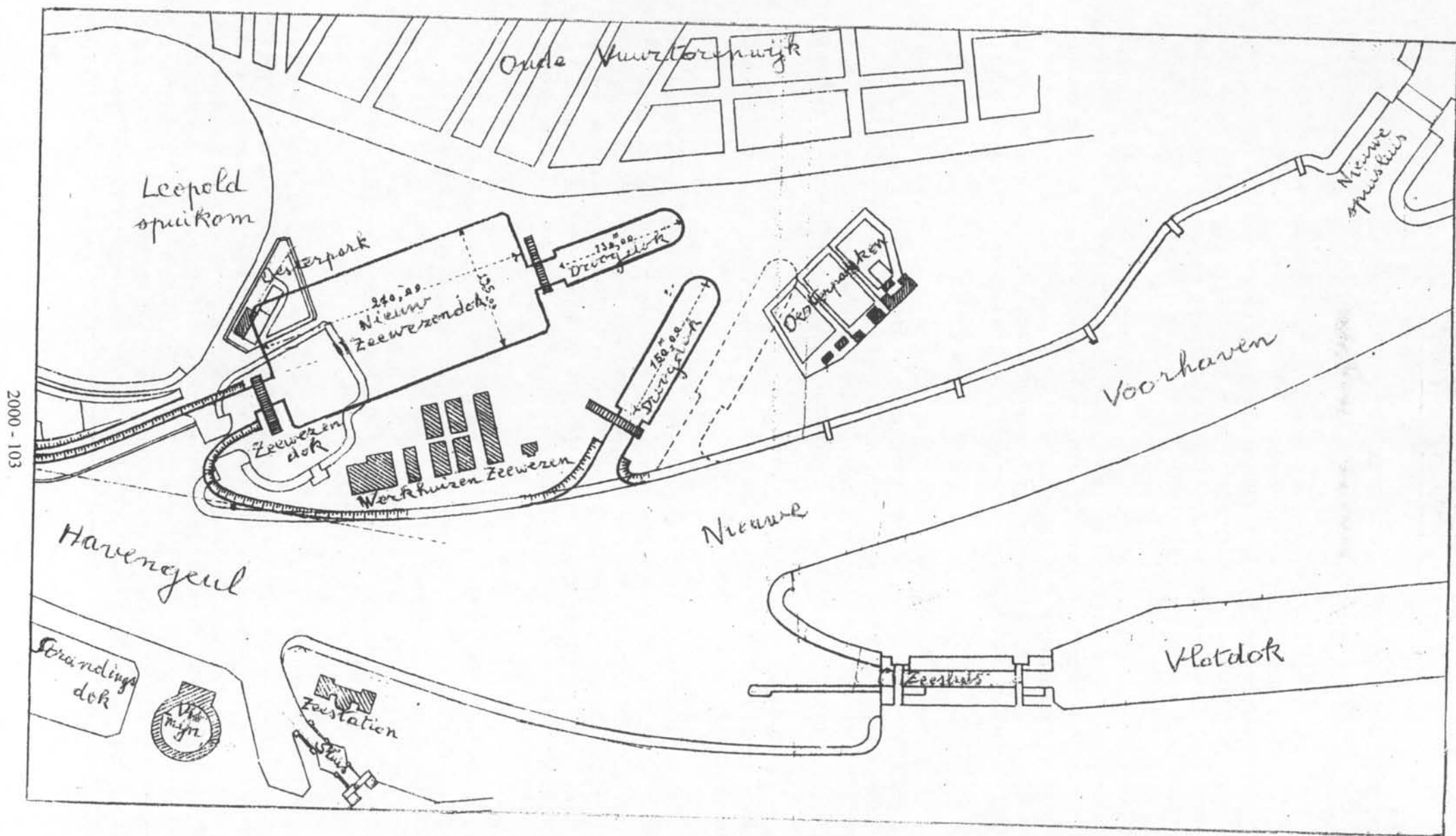
Drie weken later, op 1 december 1900, werd er nog eens van gedachten gewisseld over het gebruik van de terreinen op het landhoofd tussen de sluis en de oosteroever van de geul. De installaties van het Zeewezen werden nogmaals onder de loepe genomen en in het eindrapport, dat voorzitter TROOST op 22 januari 1901 (fig. 11) aan zijn minister stuurde, leunde hij aan bij het plan van hoofdingenieur VAN GANSBERGHE (34). Het nieuw Zeewezendok zou ongeveer dezelfde oriëntatie hebben als het bestaande, met een lengte van 270 m en een breedte van 125 m. Er zouden overal rechte kaaimuren zijn. De toegangsheul zou echter 50 m langer worden en zou samen met de sluis 30 m oostwaarts verplaatst worden. Op het einde van het dok werd een droogdok voorzien van 130 m lengte voor de pakketboten. De toegang tot het droogdok zou 26 m breed zijn en voorzien van een roldeur evenals de sluis. Om de deining in de toegangsheul te verminderen stelde VAN GANSBERGHE voor dwars op de schuine bermrijen palen te plaatsen die er uitzagen als de tanden van een kam, onderling verbonden met korbelen (35). Een tweede droogdok voor de koopvaardij werd voorzien met toegang van uit de voorhaven, ongeveer ter hoogte van de toen nog bestaande Militaire sluis. De lengte zou 150 m bedragen en de breedte nu slechts 20 m, afsluitbaar met een roldeur. Daarnaast en ermee parallel werd plaats voorzien voor een derde droogdok.

Dat laatste plan sloot nauw aan bij datgene dat al op 15 december 1898 werd ingediend door de adjunct-inspecteur van het Loodswezen te Oostende Pierre MERSCH. Deze laatste had echter zeewaarts van de toegangsheul tot het Zeewezendok, nog een toegangsheul voorzien naar een nieuw tijdok voor de visserij met 100 m breedte en ca. 250 m lengte, met twee droogdokken voor stoomtreilers op het oostelijk uiteinde. Het tijdok stond loodrecht op de geul en was volledig ingeplant in het zuidelijk deel van de Leopoldspuikom (zie figuur 9). Te Brussel was het op dat ogenblik nog meer dan tien jaar te vroeg om te denken aan een verplaatsing van de visserij naar de oosteroever. Het ontwerp MERSCH werd dan ook geklasseerd, niettegenstaande het uiteindelijk toch zijn ideeën waren die door de commissie werden weerhouden voor de installaties van het Zeewezen (36). In voorbereiding van de geplande werken had ingenieur VAN GANSBERGHE in maart 1902 aan de minister gevraagd enkele bijkomende grondboringen te doen om beter ingelicht te zijn over de toestand van de ondergrond rond het Zeewezendok (37).

