

Foto Lutz • archief De Pluut

Eerste handelsdok rond 1900

DE PLATE

Maandblad

-- SEP. 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 6****MAAND juni-september 2000****Prijs per los nummer : 60 Fr.****IN DIT NUMMER**

blz. 146 : **R. WEISE.**: Oost van de geule. De schorre van Lissemoris en de oude vuurtorenwijk (deel 1).

blz. 160 : **R. VANCRAEYNEST** : De installaties van het Zeewezen te Oostende vanaf het ontstaan tot omstreeks 1930 (deel 3 en slot).

blz. 171 : **E. SMISSAERT** : Lia Timmermans 80.

Blz. 173 : De Noordzee (internet site)

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:

September "II" ACTIVITEIT

Donderdag 28 september 2000 om 20 u 30

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

Onderwerp: **1600...DE SLAG BIJ NIEUWPOORT**

Deze voordracht wordt verzorgd door de heer **Erwin MAHIEU**

Dhr **Erwin Mahieu** is een Bredenaar, jaargang 1959, architect van opleiding, lid van onze kring en over de jaren heen een ZBP (zeer bekende "Plateling") geworden. Hij is tevens bestuurslid van onze zustervereniging Ter Cuere van Bredene.

Dhr Mahieu heeft een gedetailleerde interesse voor de geschiedenis van Oostende en onmiddellijke omgeving waardoor het hem mogelijk is het onderwerp van deze avond op een zeer interessante en boeiende wijze te benaderen en toe te lichten.

Tijdens de 80-jarige oorlog vatte Prins Maurits van Nassau ,zoon van Willem van Oranje en aanvoerder van het leger van de Republiek der 7 Verenigde Provinciën, het strategisch plan op Duinkerke in te nemen.

De gedenkwaardige "Grooten tocht door Vlaenderen" eindigde op 2 juli 1600 in de duinen en op het strand van Lombardsijde (nu Nieuwpoorts grondgebied).

Hij behaalde een schitterende maar uiteindelijk nutteloze overwinning op de Spaanse troepen aangevoerd door Albrecht van Habsburg, vorst der Zuidelijke Nederlanden. Prins Maurits kon de zege niet consolideren waardoor Duinkerke buiten bereik bleef en onze contreien nog voor iets meer dan honderd jaar als Spaanse Nederlanden betiteld bleven.

Deze overwinning heeft voor onze noorderburen bijna dezelfde symbolische waarde als 1302 voor ons Vlamingen omdat daar voor de eerste maal de onoverwinnelijk gewaande Spaanse "Tercio's" in open veld verslagen werden.

De voordracht wordt gedocumenteerd met dia's en ander illustratiemateriaal

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

!!!! September "I" ACTIVITEIT !!!!

Dhr Erwin MAHIEU, eminent medewerker en mede-organisator van de prachtige **tentoonstelling "1600...Slag bij Nieuwpoort"** die momenteel doorgaat in de stadshallen van Nieuwpoort is zo vriendelijk er een rondleiding te organiseren voor onze leden en andere belangstellenden.

Dit bezoek is een uitstekende inleiding voor de voordracht van 28 september!

Samenkomst op zaterdag 16 september om 14 uur aan de stadshallen op de markt te Nieuwpoort.

Voor deze activiteit moet echter wel een toegangsgeld van 50,-BEF gerekend worden.

Men zegge het voort !!!

**OOST VAN DE GEULE:
DE SCHORRE VAN LISSE MORIS EN DE OUDE VUURTORENWIJK**

(Deel 1)

door **Rudolf WEISE**

Ten geleide.

Sporen van menselijke tegenwoordigheid oostelijk van de Oostendse haven gaan terug tot het, rond 1583-84, verdwenen Blutsyde. Dit klein gehucht, waar slechts enkele huizen stonden, komt reeds voor op de kaart van Jacob Van Deventer (1503-1575) ca. 1560 maar is wellicht honderd jaar ouder.

Bewijzen voor het bestaan van een nieuwe woonkern in de schorre van Lisse moris vinden we op een vroeg 18e-eeuwse kaart. Een vestiging die toen blijkbaar reeds belangrijk genoeg was om door de cartografen vermeld te worden. We mogen dan ook aannemen dat ze ontstond en zich ontwikkelde ergens na het groot beleg van Oostende rond de tweede helft van de 17e eeuw. De woningen lagen gegroepeerd langs de weg naar Blankenberge.

Een staat van goed opgemaakt in 1670 vermeldt al: "...een huys en herberghe genaemt 'de Fortuyne' staande ter prochi van Breedene tot Lyssiemorres, tusschen de duynen op de suut sydde van het huys van Catharina Beerens, ontrent de stadt van Oostende". In een andere staat van goed opgemaakt te Bierne (Fr.) in 1678 lezen we nog: "...mitsgaders Roland van guysseel woonende tot lyssie morre bij Oostende in guijwelycke gebbe marie de docgter van...". Ook artilleriegeneraal en cartograaf Graaf Joseph de Ferraris vermeldde in 1775 op deze plaats enkele woningen op één van zijn kaarten.

Buiten de hiervoor vermelden wordt het antwoord op de vraag wie of wat er toen woonde aan onze fantasie overgelaten. Waren het neringdoenden, arme vissers, een landbouwgemeenschap, schapenboeren of een mengeling ervan? Wie zal het zeggen? Dergelijk schorregebied was immers van oudsher zeer geschikt voor de schapenteelt en de droge gedeelten tussen schorre en duin waren perfect bewoonbaar. De bewoners moeten in elk geval een grondige reden gehad hebben om zich op deze onherbergzame, bij springtij door de zee overspoelde, uithoek te gaan vestigen en er een soort pioniersbestaan te gaan leiden.

De recentere geschiedenis van de daarna op ongeveer dezelfde plaats ontstane "Oude Vuurtorenwijk" is beter gekend doch voor zover mij bekend slechts zeer fragmentarisch opgetekend. Braakliggend terrein voor een gedreven onderzoeker?

Zoals hiervoor gezegd, belichtten sommige auteurs hier en daar inderdaad één of ander aspect van de ontwikkeling van en het leven op de wijk. Meestal gaat het dan over gebeurtenissen van de laatste honderdvijftig jaar.

In dit artikel heb ik gepoogd er een aantal van te bundelen. Zo krijgt de geïnteresseerde lezer een beter totaalbeeld van de, weliswaar beperkte en zeer onvolledige, geschiedenis van het verdronken land van Lisse moris, de Vuurtorenwijk en zijn bewoners.

Oost van de geule.

"D'oede Viertorre", Bredens grondgebied oost van de geule, door Oostende geannexeerd voor de uitbreiding van haar haven. Stiefkind van een badstad verloren achter de zeewering, veroordeeld tot

verdwijnen.

Reeds vóór 1890 woonden mijn overgrootouders er in de Blankenbergestraat en mijn grootouders, allen langs moederszijde, hebben er gewoond van 1898 tot 1930. Mijn moeder zag er op 02 februari 1903 het levenslicht. Het gezin woonde toen in de Marinestraat 24.

Oorspronkelijk was het drassig schorregebied ontstaan nadat de grote vloed, coupure of vloeijing van 1584 genaamd, door de oostelijke duingordel brak die door de Oostendenaars om redenen van militaire veiligheid geslecht was. De zee schuurde langzaam "de geule" uit en verdrong het achterliggende land. In deze, door wester- en noordwesterstormen opgezweept water en zand, verweerde en zilte woestijn had de natuur lange tijd vrij spel. Men noemde het "Lisseморis". Het strekte zich uit tot aan de Groenendijk.

Het, tengevolge van de doorsteek en de daaropvolgende vloed van 1584, verdwenen gehucht: Blutsyde zou genaamd zijn naar Jan Blutzide wiens naam volgens Edward Vlietinck reeds voorkomt in een rekening van 1461. Volgens Jan Coopman vermeldt een Oostendse kerkrekening van 1564 betrekkelijk Blutsyde onder de rubriek "Renten op huizen en land in Bredene": "...ter plaetse gheñaempt Blutzie: Antheunis Joossone Tant, alias Brakelaere over 1 lyne 9 roeden" en in de kerkrekening van 1582/83 onder de rubriek "Renten van gronden buiten de stad gelegen": ook nog: het huis van wijlen Antheunis Joossen te Blutsyde " int jaer '79tich afgebroken om(me) de fortificatie vander stede".

Dit bewijst niet alleen dat Blutsyde al lang bestond maar ook dat men er reeds enige jaren voor de coupure begonnen was met het slopen van woningen. Het gehucht lag ter hoogte van de afgebroken Leopoldsluis, (1) iets ten westen van en dicht tegen de Halve Maan. De lokale herbergen waaronder "t'Draecxkskin" hadden in die tijd een kwalijke faam wegens de vele "kwaede gasten" die er over de vloer kwamen.

Vóór het groot beleg van Oostende (1601-1604) stond er in haar oostduinen ook een stadsgalg. De boevenlijven hingen er in weer en wind tot afschrikking van het schorem en ten prooi aan aaseters tot de beul zich over hun schamele resten ontfermde.

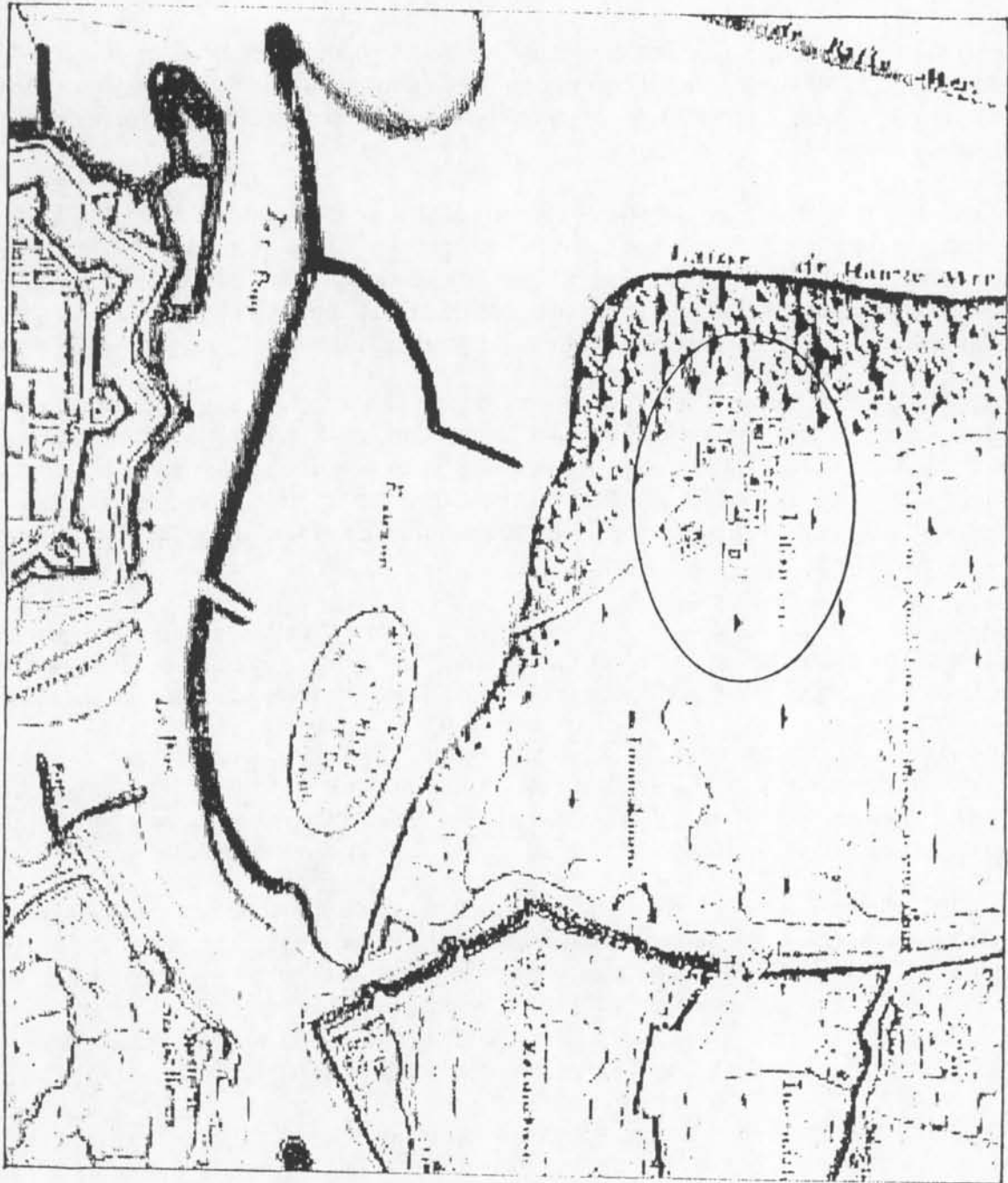
Het volk schuwde deze lugubere, onveilige plaatsen, schuiloord voor rovers die er niet voor terugschrokken moordaanslagen te plegen op de argeloze reizigers die het waagden langs het strand of door de eenzame duinen Oostendewaarts te trekken.

