

AFGIFTEKANTOOR  
OOSTENDE 1

# DE PLATE



VERSCHIJNT NIET IN JUNI, JULI EN AUGUSTUS

**MAANDBLAD  
MAART 2002**

Specialiteit verftechniek  
 Reeds 2 jaar bezig!

# alle schilder- en decoratiewerken



Informatie i.v.m. sponsoring cover: Photo Tropic 0478/62 20 45

Visserplein 2 bus 5C - 8400 Oostende - Tel & Fax 059/51 45 02 - GSM 0476/25 15 61

*Vanoutryve Steve*

# DE PLATE V.Z.W.

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

Prijs Culturele Raad Oostende 1996

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 en weerspiegelen niet noodzakelijk de opinie van de Kring.

Tekstovername 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.

**JAARGANG 31**

**NUMMER 3**

**MAAND maart 2002**

**Prijs per los nummer : 1,50 €**

## IN DIT NUMMER

blz. 70: **L. VAN COOLPUT**: Beknopte inleiding tot de Oostendse koopvaardijvloot 1830-1880.

blz. 84: **O. VILAIN**: Drie boeken.

blz. 85: **R. OUVRY**: Het schip "A.I.A."

blz. 87: **S. IPPEL**: Jan Bart.

blz. 89: **R. TIMMERMANS**: Gedenkstenen en -platen te Oostende (6<sup>e</sup> deel)

## HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

**Correspondentieadres** : Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende

**Verantwoordelijke uitgever** : Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende

**Hoofdredacteur** : Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende

**Rekeningen** : 750-9109554-54

000-0788241-19

### Het Bestuur

*Voorzitter* :

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende

*Ondervoorzitter* :

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende

*Secretaris* :

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende

*Penningmeester* :

Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende

*Leden*:

Jean DE LANGHE, Vindictivelaan 6/2, 8400 Oostende

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende

Jan NUYTEN, Karel Janssenslaan 33/13, 8400 Oostende

Emile SMISSAERT, Hendrik Serruyslaan 4/9, 8400 Oostende

Gilbert VERMEERSCH, Blauw Kasteelstraat 98/2, 8400 Oostende

Koen VERWAERDE, A. Choqueelstraat 1, 8400 Oostende

### Schreven in dit nummer:

Luc Van Coolput, Dasselt 43, 9400 Denderwindeke.

Omer Vilain, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Robert Ouvry, Vlaanderenstraat 45/3, 8400 Oostende.

Simon Ippel, Verenigingstraat 161, 8400 Oostende.

Roger Timmermans, Sint Sebastiaanstraat 24, 8400 Oostende.



De Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en andere belangstellenden uit te nodigen tot de volgende activiteiten:

## **MAART AKTIVITEIT**

### **Donderdag 28 MAART om 20u**

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

Onderwerp: **DE GEHEIME WERELD VAN JAMES ENSOR**

Deze voordracht wordt verzorgd door Dhr **John GHEERAERT**

Dhr GHEERAERT (1939) voorstellen hoeft voor de meeste leden wel niet meer.

Deze licentiaat germaanse filologie woont te Bredene en is auteur van verschillende literaire kronieken zoals Ode aan Oostende, Vertellingen uit het Zeepaardje, Bericht uit Bredene, Zolang de duinhelm wuift..., Stefan Zweig. Een Weense flaneur in Vlaanderen of romans en verhalen zoals Paardjes uit Polen, De Non, Trekvogels, Boogie Woogie, Sakura, De glazen benen van de generaal...

Hij kaapte de Ary Sleeksprijs (tijdvak 1978-1980) van de Koninklijke Academie voor Nederlandse Taal- en Letterkunde weg voor zijn novelle "Paardjes uit Polen" en de Daan Inghelramprijs (1985) van de stad Blankenberge voor zijn verhalenbundel "Trekvogels".

De recensies van zijn werken liegen er echt niet om...