Eindelijk werd op 30 december 1903 door minister DE SMET DE NAEYER het bericht gepubliceerd tot openbare aanbesteding, te houden op 24 juli 1904

- 1) voor het bouwen van een dok met sluis, toegangsheul en droogdok voor het Zeewezen op de oosteroever;
- 2) voor het bouwen van een tweede droogdok met toegangsheul uitgevend op de voorhaven
- 3) voor het optrekken van allerlei bijbehorende constructies, zoals pomphuisen met passende uitrusting, sluiswachtershuizen, huizen voor de mecaniciens, voor de conciërge, enz (38).

Zeven aannemers schreven in voor de uitvoering van dat omvangrijk werk. De bedragen varieerden tussen 6.400.000 frank en 8.500.000 frank (39). Al die werken waren uit te voeren volgens het laatste plan dat op 22 januari 1901 door de commissie aan de minister was overgemaakt. Aan de hand van 7 grondboringen, waarvan 5 gingen tot diepten tussen -22,55 m (Z) en -23,60 m (Z), uitgevoerd onder toezicht van VAN DER SCHUEREN, ingenieur bij de Dienst van de Kust, werden de diepten bepaald voor de verschillende kunstwerken. De drempel van de



2000 - 103

Fig. 11 - Eindrapport van de studiecommissie onder voorzitterschap van ingenieur Troost, inspecteur-generaal, aangeboden aan de minister op 22 januari 1901.

sluis en ook van de toegang tot de droogdokken, werd voorzien op peil -3,00 m (Z). De bodem van de droogdokken en van het Zeewezendok zelf zou op -4,00 m (Z) liggen.

Het uitgraven van het Zeewezendok zou volgens hoofdingenieur VAN GANSBERGHE 310.000 m³ grond opleveren. Hij stelde voor daarvan 36.277 m³ aan te wenden voor het ophogen van sommige straten van de (oude) Vuurtorenwijk, 140.000 m³ voor het aanleggen van de Albertlaan (de vroegere Soldatenberg, tussen de huidige kerk van Sint-Jan en de huidige brug over de autosnelweg, die toegang geeft tot het Maria Hendrikapark), en de rest, hetzij 133.723 m³, te gebruiken voor de aanleg van een nieuw kerkhof te Bredene bij de Groenendijk (40).

De minister gaf echter geen gevolg aan de aanbesteding van 24 juli 1904 en liet op 8 december 1904 aan de aannemers die ingeschreven hadden, weten dat er later een nieuwe aanbesteding zou doorgaan. De stad Oostende protesteerde bij de minister. De commerciële middens van Oostende waren zeer ontgoocheld. De werken aan de Albertlaan werden verlaten. De Federatie van Aannemers van openbare en burgerlijke werken van België protesteerde omdat de minister alleen deze aannemers wou laten inschrijven die in de aanbesteding van juli hadden ingeschreven (41).

Bij ministerieel besluit van 27 december 1904 werd de Studiecommissie opnieuw samengesteld en samengeroepen op 28 december. De voorzitter was weer ingenieur TROOST, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, met de rang van directeur-generaal. Leden waren : VAN GANSBERGHE, hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust te Oostende; PIERRARD, directeur van het Zeewezen, diensthoofd van de scheepsbouw te Oostende, ter vervanging van ingenieur LECOINTE, die de dienst had verlaten; PIERRE, directeur van de Staatspakketbotendienst te Oostende; ROMYN, adjunct-inspecteur van het Loodswezen te Oostende, die in de plaats kwam van MERSCH, die overleden was. Als secretaris fungeerde ingenieur VAN DER SCHUEREN.

De commissie moest zich vooral uitspreken over de afmetingen van de droogdokken. Immers, in de beginjaren van de 20^e eeuw was de zeescheepvaart in volle evolutie. De zeilschepen hadden bijna afgedaan. De stoomschepen met raderwielen werden vervangen door schroefschepen die veel smaller waren. De Handelskamer van Oostende liet al op 10 februari 1904 aan de minister van Openbare Werken weten dat de afmetingen 150 x 24 m voor het droogdok bestemd voor de handelsschepen te groot waren. Het kon dus met minder en het zou dan ook minder gaan kosten (42).

De voorzitter stelde voor het droogdok van de pakketboten een lengte voor van 130 m op het niveau van de drempel. Daar het vaststond dat de raderschepen geleidelijk gingen vervangen worden door smallere schroefschepen, was de breedte van 26 m veel te ruim bemeten. Ook voor het droogdok bestemd voor de koopvaardij schepen was 26 m overdreven. De eerste turbinepakketboot met schroeven die toen in aanbouw was bij Cockerill te Hoboken was 108 m lang en 12,80 m breed. Een droogdok van 130 m lang en 17,80 m breed zou dus ruim volstaan.

Op 22 april 1905 liet de stad Oostende aan de minister van Openbare Werken weten dat ze kon akkoord gaan met een breedte van 20 m voor het droogdok voor de koopvaardij en ze stelde daarbij voor de aldus verwezenlijkte besparing aan te wenden voor de bouw van een klein droogdok voor stoomtreilers. Ingenieur VAN GANSBERGHE daarentegen adviseerde de minister zich te houden aan de conventie van 1894 waarin geen sprake was van compensaties. De minister had in de beslissingen het laatste woord en ingenieur VAN GANSBERGHE moest op 2 mei 1906 verslag uitbrengen over de afmetingen van de staatssleepboten en van de stoomtreilers te Oostende, in Duitsland, Engeland en Nederland. Aan de hand daarvan moest hij een voorstel doen voor de afmetingen van het kleine droogdok. Hij stelde voor : 60 m lengte, 12 m breedte en drempel op

peil -1,50 (Z). De diepgang van de stoomtreilers lag meestal tussen 4 en 5 meter zodat bij een getijhoogte van + 3,50 m er 5 meter water op de drempel zou staan, wat voor alle treilers voldoende zou zijn (43).

Het grote probleem dat hangende bleef was de breedte die men moest geven aan het droogdok voor de pakketboten, en daarmee onlosmakelijk verbonden de breedte van de nieuwe toegangssluis en van het nieuw dok. PIERRE, hoofd van de pakketbotendienst, had op 14 augustus 1906 daarover een onderhoud met ingenieur TROOST, directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Uit het rapport dat hij daarover maakte leren we dat er toen nog 9 raderpakketboten in dienst waren, waarvan er 3 binnen afzienbare tijd buiten dienst zouden gesteld worden. Er bleven er echter nog 6 over waarvan de vervanging ten vroegste kon overwogen worden tussen 1912 en 1920. Ze konden gerust nog tien jaar langer in dienst blijven. In feite waren er maar twee mogelijkheden. Ofwel bouwde men alles afgestemd op schroefschepen en dan zouden de installaties voor een groot deel van de bestaande schepen nog voor jaren niet te benutten zijn. Ofwel bouwde men alles naar de maten van de raderpakkeboten. Dat betekende dure investeringen voor de toekomst die nutteloos zouden blijken omdat de raderschepen met zekerheid door schroefschepen zouden vervangen worden (44).