Tijdens de vele belegeringen van Oostende werden op Lisseморis soms kampen en versterkingen opgericht en artilleriebatterijen opgesteld waarmee de nieuwe haven en de stad duchtig beschoten werden.

Zo ook door de Spaanse en Italiaanse troepen van de aartshertogen Albrecht en Isabella bij het driejarig beleg van 1601. Onder leiding van Graaf Frederic Van den Berg, die er kwartier maakte met vier regimenten voetvolk, bouwden de belegeraars er hun oostschans, vertreklijn voor menige stormaanval op de, door de Geuzen uitstekend verdedigde, Oostendse vesting.

(1) De laatste resten van het springsas van de Leopoldsluis werden tussen april en september 1991 afgebroken bij het rechtekken van de oostelijke havendijk.

Het gehucht Lissemoris begin 18e eeuw.



De schans lag in de Bredense duinen op enige afstand van de geule. Het bestond uit een aantal forten, versterkingen en veldwerken. Andere benamingen voor dit kwartier voorkomende op oude kaarten zijn het "*Quartier van Bucquoy*" of "*De Batery van Conte Buquoy*" genaamd naar de bekende veldheer Charles Bonaventure de Longueval, Graaf van Bucquoy (1571-1621) die Van den Berg opvolgde of ook nog het "*Quartier van Spinola*", zo genaamd naar hun opperbevelhebber de Italiaanse veldheer van Genuese afkomst Ambrosio de Spinola (1569-1630) die, in Spaanse dienst, vanaf 1603 de belegering leidde en succesvol beëindigde.

Lisseморis kreeg ook later nog meer dan eens vreemde troepen over de vloer. In juni 1706 belegerden de Engelsen Oostende. Het regiment van Junius installeerde een batterij van 14 mortieren in de Bredense duinen. Hiermee bestookte batterijcommandant Fagell voornamelijk de haven en de Kaaipoort.

Ten einde hun veiligheid te waarborgen hadden de belegerden hun vrouwen en kinderen ondergebracht op sommige in de haven afgemeerde schepen. Fagell, hiervan op de hoogte gebracht zijnde, gaf echter te kennen dat hij ook deze schepen zou beschieten. De stad van vier zijden zwaar onder vuur genomen, liep enorme schade op. Nadat op 05 juli ook nog een uitval van de belegerden ten koste van zware verliezen mislukte, gaf het Frans-Spaans garnizoen zich op 06 juli 1706 over.

In 1745 vielen de Fransen eens te meer Vlaanderen binnen en belegerden ook weer Oostende. Op 06 augustus stelden Franse troepen onder Graaf De la Mark in de oostduinen een batterij licht geschut op die later versterkt werd met enkele zware kanonnen en mortieren. Op 21 augustus beschoten ze van daaruit de stad die ze zwaar beschadigden. Dit artilleriebombardement herhaalde zich in de nacht van 22 op 23 augustus. De Oostendenaars spraken van: "*...de barbaersche ende noyt gehoorde bombardatie...*".

Alhoewel de stad zich reeds op 23 augustus 1745 overgaf, loste de batterij uit Lisseморis dezelfde dag nog een salvo op Oostende. Later bleek dat de Graaf van de overgave niet op de hoogte was omdat de Oostendenaars verzuimd hadden de witte vlag ook op hun oostelijke vesten te hijsen.

Op 19 mei 1798 in de morgen waren de Engelsen er terug. Na tevergeefs de overgave van de stad geeist te hebben, legden ze met tien stukken geschut in de duinen van Lisseморis een vuurbasis waarmee ze, samen met hun oorlogsvloot, Oostende beschoten tijdens hun gedeeltelijk mislukte aanval op de sluizen van Sas-Slijkens waarvoor ze een zware tol zouden betalen.

Een plots opgestoken storm belette immers hun herinscheping en verplichtte hen zich in de duinen van Lisseморis op te stellen. Zij werden er 's anderendaags, door het Frans garnizoen van Oostende onder Arnould Muscar (1757-1837), versterkt met uit Nieuwpoort, Brugge en Duinkerke ter hulp gesnelde Franse troepen, omsingeld en na heftige weerstand tot overgave gedwongen. Hierbij verloren de Engelsen circa vijfhonderd man die in de duinen begraven werden. De rest, 1400 tot 1800 man, ging in krijgsgevangenschap. Ook de Fransen hadden heel wat verliezen.

Tijdens de Franse bezetting, toen Keizer Napoleon nog plannen koesterde voor een invasie van Engeland, werd er een groot barakkenkamp, het "*Camp de Bruges*", opgericht waarover Generaal Davout op 28 augustus 1803 het commando kreeg. Ook zal Keizer Napoleon er in 1811-13 zijn "*Fort Impérial*", ons huidig Fort Napoleon, laten bouwen.

Ontstaan en groei van een vestiging.

In het zog van de Spaanse belegering vestigde er zich enig volk van laag allooi en ongunstige reputatie. Na verloop van tijd en na de inpolderingen uit het eerste kwart van de 17e eeuw, ontwikkelde er zich langzaam een gemeenschap met een allegaartje van arme vissers, strandjutters,

keuterboertjes en later ambachtslui, ambtenaren en neringdoenden. De primitieve kern van deze vestiging komt reeds voor op streekkaarten rond 1700.

Lissemorre of Lissemoris, door de bewoners Liefkemoris genoemd, zou betekenen: moeras met lis of met riet begroeid of ook nog "*schorre daer Loyken Morre woonde...*" zoals vermeld op een vroeg 17e-eeuwse kaart uit het Fonds de Limbourg-Stirum bewaard in het Algemeen Rijksarchief te Brussel.

Ook in een Oostendse kerkrekening van 1621/22 vindt men, steeds naar de transcriptie door de heer Jan Coopman en ik citeer: "...een schijnbaar banale vermelding die echter bij nader toezicht misschien van belang kan zijn in de lopende discussies over de oorsprong en de betekenis van het woord "Lisjemorre", een stuk schorreland dat later zou gedomineerd worden door het fort Napoleon: "...7 lynen, 32 roeden landt in Breedene...danaf Jooris Morre borghe ghebleven is..." en "...3G.1L.73R ghelegen int Schorre gepacht byden voorsen Jooris Morre...". De volgende drie rubrieken hebben ook betrekking op land te Bredene zodat wij met "*t Schorre*" mogen aannemen dat "Lisjemorre" bedoeld wordt".

Reeds vóór de ontdekking van de aangehaalde kerkrekening, waren sommige auteurs het inderdaad niet eens over wat nu de juiste betekenis van "Lissemoris" was. De enen gaven de voorkeur aan de eerste versie, anderen aan de tweede. Deze lijkt ook de meest waarschijnlijke: een plaatsnaam ontstaan uit een familienaam, in de toponymie een bekend en regelmatig opduikend gegeven.

De "*Liske Moris houck*", zoals het ook wel eens genoemd werd, die reeds een woonkern van enige betekenis was einde 18e, begin 19e eeuw was een afgelegen gehucht zonder enige nutsvoorzieningen. Er waren geen riolen, noch verharde wegen. Het stof en zand vlogen er in de gebuurten. Het zou tot rond de eeuwwisseling duren eer Oostende een aanvang maakte met het plaveien van de straten.

Oorspronkelijk was er ook geen straatverlichting. De eerste petroleumlantaarns verschenen slechts rond 1898. Er was geen stromend water, geen electriciteit. Men moest zich behelpen met put- en regenwater en petroleumlampen. Voor onderwijs en kerkelijke plechtigheden, huwelijken e.d. was men op de OLV parochie van het Hazegras aangewezen. Een dokter moest uit de stad gehaald worden. Tot het verschijnen van de tram rond 1904 gebeurden alle verplaatsingen van de bewoners hoofdzakelijk te voet.

Het was een stille wijk waar zelden of nooit moeilijkheden waren. Dit zou later wel enigszins veranderen toen er met de havenwerken een grote toevloed van vreemd en soms ruw volk plaatsgreep.

De aanleg, in 1853-1859, van de Leopoldsluis annex spuikom en de bouw van de 57 meter hoge vuurtoren in 1857-1859 werden meteen ook een eerste aanzet tot uitbreiding van de wijk. Deze ontplooidde zich in de driehoek gevormd door de Fortstraat, de Vuurtorenweg (Henri Baelskaai) en de Congolaan (Dr.Eduard Moreauxlaan). De naam Liefkemoris maakte plaats voor "De Vuurtoren". Dit gehucht telde toen slechts een achttal straten. Het zouden er uiteindelijk een twintigtal worden, waarvan de Victorialaan, Vuurtorenweg en de Fortstraat de belangrijkste waren. In 1872 telde de wijk reeds 43 huizen en woonden er 225 mensen. Ze werd in 1877 gedeeltelijk, in 1896, ondanks heftig Bredens protest, volledig door Oostende ingelijfd.

Oostende beweerde dat dit noodzakelijk was uit hoofde van de volksgezondheid en de veiligheid die de gemeente Bredene, met haar beperkte middelen, de wijk niet zou kunnen waarborgen. Alhoewel deze bewering een grond van waarheid bevatte, was de werkelijke reden voor deze gebiedsinlijving de geplande uitbreiding van haar haven.

PLAN VAN DE OUDE VUURTORENIJK.