De lezing van deze avond brengt ons in de wereld van James Ensor. De Geheime Wereld van James Ensor zoals het laatste werk van John GHEERAERT getiteld is.

De auteur ontdekte dat Helena Blavatsky, medestichtster van de Theosofische Vereniging, tussen 1886 en 1887 een klein jaar te Oostende verbleef en er grotendeels haar "Geheime Leer" schreef, de bijbel van de theosofen.

GHEERAERT zal het hebben over zijn onderzoek waaruit blijkt dat Ensor in zijn creatiefste periode veel aan de esotherische werken van Blavatsky heeft ontleend.

Ook andere onthullingen komen aan de beurt, zoals de vriendschap van de schilder met de andere theosofe, Alexandra David-Néel.

Deze laatste zou later roem oogsten als Azië-reizigster.

Men kent de andere zijde van Ensor blijkbaar nog steeds niet helemaal.

Dhr GHEERAERT vertelt er ons alles over in zijn zeker boeiende lezing.

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

Men zegge het voort !!!

## BEKNOPTE INLEIDING TOT DE OOSTENDSE KOOPVAARDIJVLOOT 1830 – 1880

door **Luc VAN COOLPUT**,  
lid der Koninklijke Belgische Marine Academie

In zijn editie van 28 mei 1882 schreef de krant "L'Echo d'Ostende":

*"Avant que le traité avec la France ne vint nous enlever le monopole que nous exercions pour le sel, nous avions 45 navires de mer qui se livraient au trafic de ce produit ; aujourd'hui ce chiffre est réduit à zéro. Le dernier de ces navires, la Mathilde, a été vendu il y a deux mois. De notre flotille marchande il ne reste que deux goélettes : l'Ondine et la Louise, qui vont chercher le homard en Norvège et en Bretagne, or la Louise est mise en vente. »*

Alhoewel de genoemde schoeners, de *Ondine* en de *Louise*, op papier ingeschreven waren als koopvaardij schepen en niet als vissersvaartuigen, kan men ze toch ietwat moeilijk als echte vrachtschepen beschouwen, aangezien ze enkel en alleen ingezet waren in de vaart op Noorwegen en Bretagne om de Oostendse tafels rijkelijk van verse kreeft te voorzien. De krant had bovendien over het hoofd gezien dat ook nog de schoener *Etoile de la Mer* in dezelfde vaart actief was als de *Ondine* en de *Louise*. Deze drie kleine schepen waren dus in mei 1882 de enige overgebleven Oostendse "koopvaardij schepen".

De driemastbark *Mathilde*, door de krant als wezenlijk vrachtschip vermeld, was op 17 maart 1882 aan een Zweedse reder verkocht en had feitelijk sinds 1867 zelfs geen vracht meer vervoerd, aangezien reder Van Cuyl het schip vanaf dat jaar verhuurd had aan de Belgische Staat om als visserijwachtschip en als schoolschip voor scheepsjongens dienst te doen.

Het laatste echte vrachtschip met Oostende als thuishaven was de schoenerbark *Medea* geweest, die in 1881 naar Engeland werd verkocht. Sindsdien bezat Oostende, behalve die enkele kleine schoeners en kotters die nog gedurende enkele tientallen jaren voor de aanvoer van levende kreeft zorgden, geen eigen koopvaardij vloot meer en was nog enkel thuishaven voor de Oostende-Dover pakketboten, voor de visserijwachtschepen *Ville d'Ostende* en *Ville d'Anvers* en, uiteraard, voor een aanzienlijke vloot van vissersvaartuigen. Pas in het jaar 1910 zou volgens de officiële lijsten van Belgische koopvaardij schepen het woord "Oostende" terug op de achtersteven van vrachtvoerende schepen verschenen zijn: de gekende Antwerpse stoomschepen van de rederij John Cockerill, met hun schitterende namen, (de *Rubis*, de *Saphir*, de *Topaze*,...), waren vanaf toen gedurende enige jaren in Oostende geregistreerd, alhoewel ze reeds sinds 1897 de verbinding van Oostende met Tilbury verzekerden.