De studiegcommissie werd op 26 november 1906 opnieuw bijeengeroepen in het stadhuis te Oostende om 11 uur. Ze bracht nog enkele wijzigingen aan het plan van 25 juni 1902 :

- 1) het nieuw Zeewezendok zou 270 m lang en 90 m breed worden met bodem op het peil - 4,00 m (Z);
- 2) de nieuwe toegangssluis zou 18 m breed zijn met drempel op het peil -3,00 m (Z);
- 3) het droogdok op het einde van het dok zou 130 m lang en 18 m breed zijn met drempel op het peil -3,00 m (Z) en bodem op -4,00 m (Z); PIERRARD meende dat 15 m breedte volstond, PIERRE koos voor 16 m. Voorzitter TROOST stelde voor : 140 m lengte en 18 m breedte;
- 4) het droogdok voor de koopvaardij zou 150 m lang zijn, 20 m breed met drempel op peil - 3,00 m (Z); 18 m breedte zou echter volstaan omdat dit de breedte was van de sluis Demey;
- 5) een klein droogdok werd ontworpen naast het voorgaande voor de stoomtreilers met 70 m lengte en 10 m breedte, met de drempel op -3,00 m (Z) en bodem op -3,50 m (Z) (45).

Dat plan werd door ingenieur VAN DER SCHUEREN overgenomen op 2 oktober 1909. Zowel de stad Oostende als de Handelskamer wilden dat er een beslissing kwam. Op 30 juni 1908 had het stadsbestuur een onderhoud met de minister van Openbare Werken en toen bleek dat een oplossing nakend was. Een brief van het stadsbestuur van 26 september 1908 bleef onbeantwoord. Op 6 december werd er nogmaals bij de minister aangedrongen. De nitraatschepen moesten op ballast naar Engeland varen om daar in droogdok te gaan. Onze stoomtreilers vaarden vaak naar Nederland.

Op vraag van de Handelskamer aan het stadsbestuur om eventueel een slipway te bouwen voor de vissersschepen werd beslist de zaak nog wat in beraad te houden. De minister had nu immers toch al een bedrag ter beschikking gesteld, voortkomend uit de besparing te verwezenlijken door de breedte van het droogdok voor de koopvaardij te verminderen (46). Ook het Zeewezen bleef aandringen bij de minister van Openbare Werken om de pakketboten te Oostende in een droogdok te kunnen zetten om de romp te reinigen. Door het invoeren van nieuwe reglementen voor het gebruik van de Antwerpse droogdokken werd het gebruik ervan te Antwerpen bemoeilijkt.

De jaren gingen voorbij. Inmiddels waren we al in 1913 en er was nog altijd niets gebeurd. Het bleef altijd maar voortsukkelen te Oostende. De minister van Zeewezen, Paul SEGERS, eiste op 4 juli 1913 van de minister van Openbare Werken dat er een droogdok zou gebouwd worden, uitsluitend voor het gebruik door de staatsschepen. Intussen wilde hij dat de staatsschepen zouden

kunnen gebruik maken van de droogdokken voor de koopvaardij en voor de stoomtreilers, maar hij wist blijkbaar niet dat deze laatste er ook nog niet waren.

Op een parlementaire vraag van SERRUYS en BUYL aan de minister van Openbare Werken gesteld, antwoordde deze laatste op 7 januari 1914 dat de plannen voor het droogdok voor de koopvaardij nog niet afgewerkt waren. Hij zou er nu spoed laten achter zetten. De minister van het Zeewezen Paul SEGERS hield nog op 11 juni 1914 een vurig pleidooi bij zijn collega van Openbare Werken voor de bouw van een droogdok te Oostende. De mailboot "Marie Henriette" moest in droogdok te Antwerpen maar ze moest nog drie andere schepen laten voorgaan. Dat schip moest derhalve met een vuile romp in de vaart gehouden worden, waardoor zowel de snelheid werd verminderd als het verbruik aan kolen verhoogd. Het vaarschema van de schepen werd helemaal overhoop gehaald (47).

Verwijzingen

- (19) Zie noot 1.
- (20) Zie noot 4.
- (21) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 821. Haven van Oostende 1889-1906
- (22) Ibidem, nr. 816. Haven van Oostende 1891-1924.
- (23) Ibidem, nr. 827. Haven van Oostende 1891-1909.
- (24) A.R.A. Brussel. Het Bestuur van het Zeewezen, nr. 5923. Dossier 1890-1892.
- (25) Zie noot 23.
- (26) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 828. Haven van Oostende 1894-1928.
- (27) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5697.
- (28) Zie noot 8.
- (29) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 824. Haven van Oostende 1895-1906.
- (30) Zie noot 29.
- (31) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 832. Haven van Oostende 1899-1924.
- (32) Bulletin communal 1877, p. 11-12.
- (32) Bulletin communal 1879, p. 67-70.
- (34) Zie noot 31.
- (35) Zie noot 31.
- (36) Zie noot 8.
- (37) Zie noot 23.
- (38) Zie noot 31.
- A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 39 en nr. 248.
- (39) Ibidem nrs 249 tot 255. Talrijke plannen.
- (40) Zie noot 31.
- (41) Zie noot 31.
- (42) Zie noot 31.
- (43) Zie noot 31.
- (44) Zie noot 8.
- (45) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 833. Haven van Oostende 1906-1914.
- (46) Zie noot 31.
- (47) Zie noot 31.

DE "SOCIÉTÉ LITTÉRAIRE"

door Jean-Marie BEKAERT

Ruim 200 jaar terug op 1 mei 1787, naar de statuten op 13 mei 1787, werd de Société Littéraire te Oostende opgericht (1). De bescheiden van de vereniging waren net zo zeldzaam als moeilijk terug te vinden. Schaarse documenten en een praktisch onbestaand archief bemoeilijkten het opzoekwerk om het reilen en zeilen van de Cercle Littéraire in beeld te krijgen.

Tot in 1789 zou België onder Oostenrijks bewind blijven. Hierbij waren wij opeenvolgend onder het bewind van KAREL VI (1713-1740), van MARIA THERESIA (1740-1780) en JOZEF II (1780-1789). Vanaf 1764 deelde JOZEF II de macht met zijn moeder MARIA THERESIA. Meteen koesterde hij het plan zijn rijk rechtstreeks met de Noordzee te verbinden. Pas toen hij alleen regeerde, na het overlijden van zijn moeder in 1780, kon hij zijn plan tot uitvoering brengen. Daar de Schelde afgegrensd was (vergrendeld in 1648, sluiting bevestigd in 1715), kwam de Oostendse haven voor als de beste wisseloplossing voor de realisatie van dit project.

Niet verwonderlijk dat, in 1781 reeds, kort na zijn aanstelling, Keizer JOZEF II Oostende bezocht. Dit verblijf, van 11 tot 13 juni 1781, werd van de grootste betekenis voor onze stad, haven en regio. Pas twee dagen na dit bezoek, op 15 juni 1781, verscheen reeds het decreet dat van Oostende een "Vrijhaven" maakte. Dit document droeg de datum van 11 juni 1781, dag waarop JOZEF II zijn intrede in Oostende deed. Drie maanden later, op 13 oktober 1781, vaardigde JOZEF II het Tolerantie Edict uit. Het Edict schonk eenieder voortaan de vrijheid van gedachte en van geloofsbelijdenis.