A. Zeedijk, B. Schuuldok (nu Montgomerydok), C. Vismijn (de 'Cierk'), D. Iste Handelsdok, E. Zeestation, F. Afleidingsvaart, G. Pakketbotenkaai, H. Werkhuizen van het Zeewezen, I. Demeysluis, J. Vlotdok van de nieuwe handelshaven, K. Halve Maan; U. Batterij Blücher, V. Batterij Großherzog, W. Batterij Eylau, X. Batterij Friedrich, Y. Batterij Hindenburg, Z. Batterij Irene.

Naar het einde der 19e eeuw toe kende de wijk een snelle evolutie. Er werden nieuwe straten aangelegd en huizen gebouwd. Er werd een school gebouwd en een eenvoudige barakkerk, er werd een poloveld aangelegd en een oefenbaan voor renpaarden. De "Société des courses" bouwde er stallingen, "de boxen" genaamd, waarin de koerspaarden ondergebracht werden.

Deze stallingen, die na WO2 verdwenen, lagen langs de Fortstraat ter hoogte van de baan die nu langs het openluchtcentrum "Duin en Zee" naar de vestiging van baggerwerken Decloedt nabij het Fort Napoleon loopt. Ik heb er als kind dikwijls in gespeeld.

Vorbij de vuurtoren, dicht tegen de dijkelling tussen de Halve Maandijk en de huidige Spinoladijk, stond het gebouwtje van de zeereddingsdienst opgericht in 1909. Deze dienst hing af van het loodswezen die de roeiers maandelijks oefeningen oplegde. Het gebouwtje verdween eveneens na WO2. Vóór 1895 stond ongeveer op dezelfde plaats nog een soort houten paviljoentje-badhuisje ten behoeve van Koning Leopold II (1835-1909) die daar sinds jaar en dag in zee kwam baden. De lokale bevolking noemde het "t Keuningskotje". Het raakte in verval en verdween na de dood van de vorst.

Het negerdorp

In 1913 bouwde men er het militair hospitaal, dat in de volksmond "het militair hospitaal van Bredene" genoemd werd, een naam die bij de omwonenden nog steeds actueel is. Stille voldoening voor Bredenaars die tegen wil en dank Oostendenaar werden? Deze van het mondaine Oostende noemden immers hun wijk geringschattend het "negerdorp".

Voor deze lapnaam, waarvan de juiste oorsprong ons heden onbekend is, wordt menige uitleg gegeven. De enen zeggen dat het was omdat er op de wijk stokers en kolenlossers woonden, anderen zeggen dat het was omdat de kinderen op de wijk er altijd vuil bijliepen en ook nog omdat op de wijk de Congolaan verwees naar onze vroegere kolonie.

Ook het volgende verhaal doet nog de ronde. Op het einde van de 19e eeuw stond Congo nogal in het brandpunt van de belangstelling. O.m. door de ontdekkingsreizen van Stanley, door de erkenning (door de conferentie van Berlijn) in 1884 van Koning Leopold II als soeverein vorst over onze latere kolonie, door de bestrijding van de slavernij en door de aanvang van de kerstening van de inheemse bevolking.

In die tijd zou pastoor Soenens van de OLV parochie onder wie de Vuurtorenwijk toen nog ressorteerde, een bezoek gebracht hebben aan zijn buitenparochianen. Toen hij de primitieve toestand van de wijk en deze waarin de lokale bevolking leefde aanschouwde zou hij gezegd hebben: " 't Is hier precies een negerdorp".

Onlangs hoorde ik van een oud-Vuurtorenaar aangaande "negerdorp" nog volgende, wel zeer originele versie. Wanneer de Duitse soldaten die tijdens de Eerste Wereldoorlog op de wijk gekazerneerd waren er, nadat ze een stapje in de wereld gezet hadden, 's morgens vroeg doorkwamen zou een overste de gewoonte gehad hebben hen te interpellieren met het: "*Neger, von wo kommst du?*". Vandaar volgens mijn zegsman de naam negerdorp.

Dat Duitsers aan de oorsprong zouden liggen van deze spotnaam lijkt mij niet alleen ver gezocht maar ook erg ongeloofwaardig. Ze klinkt daarvoor te Oostends. Indien het juist is dat de Duitsers ook deze naam gebruikten dan zullen zij deze wel opgeraapt hebben bij de lokale bevolking. Misschien dachten ze wel dat, gezien ze ook op de wijk of in de onmiddellijke omgeving er van leefden, ze zich overdrachtelijk ook "*Neger*" mochten noemen.

Dergelijke uitspraken zijn echter niet zo verwonderlijk als men weet dat het schimpen en het geven van lapnamen toen onverbrekkelijk deel uitmaakten van onze volksaard. Ter illustratie hiervan enkele voorbeelden: de petroleumverkoopster op de wijk werd '*Nanne Petrol*', de heer Roose noemde men '*Smoetgat*', Pieter Kimpe werd '*Pier de beer*', herbergier Hoornaert '*Den harlekijn*', de familie Podevijn werd '*Puddevet*'. Nog zo'n juweeltje: de vrouw van Pieter Decoo, Louise, noemde men '*Kletsebille*'. Waarschijnlijk lachte Louise graag waarbij ze.....ja juist!

Zou het inderdaad niet heel eenvoudig een verwijzing geweest zijn naar de vroegere primitieve toestand waarin deze verloren uithoek verkeerde onder meer als gevolg van een jarenlange stiefmoederlijke behandeling? Deze buitenwijk van Oostende is immers door de stedelijke overheid nooit erg verwend geweest.

Deze bijnaam werd in elk geval door de hoofdzakelijk arme, maar hechte gemeenschap van eenvoudig doch ijverig volk ervaren als een uiting van spot en misprijzen. Een naam die ze evenwel met de tijd en fier zoals ze waren, gingen beschouwen als een soort eretitel. Zoals die oud-Vuurtorenaar die ons gesprek begon met: "Wieder van 't nèigerdorp..."

Leven op de wijk.

Rond de eeuwwisseling telde de wijk nog enkele landbouwersfamilies die er meerdere kleine hoevetjes uitbaten zoals o.m. de Van Sielegheems, Van Massenhove's, deze van Modest Heintjes, Jozef Cloet en van August Van Houcke.

Naarmate de wijk groeide vestigden er zich winkeliers, ambachtslui en handelaars. Er waren ook heel wat cafés waaronder: "Estaminet bij Jules Pottier" in de Stokerstraat, zetel van de onafhankelijke spaardersbond "Het welzijn", dezen van Pauwels en Soete in de Victorialaan, deze van Hippoliet Willaert en deze van Wouters in de Edward Hammanstraat. Café "De Moedige Bolders" bij Pauwels, de Tivoli en het "Zeemanshuis" van Marina Bakker op de Vuurtorenweg, waar op 24 juli 1900 de fanfare "Altijd hoger" boven de doopvont gehouden werd. Deze fanfare werd ten gevolge van het uitbreken van de Grote Oorlog op 03 augustus 1914 ontbonden.

Voor een danszaal en de daarbij horende activiteit kon men terecht in de Stokerstraat bij "*Boelings*" of in "*t' zaaltje van Stance*" in de Liefkemoresstraat. In dezelfde straat trok smid Vergoote aan de blaasbalg en woonden respectievelijk in de nrs. 6 en 10 de families van Gustaaf Barbé en van vader en zoon Jan en Louis Osstyn, aan de overkant van de straat het gezin Mestdagh. De afstammelingen van de familie Osstyn wonen nog steeds op de huidige Vuurtorenwijk.

Timmermansbaas Maurits Defraye op de hoek van de Blankenbergestraat zorgde dan weer voor het schrijnwerk. Hij was de grootvader van mijn tante, Bertha Defraye. Zijn vrouw Romanie Bertens hield een café en zijn schoondochter Pharailde Jonckheere, moeder van Bertha, een groentwinkeltje. Pharailde stierf op 07 februari 1911. Ze was thuis in de keuken wasgoed aan het ophangen toen haar stoel onder haar wegsloeg waarbij de hoogzwangere jonge vrouw zwaar ten val kwam. Ze overleefde die val niet. Haar jongste dochtertje was één jaar oud. Mijn grootmoeder, Pharailde's oudere zuster, zal zich over het kindje ontfermen.

Schoenen kocht men bij Claeys in de Avisostraat. Daar hebben ook de families Borgoo, Defever, Goes, Hoste, Pylyser, Saelens, Steen, Van Acker, Van Hyfte, Vercruysse en anderen gewoond. Ook de bekende Oostendse kapper en volksfiguur August Vanderbeken alias "*Den Ollegatscheirder*" woonde enige tijd op de Vuurtorenwijk in de Marinestraat.

Zijn boodschappen deed men in diverse kleine winkeltjes zoals dat van Emmery in de

LEVEN OP DE WIJK.

Enkele bewoners van de Stokerstraat. Bemerkt de vele jonge kinderen.



De 25 leerlingen van het 5e en 6e leerjaar van de stadsmeisjesschool in oktober 1921.
Rechts in beeld de Heer Gustaaf Vandenberghe, schooldirecteur.



Liefkemoresstraat waar zowat van alles te krijgen was. In dezelfde straat was ook een bijhuis van de ons wel bekende "S.E.O." (S.M. Spaarzaamheid-Economie-Oostende). Op de Vuurtorenweg was een filiaal van het gekende huis Delhaize en een beenhouwerij waar Jules Cousijn, 'Jul Tripe' voor de ingezetenen, zijn cliënteel bediende. De talrijke kinderen konden hun zeldzame zondagcentjes kwijt in het hen welbekende "spekkenwinkeltje" van Flavietje Degraeve in de Marinestraat, schuin tegenover de uitgang van de nonnenschool of bij Maatje in de Jacobsenstraat.

Nu en dan werd er zelfs een druk bijgewoond "stiksje" opgevoerd. Daarvoor zorgden enkele amateurtoneelspelers die dan optraden in een of ander achterzaaltje.

Onderwijs.

Op het einde van de 18e en in 19e eeuw was er nog veel analfabetisme en in de talrijke arme kroostrijke gezinnen van de wijk leefde de jeugd op straat of moesten de kinderen reeds jong "het gareel aantrekken" zoals men zegt. Elke frank was in deze arme gezinnen immers welkom. Het oprichten van scholen zou hierin echter spoedig verandering brengen.

Vanaf 1890 groeide de oorspronkelijke bevolking van de wijk snel aan. Inwijkelingen uit de onteigende en gesloopte "mosselhoek" en later, bij de uitbouw van de werkplaatsen van het zeewezen, personeel van de staatsmarine en een aantal arbeiders die de nieuwe dokken hielpen delven en de erbij horende haveninfrastructuur bouwden, kwamen op de wijk wonen.

Ook de Bredense onderwijzer Gustaaf Vandenberghe (+1930) vestigde zich in 1890 in de Fortstraat. De nood aan onderwijs ziende van de talrijke ongeletterde straatlopertjes en hun al even analfabete ouders zetten hem aan tot het geven van enig kosteloos onderricht aan kinderen en volwassenen. Die lessen gingen door in een leegstaand huisje in de Blankenbergestraat hem ter beschikking gesteld door de familie Vandendriessche.