Wat de gehele Belgische koopvaardij vloot voor de periode 1830 tot 1880 betreft hebben we gedurende vele jaren intensief onderzoek verricht in de Rijksarchieven om uiteindelijk te komen tot een zo juist en zo volledig mogelijke lijst van schepen, reders, werven en kapiteins. In totaal hebben 700 koopvaardij schepen de Belgische vlag gevoerd gedurende de eerste vijftig jaren sinds de Onafhankelijkheid in 1830. Voor elk schip hebben we een dossier opgesteld met, waar mogelijk, details over bouw, aankoop, reizen, ongelukken, verkoop, schipbreuk, enz... Tevens hebben we over de kapiteins van elk schip de geboorteplaats en geboortedatum opgezocht, alsmede de data van aan- en afmonsteringen. Bovendien werd de maritieme rubriek van bepaalde kranten stelselmatig en grondig uitgepluisd, zodat we thans voor elk schip eveneens over de data van bijna alle reizen

beschikken (data van afvaart en aankomst in Belgische en buitenlandse havens) en een "biografie" kunnen opstellen over elk vaartuig afzonderlijk. Bijgevolg bevatten onze dossiers dus gegevens die de werkelijke situatie van onze koopvaardijvloot zo getrouw mogelijk pogen weer te geven, dit in tegenstelling tot enkele andere auteurs die in hun publicaties teveel gesteund hebben op de gegevens uit de registers van de classificatiemaatschappij Bureau Veritas, die heel wat onjuistheden en achterhaalde gegevens bevatten.

Enkele biografieën van Antwerpse schepen werden reeds gepubliceerd. Wat Oostende betreft kan in het tijdschrift "Sirene", uitgave van september/oktober 1998, een beschrijving gevonden worden van de gehele carrière van de Oostendse schoener *St .Pierre & St .Paul*. Deze Oostendse schoener en de ondernomen reizen kunnen als erg typisch beschouwd worden voor de Oostendse zeevaart uit het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw.

Wat duidelijk moet opvallen in de hierna volgende lijst van Oostendse reders en schepen is het feit dat slechts één enkel stoomschip, het *s/s Emma* van F.Lancsweert, ooit door een Oostendse reder werd uitgebaat in de periode 1830-1880. Oostendse reders waren klaarblijkelijk nog erg traditioneel ingesteld en durfden de grotere investering in een stoomschip niet aan. Trouwens, de vaargebieden en de soorten ladingen waarin ze zich engageerden waren in die tijd toch eigen aan zeilschepen. Stoomschepen vervoerden gedurende de eerste decennia van hun bestaan immers vooral passagiers en poststukken en er bleef, wegens de ruimte die noodzakelijkerwijze door de machines en de steenkool ingenomen werd, minder economisch interessante laadruimte over. Het vervoer van passagiers vanuit Oostende was geheel op Engeland afgestemd en de stoomschepen die hiervoor in aanmerking kwamen werden, sinds 1846, grotendeels door de Belgische Staat zelf uitgebaat.

Het *s/s Emma* voer vooral op Sunderland, Shields en Newcastle en dan nog wel in ballast vanuit Antwerpen. De retourvracht was steenkool. Een enkele maal vertrok het *s/s Emma* uit Oostende en wel naar Kronstadt.