12 september 1784 wordt beschouwd als de officiële datum van oprichting van de Oostendse loge "la loge des trois niveaux établies à l'Orient d'Ostende" met het Frans als voertaal. Het was een kleine loge die in 1786 28 leden telde, een internationaal karakter en een overwegend rooms katholieke signatuur had (1a).

Religieuze of politieke discussies hoorden niet tot hun tempelactiviteiten. Banketten werden er wel gehouden en men concentreerde zich op liefdadigheidswerken. Bij de centralisatiepolitiek van JOZEF II werd het Oostends atelier in december 1786 gesloten.

Naar de lijst van de stichters-intekenaars van de Litteraire Kring waren slechts drie logeleden bij deze stichting betrokken : BAYARD, François DE BAL en Jean-Balthazar DE NEVE. Wat niet belette dat de loge in 1793-1794 er de leidinggevende en de grootste groep vormde (2).

Oostende was een stad waar in kringen van de hoge burgerij de nieuwe ideeën van de Verlichting waren doorgedrongen. Vanaf 1 of 13 mei 1787, naar gelang de bronnen, gingen de intellectuelen in de Cercle Littéraire debatteren over de nieuwe gedachtenstromingen, over moderne wetenschap en techniek (3). Talloze discussies nopens de Franse Revolutie en haar gevolgen animeerden de samenkomsten van de vereniging. In menige bibliotheek, zoals deze van J.B. DE NEVE, waren werken te vinden van VOLTAIRE, ROUSSEAU en DE MONTESQUIEU (4). Het doorsnee lid echter, kwam hier eenvoudig de krant lezen.

De vergaderingen werden gehouden in een groot lokaal behorende aan "Het Groot Caffé-huys" in de Aepe-straet op nr. 1. Pieter SALZGEBER, Zwitser van herkomst, was er waard en bewoner. Het "Groot Café" vormde de hoek van de "Aepe- met de Comediestraete". Heden, in 2000, bezet de Bacob Bank cv. er het gelijkvloers, met als adres : Brabantstraat, nr. 2 (5).

Anno 1787 werd de stad bestuurd door "De Wet der Stad en Port van Oostende". Dit orgaan behelsde de burgemeester ridder Thomas RAY, de schepenen Jean Baptiste HOYS, Petrus LOHR, Andries VAN ISEGHEM, Constantin CLAYES, Petrus DE CUYPER, Petrus VAN BERBLOCK en Jacobus DE KNUYT. Petrus VAN BERBLOCK beheerde tevens de financiën en Arnold DE GRYSERRE was Raads Pensionaris (6).

De stichtende-intekenaars van de Cercle Littéraire waren 60 in aantal. Meteen hun vermelding :

BAES Lieven	HOYS Arnold
BAYARD (2)	KEITH Georges
BELL G.W.	LEEP Louis
BELROCHE Henri-Frederic	LENIOR Jacques
BENQUET F.	LOHR Pierre
BLAQUE Thomas	LOUIS Jean-Baptiste
BUCHANNAN	OSTERMAYER, J.J.
CHARNOCK R.	PARKER William
DE BAL François (2)	CHEVALIER Peter Jean
DE BROUCKERE Charles	PETERS D.
DE BROUWER J.J.	PRICHARD P.J.
DE COCK N.J.	RAY Thomas, bourgmestre
DE CONINC Joseph	RICOUR Louis Joseph
DECORMIERS	ROSELT G.T.
DE LA BASSETTE	ROSELT J.Th.
DE LA ROYERE	RUIDAN J.J.
DE MEYER Louis	SCHOTTEY Jean-Baptiste
DE NEVE Jean-Balthazar (2)	SENN
DEONNA Guillaume	SERRUYS, Jean-Baptiste-Hubert
S. Exc. le comte de RINDSMAUL	SOLVYNS Laurent
DE VETTE Jean, junior	VAN DER GHINST G.L.
FAURE J.M.	VAN ISEGHEM Andre-Jean
FLANDERIN François	VAN ISEGHEM Philippe
FOTTRELL Jean	VAN ISEGHEM Willebald, Josse
FOVEAUX Richard	VAN MOORSEL Henry
GAUSSEN Barthelemi	VAN MOORSEL Anselme
GREGOIRE Georges	VAN RAVENSTEIN Renier
HENNESY Patrice	WALSCH Olivier
HOLVOET B.J.	WIELAND Auguste
HOTS Jean-Baptiste	WILLARD Jean-Baptiste (7)

Het eerste reglement van de Litteraire Kring dateert van 1 augustus 1787, het tweede verscheen op 23 december 1790; het derde werd uitgevaardigd op 21 floreal jaar VII (10-05-1799) datum waarop de Kring gereorganiseerd werd en overgebracht naar de lokalen van het "Hôtel du Commerce" (heden O.L.V. College op de Vindictivelaan) (7).

Het vierde reglement bekwam de titel van "Réglement pour la Société Littéraire établie à Ostende le 1er mai 1787". Opnieuw werd er aan het reglement gesleuteld na de Algemene Vergadering van 12 prairial jaar XI van de Franse republiek (01-06-1804) (7).

De Litteraire Kring was de enige Oostendse vereniging die na de tweede Franse inval in 1794 niet verboden werd. De Commissarissen van de Republiek ontbonden alle verenigingen en sloegen hun goederen aan. Voor de Litteraire Kring luidde het advies; niet alleen nuttig, maar noodzakelijk. Deze beoordeling redde de Cercle Littéraire (8).

1834 werd een opmerkelijk jaar voor de Litteraire Kring. Immers toen besliste het lot over het voortbestaan van de Kring.

Op 23 januari 1834 vergaderde de Litteraire Kring opnieuw. Naar het dagorde moesten twee essentiële punten behandeld worden : met name een vernieuwing van het inwendig reglement, en het regelen van de verhuis van de Kring naar een vleugel van het Stadhuis. Een werkgroep belast met de verbouwingen van de lokalen en het opstellen van een nieuw reglement, werd opgericht (9). Zetelden in dit orgaan : Alexis TIMMERMANS, Ed. VAN DER HEYDE, Ch. DE RIDDER, J.B. YSENGRIN, Prosper MASSEZ, Bernard BEERNAERT en Felix VAN CAILLIE.

Eind januari richtte de voorlopige werkgroep samengesteld door : J.B. YSENGRIN, A. TIMMERMANS, DE TERNOODEN, I. VALCKE, DE KNUYT, P. MASSEZ, B. BEERNAERT, E. WAUTERS, Ch. DERIDDER, E. VANDERHEYDE en F. VAN CAILLIE een schrijven naar het Regentschap van Oostende. Meteen vroeg de Litteraire Kring het lokaal op het gelijkvloers van het Stadhuis te mogen inhuren. Een maximum huurprijs van 500 fr. per jaar werd vooropgesteld. Hinderlijk was het feit dat het lokaal reeds bezet was door D. DOMRY (12).