Niet zonder moeite en slechts na lang en herhaaldelijk aandringen kreeg deze gedreven pionier van het Oostends stadsbestuur toelating tot het oprichten van een officiële school op de wijk. Er werd daartoe een stuk grond aangekocht tussen de Blankenberge-en Marinestraat. Men bouwde er een gemengde school waarvan de jongensafdeling in juli 1898 haar deuren opende. De meisjesafdeling werd ingehuldigd in september van hetzelfde jaar.

De leiding van de school werd opgedragen aan de heer Philidoor Vandenabele. De promotor ervan, de heer Gustaaf Vandenberghe, werd eerst onderwijzer voor de jongens en vanaf 1916 schoolhoofd. De heren D.Broucke, H.Bruynoghe en V.Dekeyser waren hem ondertussen in deze bestuursfunctie voorafgegaan. Mevrouw Van Malleghem onderwees de meisjes. H.Doorme, J.Vandenplassche en M.Rondelle stonden in voor de jongsten in het bewaarschooltje dat in 1922 vijfendertig kleuters telde.

Dat de school beantwoordde aan een reële nood bleek al snel wanneer de schoolbevolking reeds in het eerste schooljaar aangroeide tot 316 leerlingen. Uitbreiding drong zich dan ook al spoedig op. De stad kocht opnieuw een stuk grond ditmaal in de Jacobsenstraat waarop een jongensschool gebouwd werd die op 03 mei 1900 operationeel was. Zo werden de jongens weer van de meisjes gescheiden. Deze oorspronkelijke vorm van gemengde school was blijkbaar haar tijd te ver vooruit om een slaagkans te hebben.

Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werden beide scholen bezet, eerst door Belgische troepen nadien door de Duitsers die ze ondermeer gebruikten als marinekazerne en er ook hun paarden stalden. De leerlingen werden opgevangen en het onderwijs werd verder gezet in enkele leegstaande huizen in de Mouqué-en Noordstraat. De schoolgebouwen waren na de oorlog zo erg

De school van de zusters van St. Joseph op de Oude Vuurtoren.



De 26 meisjes van het 1e studiejaar van de zusterschool op de Oude Vuurtoren in 1914.
Op de onderste rij, 3e van rechts Irma Maria Saelens.



De 67 kleuters van de "Classe gardienne des Soeurs de St. Joseph" op de Oude Vuurtoren in 1908.
Op de onderste rij, 2e van rechts Irma Maria Saelens.

Sociaal dienstbetoon op de Vuurtorenwijk gedurende de Eerste Wereldoorlog.



De leden van het commiteit voor hulp en voeding "De volkskeuken" op de Oude Vuurtoren.

(Foto: 01 maart 1917.)

1e Rij midden onderpastoor Albert Ghesquière.

Op de tweede rij 3e van rechts mijn grootmoeder Elisa Maria Jonckheere.

Op de achterste rij 1e van links haar schoonzuster Louise Vandenbussche.

beschadigd dat ze slechts in 1919 weer in gebruik konden genomen worden.

In 1930, bij de teloorgang van de oude wijk werden de scholen overgebracht naar de huidige Dokter Eduard Moreauxschool op de nieuwe Vuurtorenwijk. Door oorlogsomstandigheden gedwongen zullen daar vanaf 1940 de eerste echt gemengde klassen ingericht worden. Ik ben er na de kleuterschool nog zeven jaar leerling geweest waarbij ik in het zesde leerjaar, onder de leiding van een uitstekende en bij de kinderen erg geliefde onderwijzer, de heer André Nolf (1909-1992), in een gemengde klas terecht kwam. Je hoorde, ons jongens, bij deze innovatie niet klagen. Nu is gemengd onderwijs uit onze moderne samenleving niet meer weg te denken.

Het succes van de heer Vandenberghe zette pastoor Soenens van het Hazegras aan om in zijn spoor in 1895 een vrije school op te richten. Van rijke weldoeners kreeg hij daartoe een paar huisjes in de Fortstraat. Een paar zusters Jozefienen van het Hazegras kwamen er dagelijks les geven. Dit schooltje werd in 1897 en 1898 met twee klassen en in hetzelfde jaar met klooster en kapel uitgebreid. Ook deze gemengde school zal zich in 1908 opsplitsen in een afzonderlijke jongens en meisjesschool.

De broederschool in de Edward Hammanstraat die op 04 september 1917 reeds beschadigd was bij een inschieting uit zee waarbij dertien legerpaarden sneuvelden, werd op 19 januari 1918 weer zwaar beschadigd tijdens een artillerieduel. Beide scholen zullen later ook naar de nieuwe Vuurtorenwijk verhuizen. Zo waren op de wijk alle ideologische strekkingen vertegenwoordigd.



DE INSTALLATIES VAN HET ZEEWEZEN TE OOSTENDE VANAF HET ONTSTAAN TOT OMSTREEKS 1930 (DEEL 3 EN SLOT)

door Raymond VANCRAEYNEST

De instellingen van het Zeewezen tijdens de eerste wereldoorlog

Toen de Duitse legers op 04 augustus 1914 België binnenvielen waren er voor de nieuwe instellingen van het Zeewezen op de oosteroever al veel plannen gemaakt en gewijzigd, maar uiteindelijk was er daarvan nog niets terecht gekomen. Het Duitse leger zag het groot belang in van het bestaande Zeewezendok en de nabijgelegen werkhuizen voor de oorlogsvoering ter zee. De Duitse marine beseftte ook dadelijk dat het bestaande dok veel te klein was en niet voorzien van droogdokken. Ze heeft daar reeds van bij de aanvang van de bezetting, wellicht al in 1915, enorme werken uitgevoerd, blijkbaar volgens eigen plannen, zonder rekening te houden met de plannen die al jaren tevoren opgemaakt waren door het ministerie van Openbare Werken.

In hoofdzaak werd het bestaande dok in zuidelijke richting verlengd over ca. 250 m op een breedte van nagenoeg 90 m. Met de gebaggerde grond werd het zuidoostelijk deel van de Leopoldspuikom opgevuld. Dat was een manier om snel te werk te kunnen gaan. Immers, de Leopoldspuikom was al buiten gebruik gesteld en lag vlakbij. Zo kon het transport naar zee vermeden worden dat heel wat risico's inhield van mogelijke geallieerde aanvallen. Bovendien was het vervoer naar zee afhankelijk van de weersomstandigheden en van de stand van het getij. Daar de sluis geen sas had kon alleen maar in- en uitgevaren worden bij gelijke waterstand in en buiten het dok (48). Een groot stuk van de westelijke oever van het dok ter hoogte van de werkhuizen, over een lengte van ca. 185 m, werd voorzien van metalen damplanken. Een deel daarvan droeg een metalen overkraging om de aangemeerde schepen van uit de lucht onzichtbaar te maken en enigszins te beschermen tegen bomaanvallen. De werkhuizen zelf werden aangepast en uitgebreid en voorzien van schuilplaatsen voor de werklieden. Op de oostelijke oever werden er twee droogdokken voor duikboten, ieder van ca. 60 m lengte, gebouwd (fig. 12). Dat was de toestand in 1917 (49).

Vooraleer de Duitse bezetter op 17 oktober 1918 Oostende ontruimde, liet hij niet na alle installaties in en rond het Zeewezendok grondig te vernielen. Na de wapenstilstand van 11 november kon aan de wederopbouw gedacht worden.

De heropbouw na de eerste wereldoorlog.

Op dezelfde dag dat de Duitsers zich uit Oostende hadden teruggetrokken, namelijk op 17 oktober 1918 (ter herinnering daaraan kreeg de Hotelstraat de naam 17 oktoberstraat), bracht luitenant-kolonel CJMN CORNELLIE van het Belgisch leger, samen met vice-admiraal RONARCH van de Franse marine, een bezoek aan de haven van Oostende. Vertrekkend van uit Duinkerke naderden ze Oostende langs de zee. Ze overschreden een mijneveld dat in een halve cirkel rond de haven van Oostende lag. Ze hadden het vermoeden dat er nog een ander mijneveld was gelegd. Een kabel die vertrok van uit het Hotel Continental werd door de staf van RONARCH doorgeknipt.

De Duitsers beschoten nog heel de dag de haveningang en de obussen vielen op 100 tot 500 m van de koppen van de staketsels. CORNELLIE en RONARCH met hun manschappen deden een volledige inspectie van de haven. CORNELLIE maakte daarover op 19 oktober een rapport voor zijn chef te Kales. Over de installaties rond het Zeewezendok deed hij de volgende vaststellingen: de opslagplaatsen en de kantoren waren ledig; de machines waren gedeeltelijk weggenomen en twee loodsen waren uitgebrand. Door de Duitsers waren er nochtans grote verbeteringen

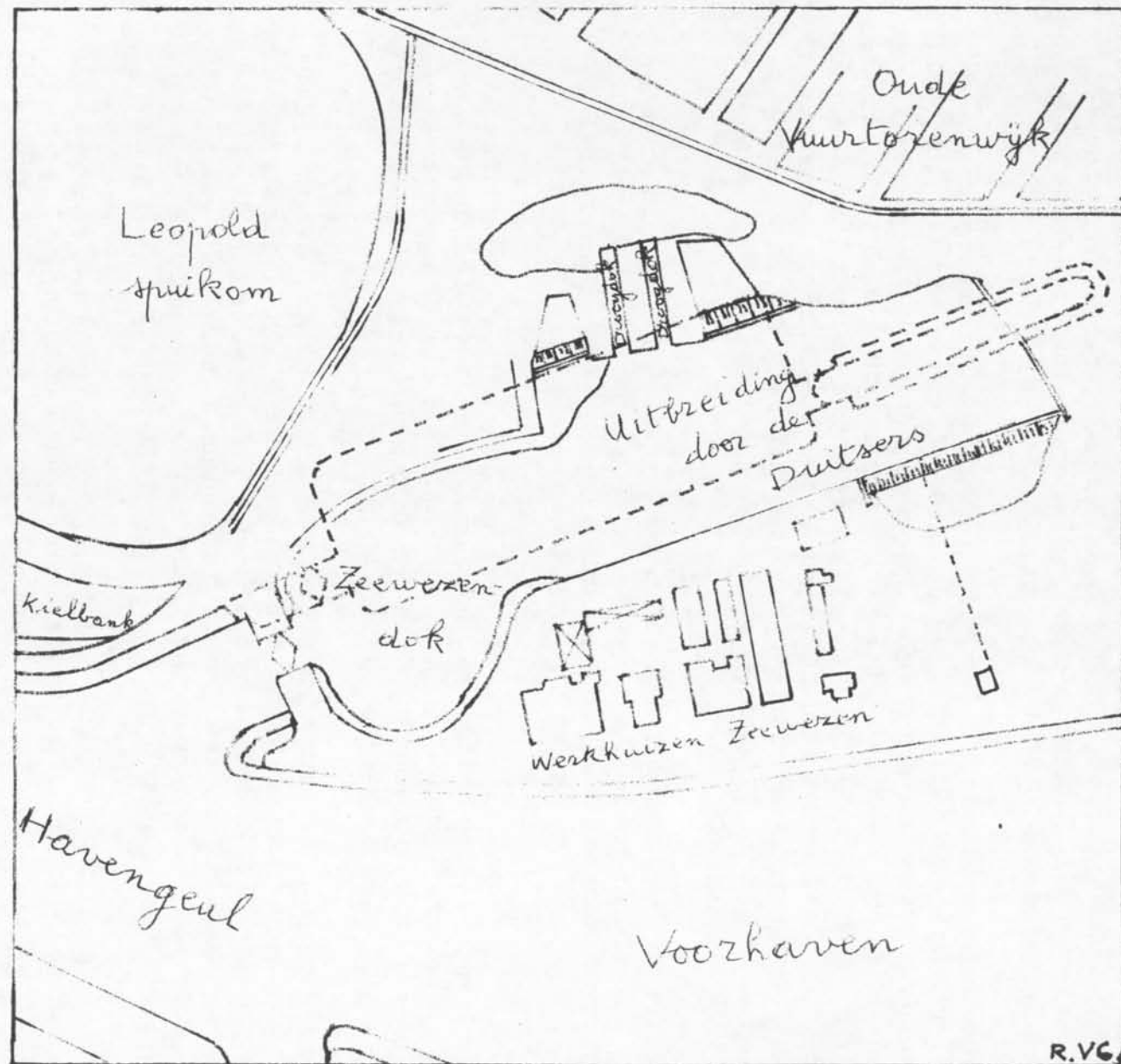


Fig. 12 - Plan opgemaakt in juni 1919 door hoofdingenieur Verstraete met de installaties van het Zeewezen zoals zij door de Duitsers in 1915-1918 werden uitgebouwd.