Een ander opmerkelijk feit dat we konden vaststellen, doch waar we in deze korte bijdrage niet verder kunnen op ingaan, is dat de bemanningen van de Oostendse schepen bijna helemaal uit Oostendenaars bestonden, geheel in tegenstelling tot bijvoorbeeld Antwerpen, waar in enkele gevallen de bemanningen van bepaalde schepen zelfs uitsluitend uit buitenlanders bestonden. De maritieme geest en traditie zaten in het kleinere Oostende veel dieper geworteld dan in het grotere Antwerpen dat gedurende twee eeuwen te lijden had gehad onder de voor de zeevaart nefaste gevolgen van de sluiting van de Schelde. We vragen ons soms af hoeveel inwoners van Oostende rechtstreeks bij de scheepvaart betrokken waren: de koopvaardij, visserij, pakketbotendienst, scheepsbouw en toeleveringsbedrijven. Het moeten er duidelijk heel veel geweest zijn en bovendien voeren Oostendenaars niet enkel en alleen aan boord van Oostendse schepen: men vond ook aan boord van Antwerpse schepen een niet gering aantal Oostendenaars.

Voor wat het vaartgebied betreft dat door de Oostendse schepen werd betreden kan men een onderverdeling in vier gebieden aanhalen. De classificatiemaatschappij Bureau Veritas hanteerde trouwens zelf vier gebieden en de experten die gelast waren met het nazicht van de vaartuigen oordeelden voor welk vaartgebied elk vaartuig geschikt was. Zo was er de kleine kustvaart, de grote kustvaart, de Atlantische vaart en de lange omvaart (voorbij Kaap de Goede Hoop of Kaap Hoorn). De kleine kustvaart vanuit Oostende was voor het overgrote deel gericht op Londen. De kleine sloops en bijlanders vertrokken naar Londen in ballast, alhoewel ze soms ook met boomschors waren geladen en af en toe zelfs met "appels", met "eyers" of met "peerden". Uit Londen brachten ze diverse producten terug: stukgoederen, afgewerkte producten en meestal ook suiker, koffie, verfhout, katoen, guano en salpeter.



De grote kustvaart bestreek feitelijk gans Europa, van de Baltische Zee tot Egypte in de Middellandse Zee, en werd veelal uitgeoefend door schoeners en schoenerbrikken, doch ook door grotere en oudere vierkant getuigde schepen die niet meer geschikt bevonden waren voor de Atlantische vaart. In de allereerste plaats was het zout ("klipzout") dat werd aangevoerd: talloze schepen voeren bijna uitsluitend op Liverpool. Er werden echter ook aanzienlijke hoeveelheden zout gehaald in Portugal (Setubal en Lissabon), Spanje (Cadiz), Frankrijk (Marennes, de Iles Hyères). Op de tweede plaats kwam het fruit, doch wel in veel mindere mate dan het zout: uit Villanova de Portimao (Portugal), Malaga, Messina, enz... werden door snelle schoeners amandelen, vijgen, appelsienen, citroenen, e.d. aangebracht. Ten slotte waren er nog diverse andere bestemmingen: Riga (hout), Alexandrië (graan), Bergen (stokvis), Liverpool (katoen), Sunderland (steenkool), Bayonne (wijn), Kragerö (ijs),...

In de kleine en in de grote kustvaart was eveneens een speciale groep vaartuigen actief. Enkele schepen, reeds hoger vermeld en vooral als schoeners getuigd (*Ondine*, *Louise*, *Etoile de la Mer*,...), waren speciaal gebouwd met een bun om gans het jaar door levende kreeft te gaan halen in Bretagne en in Noorwegen. Deze schepen werden steeds beschouwd als koopvaardijschepen in alle lijsten en verslagen die we konden raadplegen en we hebben ze dan ook aldus vermeld in onze lijsten. Volledigheidshalve moeten we vermelden dat enige vissersvaartuigen eveneens soms kreeft aanvoerden, doch voor het grootste deel van het jaar waren ze als echte vissersvaartuigen actief. Ze waren alle getuigd als sloop en werden niet als koopvaardijschepen geregistreerd, alhoewel ze voor de tussendoorse kreeftaanvoer tijdelijk moesten beschikken over een zeebrief ter koopvaardij. Verder waren er, vooral in de jaren 1830 en 1840, verscheidene vissersvaartuigen die in het najaar en in het voorjaar in Burnham "versche hoesters" gingen halen. Zij waren en bleven in elk geval vissersvaartuigen. Tenslotte moeten we nog vermelden dat het wel eens, erg uitzonderlijk, kon gebeuren dat een vissersvaartuig er toch eens echt ter koopvaardij op uittrok. Zo denken we aan de sloop *Cent-et-Un*, die jaar in, jaar uit, met kabeljauw van de Doggersbank naar Oostende zeilde, maar, tussen de kabeljauw door, tweemaal in Portugal een lading fruit ging halen (in 1847 en 1849). De *Cent-et-Un* en consoorten kwamen nooit op lijsten van de koopvaardij terecht en we moeten ze dan ook als vissersvaartuigen blijven beschouwen.