Een commissie experts, benoemd bij decreet van het Regentschap van Oostende, achtte belangrijke verbouwingen noodzakelijk. Gezien de omvang en de kostprijs van het werk vroeg de Kring de Stad deze opdracht op zich te nemen. De Cercle Littéraire zou de kosten in annuïteiten delgen, dit bovenop de jaarlijkse huurprijs van 500 fr. Hiertoe werden nieuwe statuten uitgewerkt, die door de Algemene Vergadering van 19 mei 1834 werden goedgekeurd. Meteen benoemde deze Prosper MASSEZ tot voorzitter van de Kring. Dit jaar, volgens de lidgelden, telde de Kring 97 leden. Vermeldenswaardig feit : destijds maakten 5 vertegenwoordigers van de familie SERRUYS deel uit van de Kring (12).

Tot dan vergaderde de Litteraire Kring in de Aepe-straet op nr. 1, in het "Grand Café" betrokken en uitgebaat door Pieter SALZGEBER (5 + 10). De datum waarop de Kring het "Hôtel du Commerce" op de Keizerskaai verliet en hier terug zijn intrek nam is onbekend.

Reeds op 1 mei 1834 betrok de Cercle Littéraire haar nieuwe lokalen in het stadhuis; Niets liet vermoeden dat de Kring er zou gevestigd blijven tot op 28 mei 1940 (7). Die dag, door brandbommen getroffen, ging het stadhuis volledig in de vlammen op. Meteen werd de Cercle Littéraire dakloos (11).

Het inkomen van de Kring werd in ruime mate gespendeerd aan liefdadigheidswerken, openbare feesten en familiale ontspanningsnamiddagen. Eens oktober, week de wervelende zonnige zomerdrukke voor de monotonie van de eindeloze kille donkere winteravonden. De meest mondaine Europese badplaats verviel meteen, en dit tot het volgende seizoen, in een lethargische slaap. De Oostendenaars waren terug op elkaar aangewezen. Meteen werd het lokaal van de Kring een toevluchtsoord voor de leden en hun familie. De bals van de Kring werden, tot in 1873, afwisselend in het Kursaal en in het "Hôtel des Bains", in de Kaaistraat, ingericht (17).

Een treffende beschrijving van de activiteiten van de Kring en haar leden bezorgde ons l'Echo d'Ostende op 5 juni 1887 : "...hospitière, comme pas une, elle accueille , à bras ouvert, l'étranger, qui a bientôt trouvé un ami dans chacun des membres; riche, ou du moins dans l'aisance, elle consacre une part de son argent à la bienfaisance ou à la dotation de nos fêtes publiques, et organise - qu'elle en soit bénie - dans nos longues et tristes soirées d'hiver, des fêtes charmantes....".

Vreemdelingen kregen, op introductie van een lid, toegang tot de Kring. In het seizoen kwamen er heel wat welgestelde bezoekers over de drempel.

De Kring vierde haar honderdjarig bestaan met grootse feesten. Ook een gedenkpenning kwam er bij te pas. Deze penning, ontworpen en verwezenlijkt door P. FISCH, droeg op de voorzijde het wapen van Oostende met als tekst : VILLE D'OSTENDE – SOCIÉTÉ LITTÉRAIRE. Op de keerzijde kwamen de jaartallen “1787 – 1887” met tekst CENTIÈME ANNIVERSAIRE DE LA SOCIÉTÉ voor. De gedenkpenning, met een doormeter van 50 mm, kunt U hier afgebeeld zien.



Aanvankelijk moesten de feestelijkheden van het honderdjarig bestaan van de Kring starten op zaterdag 14 mei 1887. Drie weken vertraging bij de verbouwingswerken aan het Kursaalcomplex beschikten er anders over (13). Meteen werd het zondag 5 juni 1887.

De feestelijkheden vingen aan op zondag 5 juni 1887 om 17.00 uur. Deze heuglijke gebeurtenis werd de aanleiding, bij de andere Oostendse verenigingen, om een grootse stoet op te zetten. Deze verliet omstreeks 11.00 uur het St. Jozefsplein om naar het Kursaal, dat pas sedert 1 juni terug open was, te trekken. Het parkoers startte op het St.-Jozefsplein, om door de St.-Jorisstraat, de Kapellestraat, het Wapenplein, door de Weststraat, over het Schouwburgplein en langs de Leopoldlaan het Kursaal te bereiken. 36 maatschappijen stapten op in de stoet. Het verenigingsleven in Oostende bereikte in de Belle Epoque haar topniveau.

Bij het doornemen van de lijst der deelnemers vinden wij heel wat genootschappen die de tijd trotseerden; vernoemen wij maar het Davidsfonds, het Willemsfonds, de Cercle Cœcilia en niet in het minst de oudste van al onze verenigingen de St. Sebastiaansgilde (14).

De voltallige commissie van de Litteraire Kring nam plaats, achteraan in de gloednieuwe rotonde, en ontving er de deelnemende verenigingen. Inmiddels hief de harmonie “Euterpe”, van op het podium, het Belgisch volkslied aan. Voorzitter Karel JANSSENS dankte, in beide landstalen, de deelnemende maatschappijen. Elk van hun 36 vertegenwoordigers werd met de gedenkpenning van de Cercle Littéraire bedeed.

's Avonds werd, in de feestzaal van de Kursaal, een puik festijn opgediend. Tafelhouder VAN BREUSEGHEM bediende er ruim 160 genodigden. Na een enthousiaste toast op de Koning gevolgd door een daverend Volkslied, nam voorzitter K. JANSSENS het woord.

Treffend wees de voorzitter naar de markantste gebeurtenissen en feiten, in 100 jaar, door de Kring ervaren : “Vandaag vieren wij een zeldzame gebeurtenis in het leven van een vereniging, immers onze Litteraire Kring telt heden 100 jaar” met als determinerende oorzaak : “Dans ses diverses pègrinations de locaux, elle n’a jamais quitté la Place d’Armes, et c’est là un des secrets de notre longue existence (!!!) (op 10-05-1799 verhuisde de Kring naar het “Hôtel du Commerce” op de Keizerskaai) en vervolgde : “dans l’origine, notre société avait un caractère plus littéraire qu’aujourd’hui, car, avouons-le, nous n’avons plus aujourd’hui de littéraire que le nom”. (113 jaar terug !!!).

Ietwat verder : "het ontbreekt ons aan documenten om onze geschiedenis te schrijven, de feiten bewijzen echter uiteraard dat de Litteraire Kring, op een basis van vriendschap en solidariteit, reeds honderd jaar bestaat". Voorzitter Karel JANSSENS besloot met een wens voor de toekomst : "s'ils y restent fidèles, pourront, à leur tour, fêter un second centenaire" (15).