Aangebracht. Het dok was driemaal groter dan voorheen, het schuildok voor onderzeeërs was intact, ook een droogdok voor onderzeeërs was niet beschadigd, maar de duikboot in het dok hadden ze wel opgeblazen. De toegangssluis tot het Zeewezendok was ten dele vernield. De grote en de kleine kraan waren niet beschadigd. Al die installaties konden dus van groot belang zijn voor de geallieerden (50).

Buiten de verwoestingen op de oosteroever waren er in de havengeul en elders in de haven talrijke schepen gezonken en aanlegsteigers vernield, waarop ik hier niet nader kan ingaan. De heropbouw van de installaties van het Zeewezen moest gepaard gaan met de totale herschikking van de oosteroever met het oog op de inplanting van de nieuwe vissershaven. De beslissing de nieuwe vissershaven op de oostkant van de geul te bouwen, en daartoe heel de oude vuurtorenwijk te onteigenen, was al enkele jaren vóór de eerste wereldoorlog getroffen en nog tijdens de oorlog, in Engeland, werden de plannen besproken.

Hoofdingenieur-directeur VAN DER SCHUEREN van de Dienst van de Kust was al op 19 maart 1919 volop bezig met de voorbereiding van de werken. De nieuwe vissershaven zou gebouwd worden op de plaats van de spuikom Leopold. De bodem van de kom was door jaren aanslibbing, maar vooral door het opspuiten door de Duitsers met baggerspecie afkomstig uit het Zeewezendok, opgehoogd tot het peil +3,00 m (Z). De nodige diepten voor de vissershaven zouden door baggerwerken verwezenlijkt worden en de grond van slechte kwaliteit zou naar zee vervoerd worden. In afwachting, ook met de bedoeling de werkloosheid op te slorpen, zouden de loopgraven opgevuld worden en de versterkingen en de schuilplaatsen, gebouwd door de Duitsers daar overal in de buurt, afgebroken worden.

Op 29 april 1919 had de aanbesteding plaats voor de afbraakwerken van de schuilplaatsen en andere constructies in gewapend beton in en rond de werkhuizen van het Zeewezen. Op 25 mei volgde de goedkeuring door de toenmalige minister van Openbare Werken Edouard ANSEELE van de inschrijving van de aannemer Phil. PERSYN uit Oostende.

Bij de aanbesteding gehouden voor de herstelling van de aanlegposten aan de ontschepingskaai van de pakketboten was het aannemer Dominique VOLLEMAERE van Sas-Slijkens die het werk toegewezen kreeg tegen 12.198,50 frank. Volgens het rapport van ingenieur VERSTRAETE begonnen de werken op 12 mei 1919. Ze moesten in juli gedaan zijn, maar duurden tot 29 september en het bedrag liep op tot 13.211,70 frank.

Op 17 september 1919 vroeg hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN, op hevig aandringen van de dienst van het Zeewezen, aan de minister van Openbare Werken de bevoorradingsposten voor de pakketboten op de oosteroever te herstellen. Op 27 november werd de aanbesteding gehouden. De voordeligste inschrijver was opnieuw Dominique VOLLEMAERE tegen 43.522,45 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 17 december. De werken moesten beginnen op 12 januari 1920 en in drie maanden voltooid zijn. De werkelijke prijs bedroeg 52.809,59 frank.

Op 21 augustus 1919 was er aanbesteding voor nivelleringswerken rond het Zeewezendok. Op voorstel van hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN keurde de minister op 13 september de inschrijving goed van de aannemers Pierre KRIEKEMAN en Joseph LAUWERS tegen 31.477,37 frank. De definitieve oplevering gebeurde op 24 mei 1921 en het bedrag bleek opgelopen tot 53.858,55 frank.

In de eerstvolgende jaren zullen de uiteindelijke kosten voor de werken vaak veel hoger zijn dan het bedrag van de inschrijving. Dat blijkt toe te schrijven, enerzijds aan de onvermoede hindernissen die men ontmoette tijdens de uitvoering van de werken en, anderzijds aan de voortdurende stijging van de prijzen en van de loonkosten in die naoorlogse jaren.

Op 11 december 1919 was het aanbesteding voor het opruimen van het slijk van het kielrooster van de pakketboten op de oosteroever. De inschrijving van aannemer Charles PAUWELS uit Oostende werd door minister ANSEELE aanvaard op 5 januari 1920 tegen 3,94 frank per kubieke meter. De werken begonnen op 29 januari en eindigden op 27 maart. Toen pas werd duidelijk dat het kielrooster de pakketboten niet meer kon opnemen. Eerst moest een nieuwe aanbesteding uitgeschreven worden om de oorlogsschade te herstellen. Die ging pas door het jaar daarop op 29 april 1921. De inschrijving van aannemer Louis VAN HUELE werd door de minister goedgekeurd op 30 mei 1921 tegen 90.956,26 frank. De werken waren voltooid op 16 december en kostten eigenlijk 99.971,08 frank (53).

Naarmate de pakketbotendienst in de loop van 1919 stilaan weer op gang was gekomen, deed zich de nood aan aanlegplaatsen in de voorhaven gevoelen. Het Bestuur van het Zeewezen had al op 18 maart 1920 bij hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN aangedrongen om de bevoorradingspost nr. 2 op de oosteroever in orde te brengen. De post nr. 1 was nog niet te gebruiken omdat daar eerst nog een wrak van een tot zinken gebrachte Duitse stoomtreiler moest opgeruimd worden. De aanbesteding had plaats op 6 mei en de inschrijving van aannemer D. VOLLEMAERE uit Slijkens, ten bedrage van 71.851,42 frank, werd door minister ANSEELE goedgekeurd op 31 mei. De werken begonnen op 14 juni en moesten na drie maanden voltooid zijn. Ook hier was er vertraging te wijten aan de moeilijkheden om het vereiste hout te vinden en om de nodige spoorwegwagons te bekomen voor het vervoer. Zo werd het 10 januari 1921 (54).

Op 29 1920 april had de opening plaats van de inschrijvingen voor de herstelling van de aanlegposten nrs. 1, 2, 3 en 4 van de pakketboten op de westelijke oever. De raming bedroeg 41.353,14 frank en het laagste aanbod kwam ook hier van D. VOLLEMAERE tegen 42.115,51 frank. Er deed zich hier wel een verwickeling voor met de directie van de Spoorwegen die op 17 mei liet weten dat ze de spoorwijdte van het kraanspoor van 2,12 m op 1,50 m wilde brengen. De bijkomende werken voor de aannemer werden geraamd op 7.500 frank. Hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN beet van zich af en liet zijn minister weten dat de verplaatsing van het kraanspoor niet tot de bevoegdheid van de minister van Spoorwegen behoorde, maar wel tot deze van de minister van Openbare Werken. Hij voegde erbij dat de werken in het verleden aangevraagd door het Zeewezen altijd werden uitgevoerd en betaald door Openbare Werken, maar, zo schreef hij, in de laatste tijd schijnt er bij het Zeewezen een strekking te bestaan zich op het terrein van Openbare Werken te begeven. De werken werden aangevat op 7 juni 1920 en moesten na drie maanden gedaan zijn. Het werd echter 24 december 1920 en de totale prijs bedroeg 50.701,72 frank. Omdat de aannemer geldige redens kon aanvoeren moest hij geen boete betalen wegens laattijdigheid (55).

Zowel het sluishoofd als de sluisdeuren van de Zeewezendoksluis moesten een grondige herstelbeurt krijgen. Drie van de vier metalen deuren werden teruggevonden: twee bij de gasinstallaties te Zandvoorde en één op de oever van het Zeewezendok. Ze moesten naar de westelijke oever van het 3^e handelsdok gevoerd worden voor herstelling. Het werk werd uitgevoerd door aannemer LONGUEHALEINE uit Uitkerke die ingeschreven had voor 10.775 frank. Het werk begon op 13 maart en zou drie weken duren. Uiteindelijk werd het 11 mei en de prijs steeg tot 14.324,26 frank (56).

De herstelling van het sluishoofd zelf begon op 8 maart 1920. Op 17 juni werd begonnen met het opwerpen van dammen met zakjes aarde. Een moeilijk werk als men rekening houdt met de getijwerking en de soms gure weersomstandigheden. Het leegpompen van de put tussen beide dammen kon beginnen op 20 oktober 1920. Tegen half juni 1921 hoopte men het werk te voltooien, maar in oktober was het nog niet af (57). Hoofdingenieur-directeur VERVACK van de scheepsbouwdienst bekleeg zich op 14 december 1921 bij zijn directeur-generaal te Brussel dat de werken aan de sluis, reeds begonnen in juli 1919, steeds maar bleven aanslepen en het einde ervan werd nu beloofd tegen 1 mei 1922 (58).

Op 24 maart 1922 werd de aanbesteding gehouden voor het bedrijfsklaar maken van de sluis. De raming bedroeg 135.000 frank. De inschrijving van 192.693,70 frank ingediend door aannemer Louis VAN HUELE werd door minister A. RUZETTE toch goedgekeurd op 14 april 1922. De werken namen een aanvang op 15 mei en moesten in vier maanden tijd geklaard zijn. Doch door allerhande bijkomende moeilijkheden kon het werk pas voltooid worden op 2 maart 1923 en kostte in werkelijkheid 208.978,54 frank. Het werk werd definitief aanvaard op 5 april 1924 (59). Ingenieur-directeur VERVACK meldde zelfs op 29 maart 1923 dat de sluis van het Zeewezendok al sinds 15 februari in werking was. Wegens de aan gang zijnde bouwwerken aan de oostelijke kaaimuur van het dok moest het waterpeil lager gehouden worden dan normaal zodat de sluis niet ten volle kon benut worden (60).