Transatlantische overvaarten kwamen zelden voor. Enkele Oostendse barken en brikken staken, toen ze nog nieuw waren en in uitstekende staat verkeerden, soms de Oceaan over en dit vooral naar Zuid-Amerika. In Rio de Janeiro werd dan koffie gehaald. De erg kleine schoener *Comète*, 93 ton, maakte in 1841 een uitzonderlijke reis naar Rio de Janeiro. Sporadisch werd door een paar Oostendse schepen vanuit Cadiz met een lading zout naar Argentinië overgestoken waarin de havens van de Plata huiden werden opgehaald die dan in Antwerpen werden gelost om ginds te worden verwerkt. Enkele Oostendse schepen zochten in Cuba suiker en sigaren. De 192 ton metende schoenerbrik *Commerce* zeilde een paar malen naar New York : in 1842 met een lading steenkool, doch in 1847 met 75 emigranten vanuit Antwerpen!

De lange omvaart leek in de jaren 1830 tot 1880 niet in de smaak van de Oostendse reders te liggen. Men moest in verre overzeese landen handelsrelaties opbouwen en daarvoor kunnen betrouwen op ernstige handelsagenten, hetgeen niet steeds vanzelfsprekend was. Kapiteins werden dan ook dikwijls voor problemen gesteld die ze moeilijk tot tevredenheid van hun reders konden oplossen, vooral toen in de eerste decennia telegrafische verbindingen nog onbestaande waren.

De bark *Aigle* kwam in 1842-1843 via Rio de Janeiro en via de beruchte Kaap Hoorn in Valparaiso (Chili) en Callao (Peru) terecht. De schoener *Hélène-Eugénie* (slechts 119 ton!) ging in 1848 naar Guayaquil (Ecuador) en werd in 1849 in Callao wegens schulden verkocht. Van 1850 tot 1867 maakte de bark *Mathilde* 33 rondreizen, waarvan vier ter lange omvaart (Chili en Peru). Het grote volschip *Don Juan*, 1129 ton en eigendom van Duclos-Assandri, voer steeds vanuit Antwerpen omdat het teveel diepgang had (7,35m) om Oostende veilig aan te lopen. Vooraleer het schip in



1879 aan een Antwerpse reder werd verkocht maakte het 7 reizen rond Kaap Hoorn naar Peru, één reis naar Birma en drie reizen naar de Oostkust van de Verenigde Staten.

De export uit Oostende was erg beperkt en de Oostendse reders leefden dus vooral van de import van zout dat grotendeels bestemd was voor de scheikundige industrie en in mindere mate voor de visserij. In 1861 sloot de Belgische regering echter een verdrag met Frankrijk waarbij werd overeengekomen dat zout ook over land zou mogen geïmporteerd worden. Dit betekende vrijwel de doodsteek voor de Oostendse koopvaardij. De vrachtprijzen zakten en steeds minder zout werd door schepen aangebracht. De eens zo florissante handel met zowel Spanje en Portugal als met Liverpool en Frankrijk daalde pijlsnel. De Oostendse koopvaarders waren meestal te klein om als alternatief op transatlantische reizen ingezet te worden. Verscheidene schepen werden in de zestiger jaren dan ook opgelegd. Enkele reders richtten zich op de invoer van steenkool uit Engeland. Vanaf 1 januari 1870 werden de rechten op de import van zout afgeschaft, doch deze maatregel kwam te laat voor de scheepvaart en in de daaropvolgende jaren werd de Oostendse koopvaardijvloot grotendeels naar het buitenland verkocht of kwam in handen van Gentse en Antwerpse rederijen.