Op zondag 12 juni 1887 werden de feestelijkheden afgerond met het optreden, voor het oosterstrand, van de harmonie "Euterpe". Hierop, als kroon op het werk, werd een machtig vuurwerk op het Klein Strand afgestoken (15).

Dat jaar spendeerde de Kring 3.000 fr. voor winterfeesten en verleende een aanzienlijke toelage voor hippische events. Minder feestelijk was het "les pauvres ne seront pas oubliés dans ces estivités et une distribution de 2.500 pains se fera par les soins de nos membres" (15).

Te oordelen naar de hoeveelheid uitgedeelde broden moest het aantal behoeftigen in Oostende behoorlijk hoog zijn. Immers, anno 1887, telde onze stad amper 22.000 inwoners. Naast hen die in stille armoede leefden, overleefden, overwegend in de visserij, talrijke families in de diepste ellende. In overbevolkte miserabele woningen, zonder hygiëne en comfort, woonden talloze vissersgezinnen armtierig. Voor hen, meestal kroostrijke gezinnen, beperkte de woonruimte zich tot 2 woonkamers. Met deze enkele karige vierkante meters moesten deze families het stellen. Hun lot ? Een uitzichtloos leven vol ontberingen.

Anno 1887 onderging België een zware economische crisis. In de provincie Henegouwen, bij de aankondiging van een salaris vermindering, riep de socialistische partij de arbeiders op tot een algemene staking (15).

Aanvang augustus 1887 fungeerde dit, in Oostende, als stakingssignaal voor de verbitterde en karig betaalde vissers. Spoedig veroorzaakte de vissersstaking een algemene stilstand van alle nijverheidstakken in stad. Met de dag steeg de vastberadenheid bij de stakers en werden de eisen almaar harder. Bij de gegoede burgers heerste een paniekstemming. Zowel bij de reders als bij de gevestigde burgerij, verwekte de staking, naast een gevoel van onzekerheid ook nog diepe zorgen. Voor de overheid was de grens van het toelaatbare bereikt. Nu werd de Rijkswacht opgeëist. Meteen waren, einde augustus, alle risico factoren aanwezig.

Op 24 augustus, op de voet gevolgd door een woelige vissersbevolking, trokken vastberaden stakers naar het eerste handelsdok. Rechtover de ijskelder van August HAMMAN gingen zij aan boord van daar gemeerde vissersboten. Meteen ontplooidde de Rijkswacht zich, in twee rangen, en dit over de volle lengte van de kade. Bij dit manoeuvre werden de ingescheepte stakers van de menigte afgezonderd.

Toen beval de Rijkswacht de stakers de vissersboten te verlaten. Razend reageerden de opstandige vissers door het over boord werpen van visvangst en uitrusting. Voor de ordediensten was dit net teveel. Toen klonk het bevel "Vuur". Meteen knetterde een salvo gewerschoten. De Oostendse vissersopstand eindigde in een bloedbad. Twee vissers verloren hierbij het leven. "Brood alleen volstaat niet !!!" (16).

Onder het voorzitterschap van Julien DUCLOS, in 1888, wijzigde de Kring haar reglement voor de zesde maal. Voortaan gold als standregel dat de Kring alleen bij eenparigheid van stemmen kon ontbonden worden. De maandelijkse bijdrage werd op 1,50 fr. gebracht. Voor de staatsambtenaren gold een prijskaartje van 2 fr. Hetzelfde reglement bepaalde verder dat de bezoekers gelijktijdig maar één boek of krant mochten lezen. Kranten met meerdere bladzijden moesten zelfs per blad deelsgewijze gelezen worden (17).

In het winterseizoen 1886-887 nodigde de Litteraire Kring de Tournee Achard uit voor een reeks van 6 vertoningen in de Schouwburg van de Weststraat. Bij de eerste opvoering werd het meesterwerk van Alexandre DUMAS "Francillon" opgevoerd. Op 16 april werd "l'Aventurier" opgevoerd door COQUELIN l'ainé. Hetzelfde jaar, op 14 november, trad REICHENBERG op in "Le Monde ou l'on s'ennuie". Op 6 januari 1896 mocht het Oostendse publiek COQUELIN cadet toejuichen in "Mademoiselle de la Seiglière" (17).

De eerste statuten van de Société Littéraire verwijzen naar de 13^{de} mei 1787 als oprichtingsdatum van de Kring (18). In amper 152 jaar (1787-1939) wijzigde de Litteraire Kring haar statuten tot 16 maal toe. 1893 werd een recordjaar, immers dit jaar werden de statuten tot tweemaal toe herwerkt (18).

Het reglement van 1939 stelde geen beperkingen naar het leden aantal. Wel voorzag deze dat de Kring minstens zes leden moest tellen.

De Algemene Vergadering kreeg de jaarlijkse opdracht het bedrag van het lidgeld te bepalen. De bijdrage mocht echter in geen geval de 1.000 fr. overschrijven (20).

Met de ramp van 28 mei 1940 werd de Litteraire Kring dakloos. In het bezette Oostende bestond een schrijnend tekort aan huisvesting. Klaarblijkelijk kreeg de Kring het probleem onder de knie, want reeds in 1941 betrok de vereniging het gelijkvloers van het pand gevestigd in de Leopoldlaan op nr. 1. Dit gebouw hoorde toe aan de weduwe van dokter KOCKENPOO.

Vanaf 1942 was de Kring terug telefonisch bereikbaar op het nummer 722.31 (22).

In 1946 verliet de "Litteraire" deze vestiging, daar de eigenares het pand verkocht had. Destijds werd hier op deze plaats een appartementsgebouw opgetrokken.

Black-out tot in 1954. Dit jaar, bij het verschijnen van de telefoongids, stond te lezen : tel. 728.49 "Société Littéraire. Résidence Beau Site" (23).

Gedurende enkele jaren werden de vergaderingen ten huize van mevrouw Ch. VAN CUTSEM, in de Karel Janssenslaan nr. 17 gehouden. Toentertijd gingen de ontspannings- en whistnamiddagen door in het hotel "Daniëlle". Enkele jaren later verhuisde het gezelschap naar het hotel "Ter Streep" (24).

In 1987 bestond de Société Littéraire 200 jaar !!! Dit uniek feit ontsnapte bijna volledig aan de aandacht van de lokale pers. Met uitzondering van een kort artikel verschenen in het Franstalig weekblad "Le Courrier du Littoral" van 15 mei 1987, repte de lokale pers met geen woord over het gebeuren. De journalist beëindigde zijn berichtgeving als volgt : "Elle se réunit aujourd'hui, sous la présidence de Madame VAN CUTSEM, dans la maison qu'occupe Madame Henri SERRUYS. Deux siècles d'histoire y survivent dans le calme des souvenirs" (25).