Het lastenboek voor de heropbouw van de vernielde werkhuizen werd goedgekeurd door minister ANSEELE op 26 juli 1921. De openbare aanbesteding had plaats op 28 september en de laagste inschrijver was aannemer Leon DEVOS uit Gent tegen 1.512.770,11 frank. Om mij onbekende redenen waren er moeilijkheden met die aannemer. Immers, bij akte van 3 juli 1925, bijna 4 jaar later, nam aannemer Fr. VAN AUTRYVE, ook uit Gent, de verantwoordelijkheid over van Leon DEVOS om de werken te voltooien (61).

Het Bestuur van het Zeewezen vroeg op 29 april 1922 aan de minister van Openbare Werken RUZETTE de elektrische installaties van de werkhuizen in orde te brengen om op 15 september te kunnen werken. De levering van stroom vanuit het transformatiestation van de Tweebruggenstraat was geregeld door de conventie van 4 december 1908, tussen de trammaatschappij "Chemin de fer électrique d'Ostende, Blankenberghe et extensions", die de centrale "Electricité du Littoral" had gebouwd, enerzijds, en het Bestuur van Bruggen en Wegen, de Staatsspoorwegen, het Zeewezen en de stad Oostende, anderzijds. Deze conventie werd nu herzien en voorzien van een bijvoegsel op 9 augustus 1922 (62).

Al de hierboven vermelde uitgevoerde werken in en rond het Zeewezendok stonden eigenlijk in schrille tegenstelling met de plannen die al bij het begin van de eeuw waren ontworpen. De oorlog was al vier jaar voorbij en er werd gewerkt van vandaag op morgen, zonder visie op de toekomst, alsof er vroeger nooit iets was bestudeerd en ontworpen geweest. Waren die hoge ambtenaren, ingenieurs en directeurs van eertijds dan zulke dwazen geweest ?

Hoofdingenieur VAN DER SCHUEREN, die ondertussen inspecteur-generaal was geworden, liet op 3 oktober 1922 aan zijn directeur-generaal weten dat de plannen voor het Zeewezendok te Oostende weer gewijzigd waren. Wanneer ? en door wie ? Wie zal het zeggen ? Het vooroorlogse project de sluis van 17 m breedte te vervangen door een nieuwe sluis van 18 m breedte, toegang gevend tot een nieuw dok met droogdok op het einde, werd verlaten. Het stond nu vast dat de bestaande sluis zou behouden blijven. Wel moesten de geleidestaketsels in de toegangseul, die 40 jaar oud waren en de oorlog hadden meegemaakt, helemaal vernieuwd worden. Voor het westelijk geleidestaketsel bedroeg de raming in oktober 1922 de som van 424.538,49 frank. De aanbesteding had plaats, meer dan een jaar later, op 21 december 1923. De werken werden op 10 januari 1924 toegewezen aan aannemer Henri PICKERY uit Willebroek tegen 600.324,20 frank. Er kwam geen schot in de werkzaamheden zodat ze drie jaar later nog niet voltooid waren. Een nieuwe aanbesteding had plaats op 24 december 1926 en het werk werd toegewezen aan aannemer Louis VAN HUELE tegen 195.253,22 frank. De Staat ging in proces tegen PICKERY, zelfs in beroep, en de zaak sleepte nog aan tot in 1930 ! Het is mij niet bekend wat het resultaat is geweest (63).

Hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust DE SCHRIJVER, die VAN DER SCHUEREN had opgevolgd, stuurde op 23 juli 1923 een rapport aan minister van Openbare Werken RUZETTE, waarin hij enkele problemen in verband met het Zeewezendok toelichtte. De oostelijke kaaimuur van het dok was aanbesteed, samen met de werken van de nieuwe vissershaven,

op 9 januari 1922. De aannemer was de "Société générale d'Entreprises de Constructions". De oorspronkelijke plannen waren al opgemaakt op 26 januari 1921. Er was voorzien in 4.428 vierkante meter paalplanken en 10.922 lopende meter palen. Het werd ondertussen 7.897 vierkante meter paalplanken en 12.936 lopende meter palen. De vermoedelijke lengte van de palen werd bepaald op 11,00 m, 10,50 m en 10,00 m. De definitieve lengte zou vastgesteld worden na een proefheining. Het dok was uitsluitend bestemd voor de schepen van het Zeewezen. Het grootste schip was toen het visserijwachtschip *Zinnia* met 15 voet (4,50 m) diepgang. Hoewel de toegangssluis in bedrijf sinds 15 februari 1923, moest het waterpeil in het dok, wegens de werken aan de oostelijke kaaimuur, op peil +2,70 m (Z) teruggebracht worden vanaf 1 augustus 1923, wellicht voor 10 ½ maanden. Met de drempel op peil -1,50 m (Z) zou er dan slechts $1,50 + 2,70 = 4,20$ m water staan boven de drempel. Om de *Zinnia* boven de drempel te laten passeren moest het peil in het dok dus minstens op +3,00 m (Z) gebracht worden, waardoor de werken werden gehinderd. Eens dat het schip in het dok was kon het waterpeil terug gezakt worden. Daar de bodem van het dok op -2,50 m (Z) gebaggerd was stond er dan in het dok $2,50 + 2,70 = 5,20$ m water wat voor de *Zinnia* voldoende was (64).

Op 14 september 1923 had er nog een aanbesteding plaats voor het uitvoeren van herstellingswerken aan de bevoorradingsposten op de oosteroever van het haven en nog voor andere werken tussen de toegangssluis van het Zeewezendok en de nog steeds ongebruikte grote spuisluis Demey. De raming bedroeg 51.999,49 frank. Op 20 september keurde minister RUZETTE de inschrijving goed van aannemer Fernand HANSSENS uit Brugge tegen 48.168,72 frank.

Op 11 oktober 1923 stuurde hoofdingenieur DE SCHRIJVER andermaal een rapport aan minister van Openbare Werken RUZETTE met vermelding van de werken die aan het Zeewezendok bezig waren of een aanvang zouden nemen. De kaai langs de oostkant was in uitvoering en liep evenwijdig met de ontworpen kaai aan de westkant. Langs de westkant zou eerst een houden loopbrug afgebroken worden en vervangen door een nieuwe. Vervolgens zou een stuk kaaimuur gebouwd worden in de lijn van de ontworpen kaaimuur, evenwijdig met de rooilijn van de in opbouw zijnde nieuwe werkhuizen. Vooreerst zal er nu tussen de nieuwe oostelijke kaaimuur en de toegangssluis een in baksteen gemetselde glooiing gebouwd worden. De raming van dat werk bedroeg 368.480,04 frank. De aanbesteding had plaats op 15 november 1923 en de laagste inschrijver was Henri PICKERY, die we reeds hebben leren kennen, tegen 433.854,29 frank. De minister gaf zijn goedkeuring op 12 januari 1924. Hoewel de aannemer moest beginnen in maart werden de werkzaamheden pas aangevat in juni. De datum van oplevering, gesteld op 2 januari 1925, kon natuurlijk niet gehaald worden. Op 21 juni 1926, twee jaar na het begin van de werken, meldde de nieuwe minister van Openbare Werken Hendrik BAELS aan hoofdingenieur DE SCHRIJVER dat aannemer PICKERY de bouwwerf had verlaten. Ingenieur SANTILMAN, toen werkzaam bij de Dienst van de Kust, maakte, na een bezoek aan de bouwwerf op 26 juli 1926, een rapport op. De uitgevoerde werken werden definitief overgenomen op 10 mei 1927.

Ondertussen was er ook een geschil gerezen tussen de aannemer "Société Générale d'Entreprises de Constructions" en de administratie nopens een fout die door deze laatste zou begaan zijn. De aannemer eiste van de Staat een bedrag van 1.044.055,70 frank. Op 10 maart 1927 werd ingenieur SANTILMAN belast met de opdracht het standpunt van de administratie uit te leggen voor het Hoog Comité van Toezicht. Het Comité hoorde de betrokken partijen op 7 oktober 1927 en nam het volgende besluit aan met 7 stemmen tegen 1:

- 1) de klacht over de vervoerprijs met de spoorweg werd verworpen;
- 2) de Staat moest de gevraagde som betalen, vermeerderd met de interesten tegen 3,5 % over een periode van 45 dagen, ten bedrage van 4.505,17 frank

In het begin van de jaren twintig bleek de enige stoomkraan op de ontschepingkaaien van de pakketboten, achter het station Oostende-Kaai, weldra onvoldoende. Een commissie werd

samengesteld om de plaatsing van elektrische kranen te bestuderen. In haar eerste bijeenkomst van 29 januari 1923, stelde ze voor twee rollende kranen op te stellen met een reikwijdte van 11 m buiten het eerste kraanspoor en met een hijsvermogen van 5 ton ter vervanging van de bestaande stoomkraan.

Meer dan één jaar later, op 13 februari 1924, liet hoofdingenieur DE SCHRIJVER aan minister RUZETTE weten dat zijn dienst instond voor het onderhoud van de houten aanlegsteigers voor de pakketboten, maar dat de spoorwegdirectie eigenaar was van de stoomkraan. Deze dient om auto's te verschepen met de pakketboten. De Dienst van de Kust had daartoe de aanlegsteigers versterkt tussen de posten nr. 2 en nr. 3 over een afstand van 13 meter. De spoorwegdirectie was nu van plan, ter vervanging van die stoomkraan, een elektrische kraan op te stellen met een hijsvermogen van 5-6 ton en een reikwijdte van 13 meter buiten het kraanspoor.

De spoorwegdirectie werkte blijkbaar heel, heel langzaam. Immers, het was pas op 3 augustus 1925 dat ingenieur DE SCHRIJVER aan de ondertussen nieuwe minister van Openbare Werken A. LABOULLE, kon laten weten dat de spoorwegdirectie nu beslist had een elektrische kraan met een totaal gewicht van 45 ton, tegengewicht en maximumlast inbegrepen, op te stellen. De kraanspoorwijdte zou 3,75 m bedragen en de spoorlengte 20 meter. Toch kon de spoorwegdirectie geen afscheid nemen van de stoomkraan, vermits ze op 28 mei 1926 besliste de stoomkraan voorlopig te behouden (66).

Hierboven heb ik herhaaldelijk moeten wijzen op de grote vertragingen die de havenwerken oplepen. Ook minister LABOULLE wilde uitleg over de grote vertragingen bij de uitvoering van de werken aan de kaaimuren van het Zeewezendok, van het tijdok en van de westkaai van het vlotdok van de nieuwe vissershaven. Hoofdingenieur DE SCHRIJVER liet hem op 2 juli 1925 weten dat al die vertragingen te wijten waren aan de belangrijke en onvoorziene moeilijkheden die zich hadden voorgedaan om de werkput van de nieuwe sluis van de vissershaven droog te krijgen. Normaal was voorzien dat de werken zouden voltooid zijn tijdens het eerste jaar na de start, dat was vóór 7 maart 1923 (67).

Het is bekend dat die sluis nooit voldoening heeft geschonken en moest vervangen worden door een nieuwe halverwege de jaren dertig. We mogen dus gerust beweren dat de ingenieurs destijds de moeilijkheden van de ondergrond ernstig onderschat hadden.

Al van vóór de eerste wereldoorlog had men een mogelijke verhuizing van de installaties van het Zeewezen naar de nieuwe spuikom Demey overwogen. Het was ingenieur DUFURNY, directeur-generaal van de Waterwegen, die op de bijeenkomst van de Raad van Openbare Werken, op 24 juli 1913 te Brussel, de overbrenging van de instellingen van het Zeewezen naar de niet te gebruiken spuikom had geopperd. Hij was al altijd een felle tegenstander geweest van spuingen, die volgens hem voltooid verleden tijd waren. Omdat hij meende dat al de terreinen ten oosten van de havengeul, die van de toenmalige installaties van het Zeewezen inbegrepen, nodig waren voor de nieuwe vissershaven, wilde hij het Zeewezen verwijzen naar de spuikom. Ingenieur VAN GANSBERGHE daarentegen, die lang te Oostende had dienst gedaan, deelde mede dat het Bestuur van het Zeewezen nooit akkoord zou gaan met een verhuizing naar de spuikom. Hij meende dat de ontworpen nieuwe vissershaven perfect kon ingeplant worden naast de installaties voor het Zeewezen en voldoening zou schenken voor nog vele jaren. Trouwens, zo merkte hij terloops op, we hebben nog de vissershavens van Zeebrugge, De Panne, Nieuwpoort en Blankenberge (68). Maar welk belang hadden die toen alle samen tegenover Oostende ?

Verscheidene jaren later, op 26 januari 1926, toen de werken aan de nieuwe vissershaven van Oostende nog volop bezig waren, kwam de bestemming van de grote spuikom Demey weer ter discussie. Hoofdingenieur DE SCHRIJVER liet aan minister LABOULLE dadelijk weten dat het

onderbrengen van de installaties van het Zeewezen in de spuikom onmogelijk was. De werkhuizen bij het Zeewezendok werden immers kort te voren ingericht en gemoderniseerd. Het dok zelf werd voorzien van kaaimuren en aanlegsteigers. Van overplaatsing kon er dus geen spraak zijn (69).

In deze jaren drong zich ook de modernisering op van de kustreddingsdienst. Op 1 oktober 1926 werd de aanbesteding gehouden voor het bouwen van een helling voor de tewaterlating van de reddingsboot. Het was weer de "Société générale d'Entreprise de Constructions" uit Brussel, die al met de bouw van de nieuwe vissershaven en van de oostelijke kaaimuur van het Zeewezendok was belast, die ook hier de werken uitvoerde tegen 447.814,94 frank. Deze betonnen glijbaan werd gebouwd in de oostelijke oever van de toegangseul tot de sluis van het Zeewezendok. De reddingsboot, die met een elektrische motor naar boven werd getrokken, werd ondergebracht in een loods die bij de sluis werd gebouwd en zodanig was ingericht dat ook kleine herstellingen aan de boot konden uitgevoerd worden (70).

Een drietal jaar geleden werd de sluis van het Zeewezendok, meer dan 120 jaar oud, met veel moeite uitgebroken en werd een ruime zwaaiplaats tot stand gebracht. Nieuwe kaaimuren van een zwaar type werden gebouwd. De inboedel van de werkhuizen werd openbaar verkocht en binnenkort worden de werkhuizen met de grond gelijk gemaakt. Meer dan een eeuw verstarring wordt afgesloten en de haven ziet met vertrouwen de toekomst tegemoet.

Verwijzingen

- (48) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 1051. Haven van Oostende 1896-1924.
- (49) Ibidem, nr. 825 en nr. 1052.
GEVAERT F. en HUBRECHTSEN F. Oostende 1914-1918. Deel 2. Oostende, Duitse oorlogshaven, p. 32-37. Foto's op p. 35, 38, 37, 41 en 42
- (50) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 556. Haven van Oostende 1918.
- (51) Ibidem, nr. 1052.
- (52) Ibidem, nr. 825.
- (53) Ibidem, nr. 1051.
- (54) Ibidem, nr. 829.
- (55) Ibidem, nr. 828.
- (56) Zie noot 53.
- (57) Ibidem, nr. 837 en nr. 1051.
- (58) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5709.
- (59) Zie noot 53.
- (60) Zie noot 58.
- (61) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5924.
- (62) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 1015.
- (63) Ibidem, nr. 815.
- (64) Zie noot 58.
- (65) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 842.
- (66) Ibidem, nr. 817.
- (67) Ibidem, nr. 828.
- (68) Ibidem, nr. 833.
- (69) Ibidem, nr. 831.
- (70) Annales des Travaux publics de Belgique. Tome 28, 1927, p. 129-130.



Een deel van de oosteroever ca. 1900.

In het midden: de spuisluis Leopold met langs weerskanten de woningen van de sluismeesters. Eronder een deel van de deels aangeslibde spuikom Leopold met de uitstromingsgeulen van het speelwater.

Rechts: een deel van de Halve Maan en de woningen van het seinhuispersoneel van het oosterstaketsel.

Links: een deel van de kielbank met een vissersvaartuig erop en het om hygiënische redenen geïsoleerde paviljoentje van de Quarantaine.



58. Ostende Panorama — Ostend General view

Een deel van de oosteroever ca. 1934, iets zuidelijker van de vorige opname.

In het midden: het paviljoentje van de Quarantaine (nu buiten gebruik) vóór de turbinepakketboot, type *Prinses Astrid*, uit 1930.

Uiterst rechts: de resten van de spuisluis Leopold.

Onderaan: de slipways van de nieuwe vissershaven.

Uiterst links: de toegangsgemaal tot de eerste sluis van de nieuwe vissershaven.



80. Ostende Vue générale du Port
Oostende Algemeen zicht op de Haven
Ostend General view of the Harbour



Nog een beeld van de oosteroever, opnieuw wat zuidelijker dan het vorige beeld, uit ca. 1934-1935. In het midden: de kielbank van de nieuwe vissershaven, in het begin van de jaren negentig volledig opgeruimd.

Eronder: de eerste sluis van de nieuwe vissershaven, in 1936 wegens bouwvalligheid buiten gebruik gesteld.

Links: een deel van het Zeewezendok (met schuine bermen), voorafgegaan door de Zeewezendoksluis en de toegangsheul tot de sluis. Het gebouwtje (met 4 traveeën) langs die heul diende voor het onderbrengen van de reddingsboot. Verder, op de westeroever, bemerken we nog de oude vismijn en de visserskaai, de achterkant van het Zeestation met een turbinepakketboot en de eerste motorpakketboot *Prince Baudouin*.



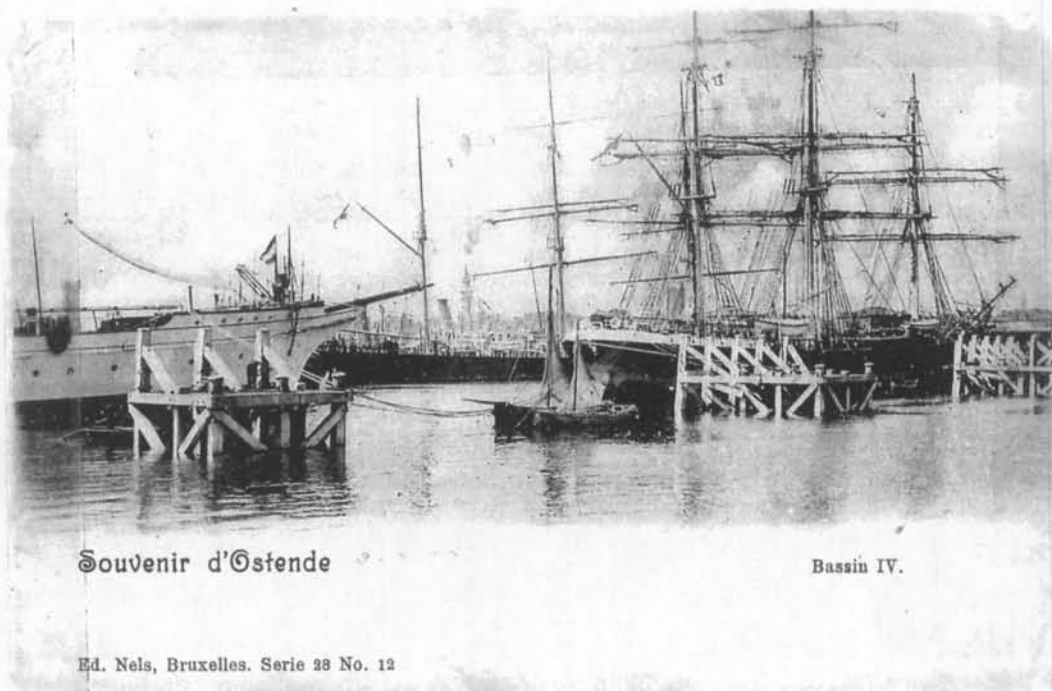
Ostende, le

Le Bon éditeur, Ostende.

De voorhaven van Oostende gezien van op de oude Militaire sluis ca. 1899.

Rechts: de werkhuizen van het Zeewezen met schoorsteen en omheiningmuur met toegangspoorten. De dukdalven en aanlegsteigers zijn duidelijk zichtbaar.

Links: de aanlegsteigers voor de pakketboten achter het oude Zeestation en in de verte de oude vismijn met 2 vierkante torentjes. Het schip is het koninklijk jacht *Alberta* van Leopold II onder Britse vlag.

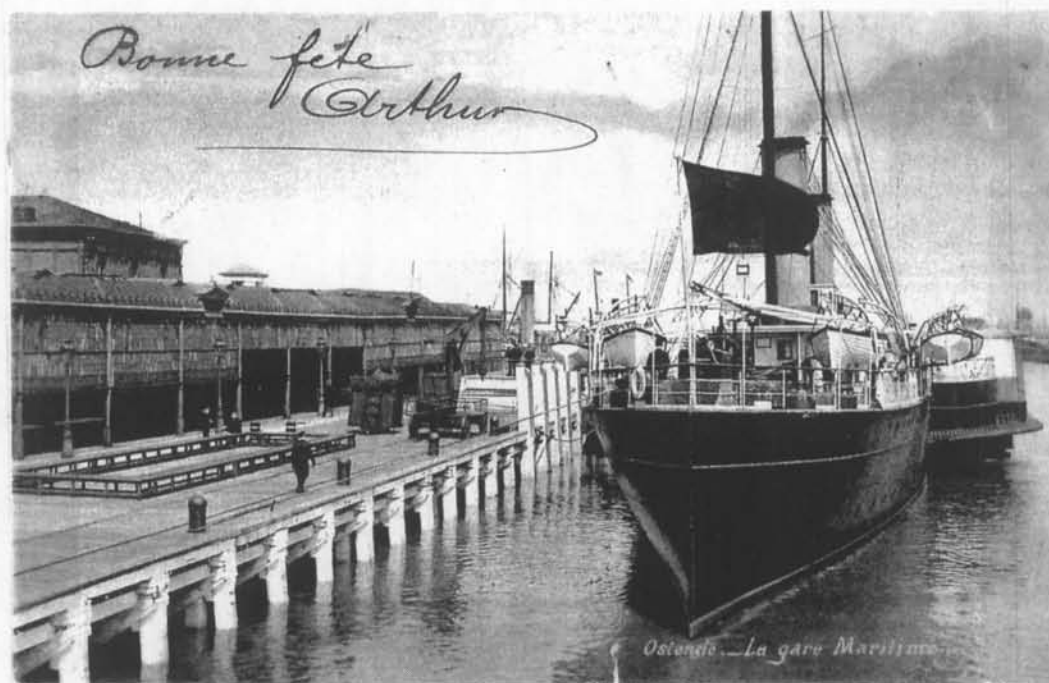


Zicht genomen van op de oosteroever ca. 1899.