Bronnen

1. E.O. 19 – 08-05-1937.
 - 1a. VANTOMME R. deel 1, pag. 21 (2)
2. La vie de la loge "les trois niveau" établie à l'orient d'Ostende depuis 1784. Raoul VANTOMME, deel 1, pag. 31.
"1769-1797: de 18^{de} eeuwse bloeiperiode van Oostende" door Daniël FARASYN
3. U.B.G. Hs. 3385, 1517.
"1769-1794". Daniël FARASYN.

4. U.B.G. 200 en 201.
1769-1794. Daniël FARASYN.
5. 1793. Cafehuis SALZGEBER. 30-03-1793. Zie "Dag-Journaal"; door J.I. BALBAERT, p. 8.
1798. Fr. Volkstelling. Pierre SALZGEBER, 29 j., cafétier, celib. 1066, Scerminkel-straet.
1830. Conseil de Régence 13-10-1830. 1 rue du Singe. Pierre SALZGEBER.
1837. FA 1988, 11-12-1837. Openbare verkoop in "Het Groot-Caffe-huys" in de Aepe-straet, 1 bewoond door Sieur THOMAS, genoemd Constant SALZGEBER.
1840 < < 1865. Porseleinkaart (Ostendiana IV, 1982, p. 150). Hotel du Grand Café tenu par C. SALZGEBER.
6. Grooten Brughschen Comptoir Almanach 1787. De Wet der Stad en Port van Oostende, p. 219.
7. E.O. 19 – 08-05-19937. Société Littéraire d'Ostende 1903 (jaarboek). Souhais sincères à MM. les membres. Les garçons.
8. E.O. 19 – 08-05-1937.
Le drame Révolutionnaire et Napoléonien à Ostende. G. SOYER. 28-04-1796 p. 143.
9. Société Littéraire d'Ostende, 1903 (Imp. Cent. A. BOUCHERY) à MM. les membres. Les garçons.
10. F.A. 1988, 11-12-1837. Openbare verkoop in "Het Groot-Caffe-huys" in de Aepestraet, 1 bewoond door Sieur THOMAS, genoemd Constant SALZGEBER.
Guide pour la Ville d'Ostende ou adresses, 1837, T. VERMEIRSCH. Cafés-restaurants-estaminets p. 10 en 11, Grand Café, P. THOMAS, rue du Singe nr. 1.
11. Duinengalm 26, 28-06-1940. Lijst der huizen die door luchtbombardementen vernield of beschadigd werden tussen 15 en 29 mei 1940.
12. E.O. 19, 08-05-1937.
13. E.O. 46, 11-06-1887 en E.O. 45, 05-06-1887.
14. E.O. 45, 05-06-1887.
15. E.O. 46, 11-06-1887.
A.C. Stracké 1887, p. 65 en 122.
16. Ostende et le Littoral Belge 1930-1931. L'Histoire d'Ostende. Carlos LOONTIENS, p. 84.
Charles WILDT "Ostende le 24 août 1887 ou la révolution des pecheurs ostendais". Peinture à l'huile. M.S.K., Oostende
James ENSOR "De Gendarmen", 1892, olieverf op hout. Oostende M.S.K.
17. ZW 17, 24-04-1937.
18. Soc. Litt., Statuts 1939. Titre 1, Dénomination, siège, durée, objet, p. 6.
19. Soc. Litt., Statuts 1939. Titre 2, art. 6.
20. Soc. Litt., Statuts 1939. Titre 2, art. 10.
21. Soc. Litt., Statuts 1939. Titre 5, art. 22.
22. Tel. Gids 1942, p. 378. Soc. Litt., tel. : 722.31.
23. Tel. Gids 1954, p. 476. Soc. Litt., tel. : 728.49.
24. Dhr. August VAN ISEGHEM.
25. Courrier du Littoral 20, 15-05-1987.

INDEX 1999

Traditiegetrouw publiceert "De Plate" voor de geïnteresseerde lezers een inhoudstafel & indices op het voorbije jaar.

U kunt ze bestellen door 150 fr. te storten op rekening 751-9109554-54 van De Plate - H. Serruyslaan 78/19 – Oostende met de vermelding "Index 1999).

Index 1999 verschijnt in de loop van de maand april.

PLECHTIGE INHULDING

VAN DEN HEER

LEOPOLD PASSCHYN

ALS HOOFDMAN

EN DEN HEER

STEPHANUS KESTELOOT

ALS DEKEN

DER MAATSCHAPPIJ BOLDERS

EENDRACHT EN VREDE

GEVESTIGD TER FSTAMINET DE GOUDEN LEEUW, TE MARIAKERKE,

Zondag 24 Juni 1877.

MAATGEZANG

Stemme : DE BRABANCONNE.

1.

Het hart vol vreugd en de stemmen nu verheven,
Op dezen dag, zoo luisterlijk, zoo schoen!
Sa! Broeders al, laat toonen dat wij leven,
En reiken wij nu uit de Guldenkroon,
Aan den Hoofdman, voor ons slechts uitgelezen,
Om zijnen moed, waarmee Hij 't Bolderschaar
Vool jaren reeds zijn liefile heeft bewezen. } BIS.
Lieve Hoofdman, zoo roepen wij te gear.

2.

Waar zag men ooit een Hoofdman fierder pronken,
Dan in den bond door 't Bolderskorps gesmeed!
LEOPOLD PASSCHYN, als opperhoofd geschonken,
Verheft den roem die gansch het dorp ons weet!
De Deken, door zijn gedurig zorgen,
Zal klimmen tot den top van fieren gloor,
Zal waakzaam zijn, dit stemmen wij, als borgen, } BIS.
Dat ons gespan zooit van zijn roem verloor!

3.

Wij viere dan, blijgeestig, met genoegten,
Het schoone feest, 't welk ons verblijdt van geest,
Ja Hoofdman, ja Deken, wilt u voegen,
In zoete vreugd: wij roepen om ter meest:
Veel jaren nog ons Hoofdman nu behouden,
Ous Deken, te zien met gulle vreugd,
Dit is de zucht, 't gedrang, 't welk ons doet } BIS.
Een fier geluk, een peerel van een deugd.

4.

Lieve PASSCHYN en leve KESTELOOT 't samen,
Tot heil en vreugd van onze Bolderschaar,
En ware 't toch dat wij ook eens vernamen,
De warme zon van 't gulden-Jubelaar!
Daarom, Broeders, laat uwe vreugde woeler,
Erzingt, en klinkt, het is ons harten lust,
Dat wij verblijd 't genoegten doen gevoelen } BIS.
Van 't Bolderskoor dat in 'de lieide rust.

5.

Sa, laat ons nu den beker schuimend zwaaien;
Het gerstennat beprikkeld ons gemoed.
Geen wind of storm doet onze vreugd verwaaien,
Wij zingen luid, de zang doet 't harte goed!
Sa, drinken wij, ter eer van beide mannen,
Zoo ijvervol, vervuld met Boldersvier,
En steunen wij het lukker hunner plannen, } BIS.
Het glas omhoog, gedron en 't vlaamsche bier.