Links: de voorsteven van het koninklijk jacht *Alberta* van Leopold II.

Rechts: een groot nitraatschip dat in de put gemeerd ligt aan de dukdalven om daar gelicht te worden alvorens de (oude) handelsdokken te kunnen binnenvaren.

In het midden: nog een driemaster met er achter een pakketboot, gemeerd aan de tweede aanlegpost op de westeroever.



De eerste aanlegpost van de pakketboten achter het oude zee-station ca. 1905.

We zien een raderpakketboot met brede, uitstekende raderkasten en de houten aanlegsteigers waaronder de schuine, in baksteen gemetselde bermen verscholen zitten. Op de houten kaai vloer bemerken we het spoor van een rollend kraantje en de tafels voor het nazicht van het reisgoed door de douane.

LIA TIMMERMANS 80

door Emile SMISSAERT

Willem ELSCHOT heeft haar ooit eens op de schouders geklopt en gezegd : "Och; kind, schrijven is toch zo moeilijk"...

Lia is zélf een zeer verdienstelijk schrijfster. Beter bekend bij het publiek is zij als de oudste dochter van Felix TIMMERMANS, die zij in "Mijn vader" treffend herdacht heeft.

Zij bracht het tot licentiaat archeologie-kunstgeschiedenis (K.U. Leuven), was lerares aan het Sint-Andreas lyceum, o.m. voorzitter van de "Scriptores Catholici" en Lia gaf ongeveer 1.200 lezingen in binnen- en buitenland.

Een vererende opdracht was het schrijven van de Nederlandse versie van de "Wonderlijke Sprookjes van Koningin Fabiola" wier eredame ze een aantal keren mocht wezen.

Lia is fier en gelukkig te behoren en gerekend te worden bij de bonte schare van de Vlaamse letterkundigen. Behalve kinderboeken, publiceerde zij bijdragen over schilderkunst in verschillende tijdschriften en op de radio menige medewerking.

Creatief nam ze de "pen" van vader Felix over, waarom niet, maar op een andere manier, vrij opwellend uit een gemoed en persoonlijkheid die eigen taal, een eigen verwoording spreken, - en dat is maar goed ook.

In het door mij in de Stadsbibliotheek gekoesterd fonds "Ostendiana" neem ik de satirische roman "De Ridder en zijn Gade" (1955) ter hand, een afrekening met het bourgeoisie milieu. Ernaast tref ik "Verloren zomerdag" uit 1959 aan; door taal en sfeer is deze roman een bijzonder kleinood geworden, innig aangevoeld, en "prachtig geschreven". Het boek werd voor het onderwijs aangepast en verklaard in een reeks "cursorische lectuur voor het secundair".

En daar prijkt de psychologische roman "Sabine Mardagas" uit 1963 waar Lia haar opvatting over de "roman" beoefent. "(...) In een roman moet iets gebeuren dat voortvloeit uit de karakters. Er moet iets veranderen, innerlijk of uiterlijk. Anders is het een verhaal waarin het niet noodzakelijk is dat het verloop der gebeurtenissen voortkomt uit de karakters".

Genoeg over haar werk. Lia was een mooi meisje en gauw "verkocht" aan de Oostendse reder Lou ASPESLAGH die haar "meenam", voorgoed, naar Oostende, "stad aan zee". Zij woont er graag, nog altijd in de Jozef II-straat 25. Geboren te Lier op 9 augustus 1920 bieden wij de jarige, nog flinke "dame" onze verjaardagsbloemen aan, met beste "Oostendse" wensen voor een goede gezondheid. Zij is één van de onzen, één van de medewerkers van het einde de vijftiger, begin de zestiger jaren veel gelezen en geprezen magazine "Ostend Flash" en één van de mede sponsors voor het standbeeld van wijlen Koning Boudewijn.

Lia is bekroond geweest met een aantal literaire prijzen en toen ze verkozen werd tot voorzitter van de "Scriptores Catholici" vond het magistraat van Oostende het een gepaste gelegenheid om haar te bedenken met het erezegel van de stad Oostende. De plechtige overhandiging vond plaats op ons Stadhuis, op zaterdag 14 maart 1964.

Burgemeester PIERS hield een gemoedelijke toespraak waarin hij dhr. ASPESLAGH bedankte om van zijn echtgenote een echte Oostendse gemaakt te hebben door zich hier te vestigen.

Tevens herinnerde hij aan de tijd dat zowel hij als dhr. ASPESLAGH op de universiteitsbanken zaten en dat alle ogen gingen naar dat blond meisje Lia dat zich later zou ontpoppen als een eerste-rang schrijfster.

Het was nochtans Lou ASPESLAGH die het meisje zou weten weg te kapen hetgeen niet te verwonderen is, als dhr. PIERS, vermits hij van een kapersfamilie afstamt.

Spreker herinnerde aan de woorden van Lia TIMMERMANS toen zij zegde dat het zeer moeilijk was de dochter te zijn van een groot vader maar hij voegde er aan toe dat de telg zich waardig heeft getoond van deze veelgelezen vader.

Terloops herinnerde hij aan het cultureel werk van Lia TIMMERMANS zowel op lokaal, als op nationaal en internationaal plan en het mag een eer heten dat zij zich te Oostende gevestigd heeft.

De burgemeester zette de schrijfster letterlijk in de bloemen terwijl haar ook het erezegel overhandigd werd.

De gevierde schrijfster zou haar dank uitspreken voor de hulde die haar gebracht werd en een geloofsbelijdenis afleggen door te verklaren dat zij fier is een Oostendse geworden te zijn en toen onthulde zij een groot geheim, namelijk dat het waar was dat haar echtgenoot van een kapersfamilie afstamde en dat haar man zelfs een voorvader heeft gehad die, namens de vrijheid, het op het leven van Napoleon gemunt had...

Mijnheer en mevrouw Lou en Lia ASPESLAGH-TIMMERMANS, het ga jullie goed !

Literatuuropgave :

Een wat uitvoeriger biografie met bibliografie-van-en-over Lia TIMMERMANS is (nog niet) voorhanden. Wel kan ik wijzen op :

- J. de CEULAER : Te gast bij Vlaamse auteurs. 2^e reeks – Antwerpen, 196?
- L. TIMMERMANS : Verloren zomerdag. – Antwerpen, 1965. – (Het zilveren kompas. Cursorische lectuur).
- Lia TIMMERMANS, in : Grote Nederlandse Larousse encyclopedie, deel 23 (1979), p. 215 : foto.
- Rik DECAN : Wie is wie in Vlaanderen 2000-2002. – 4^{de} uitg. – Brussel : BRD, 1999, p. 1047
- Ed. LAUWERS : Lia Timmermans werd gevierd : erezegel van Stad Oostende voor de schrijfster, in : De Zeewacht : weekblad; nr. 12, 20 maart 1964, p. 11 : ill.

DE NOORDZEE

De Noordzee, de Noordzee, de Noordzee wijd en koud. Dat zijn prachtregeles waarmee Boudewijn De Groot deze zee bezong. Nu is er ook een website gewijd aan de Noordzee in al haar aspecten. Op de site van de Stichting Noordzee wordt vanuit milieuperspectief scherp gelet op het wel en wee van de zee. De site is overzichtelijk en informatief. Actuele informatie en dossiers over belangrijke kwesties worden hier gepresenteerd. Ook voor de kinderen en hun werkstukken is er veel te vinden. Zelfs een interactief spel met vragen over de zeven wereldzeeën. Via de links kom je bij vergelijkbare sites, waaronder de onvermijdelijke zeehondjes van Ecomare. Je kan j ook nog abonneren op een nieuwsbrief die je per e-mail wordt toegestuurd.

Het adres :

<http://www.noordzee.nl/>

Bron : De Uitkijk : nieuwskrant van het tijdschrift "De waterkampioen"; 2 juni 2000, p. 4.

R R R R



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

**COCK
CAMERA
SERVICE**

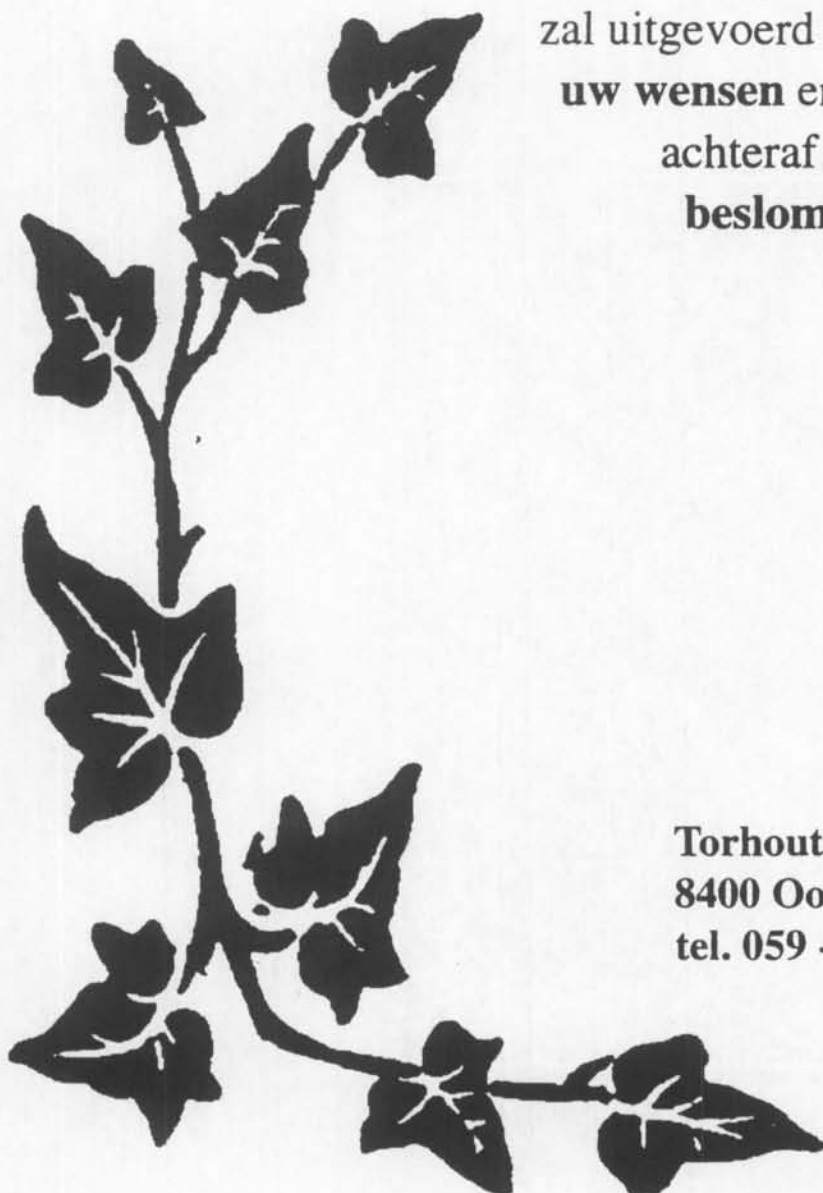
Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog
vakmanschap is

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