Ossende, druk. J. Cazaax

VELOCLUB "WIELERSPORT BOXEGEM"

door Michel CAPON

Na W.O. II tierde de wielersport welig. In Oostende-centrum waren er 2 vaste waarden-clubs, nml. "De Zeemeeuw" en "Ostend Stadion". De wijk Mariakerke, met een rijk kermisverleden, bleef niet achter. Op initiatief van het liberaal gemeenteraadslid van Oostende, Arthur VANHOUTTE, plakkersbaas te Mariakerke, werd in het "Pension-Restaurant Jules Maes" Nieuwpoortsesteenweg 290 te Mariakerke, de nieuwe veloclub boven de doopvont gehouden. In voornoemde uitbating werd ook het lokaal gevestigd.

In de statuten van de club stond duidelijk te lezen dat ze zich als doel hadden gesteld "de renners op alle gebied te steunen" (1). De aansluiting bij de B.W.B. (Belgische Wielrijdersbond) gebeurde op 14-02-1949.

Het bestuur was als volgt samengesteld :

- erevoorzitter : Arthur VANHOUTTE
- voorzitter : Jozef CASIER
- secretaris : André SPRIET
- schatbewaarder : André KEIRSEBILCK.
- commissarissen : André en Jozef KESTELOOT, Albert VERSAVEL, Marcel KESTELOOT.

André KEIRSEBILCK was de exploitant van een gekende wielwinkel te Mariakerke, met dezelfde fietsenmerknaam.

Aangesloten renners in 1949 : nieuwelingen : Roland BUFFEL, Georges & André CASIER, Maurice MAES. Maurice MAES volgde nadien zijn vader Jules op en werd een zeer bekende volksfiguur te Mariakerke.

Eerste activiteiten :

- 1) Wedstrijd te Mariakerke op woensdag 04-05-1949. "Voor alle beginnelingen onder de 20 jaar" (2) over 40 km "op goede banen". Dit was voor niet aangesloten B.W.B.-renners. De affiche voorzag 15 prijzen voor een totaal van 1500 fr. 1 : 250, 2 : 200, 3 : 175, 4 : 150, 5 : 125, 6 : 100 en verder 90, 80, 70, 60, 50, 45, 40, 35 en 30 fr.
"Inschrijvingen vanaf 16 u. Vertrek om 17 u. Aankomst en prijsuitdeling bij Jules MAES. Het inleggeld bedraagt 20 fr. waarvan 10 fr. terug bij het inleveren van het rugnummer. Het Bestuur is niet verantwoordelijk voor gebeurlijke ongevallen".
Hier weze het late aanvangsuur opgemerkt. Na 17 uur waren de meeste werken beëindigd zodat er een grote volkstoeloop verzekerd was.
- 2) Donderdag 05-05-1949. Nieuweligen B.W.B. Afstand 72 km. 2.500 fr. prijzen. Vertrek 16 uur. Het vertrek wordt gegeven door Silveer MAES. Deze renner was een neef van de familie Jules MAES en had een merkwaardige erelijst als 2 x Ronde van Frankrijk-winnaar in 1936 en 1939. Men noemde hem "leepe Peer".

Aangesloten renners in 1950 : beroepsrenner : Omer HUWEL uit Sijsele; liefhebber : Michel DEBRUYNE; nieuwelingen : André CASIER, Georges CASIER, Gustaaf CROMBEZ, Maurice MAES, Robert MATTHYS, Aimé VANSTECHELMAN, Hubert VANBELLE en Georges DELRUE van Raversijde (3).

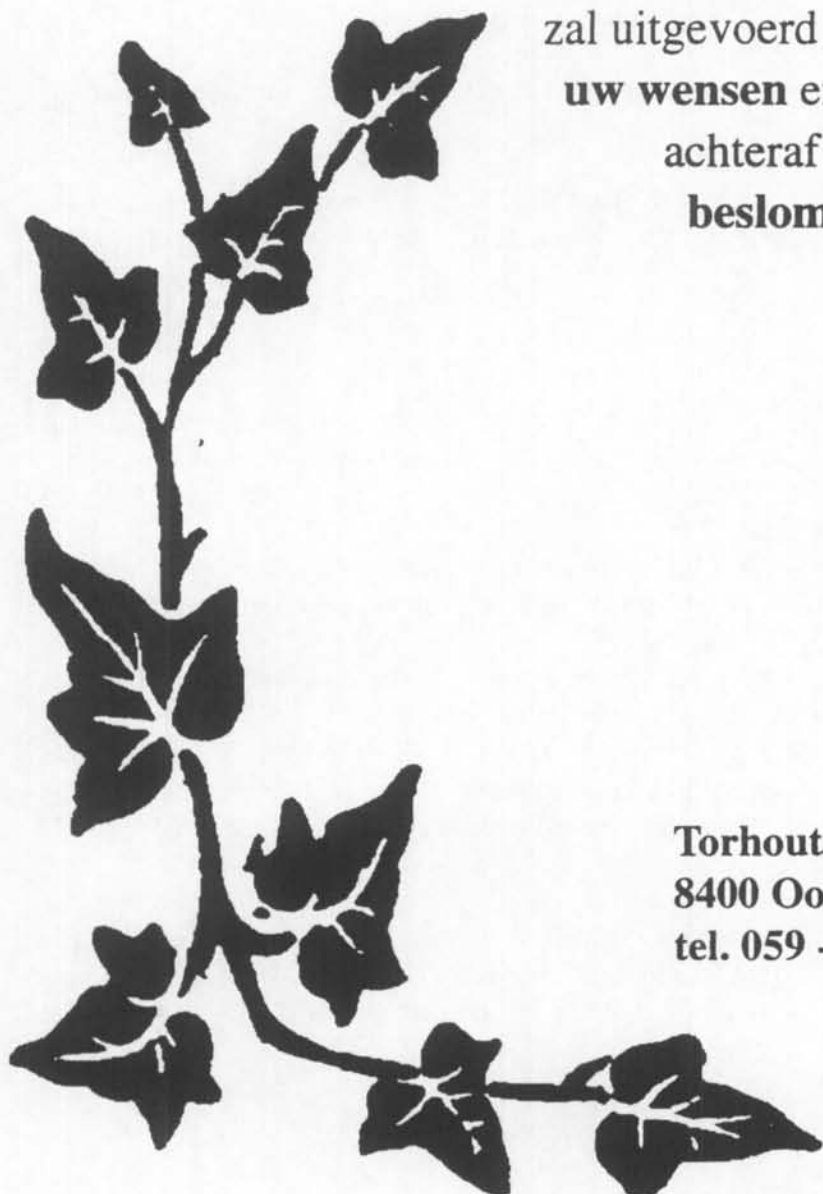
(1) (2) De Zeewacht 15-04-49

(3) De Zeewacht 21-04-50

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