De kapiteins van de Oostendse koopvaardij schepen waren uiteraard Oostendenaars. In de lijsten van kapiteins komen herhaaldelijk dezelfde familienamen voor. Verscheidene families waren bovendien met mekaar verwant. In heel wat families was het vanzelfsprekend dat de zoon of de zonen van een kapitein hetzelfde beroep kozen als hun vader en dit ging in bepaalde gevallen voort tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw. Vele jongelui brachten het weliswaar niet tot kapitein en voeren als matroos of stuurman. Een niet gering aantal Oostendenaars kwam terecht aan boord van de grotere Antwerpse zeilschepen of stoomschepen. We bezitten in onze dossiers gegevens over alle kapiteins van Oostendse (en niet-Oostendse) koopvaardij schepen voor de jaren 1830-1880, doch in deze beknopte inleiding beperken we ons tot een korte vermelding van de meest bekende uit Oostende afkomstige kapiteins.

#### Bauwens

Philippe (geboren in 1819) en zijn broer Jean (°1828) waren jarenlang gekend als gezagvoerders van vooral de Oostendse schoeners *Clémence* en *Commerce*. Het was John Bauwens, zoon van Philippe, die in 1896 de N.V. Pêcheries à Vapeur stichtte.

#### Cattoor

Laurent was in 1832 in Antwerpen geboren en voerde o.a. drie jaren lang het volschip *Don Juan*. Zijn broer Auguste (°1837, Oostende) maakte vele reizen als kapitein van de brik *Liberté* en ging later over op Antwerpse stoomschepen.

#### Claeys

Alexandre (°1815), zoon van de gekende François Alexandre (°1786), voerde een paar Antwerpse koopvaardij schepen. Auguste (°1822) was eveneens naar Antwerpen overgegaan. Pierre (°1810), officier bij de Staatsmarine, was de eerste kapitein van het visserijwachtschip *Mathilde*.

#### De Brabander

Vader Jean (°1797) ging in 1834 naar Antwerpse koopvaardij schepen over en zoon Joseph (°1822) liep gedurende korte tijd in zijn voetsporen.

#### De Graeve

Désiré (°1834) en zijn broer Eugène (°1836) bleven steeds met Oostendse schepen varen. Er was ook een Jacques De Graeve (°1811), die Oostende trouw bleef, en een Mathieu (°1815), die in 1853 in Rio de Janeiro overleed als kapitein van een Antwerpse bark.

### Demyttenaere

De broers Pierre (°1833) en Michel (°1839) waren vooral gekend als kapiteins van een aantal Antwerpse stoomschepen.

### Denduyts

Edouard (°1820) en zijn jongere broer Jacques (°1831) vinden we terug aan boord van Oostendse schepen. Edouard overleed op zee in 1857.

### Deswelgh

Vier broers voerden bijna uitsluitend Oostendse schepen: Emmanuel (°1814), Edouard (°1817), Charles (°1822) en Pharamond (°1827).

### Halewyck

Jean (°1835) was steeds gezagvoerder aan boord van Oostendse schepen, terwijl broer Adolphe (°1837) acht jaar lang een Brugse brik voerde.

### Lams

De broers Joseph (°1807) en Jacques (°1818) waren beide in Bredene geboren. Joseph bleef kapitein van Oostendse schepen, terwijl Jacques naar Antwerpen trok.

### Lechère

Vader François (°1805) was in Oostende geboren, doch trad spoedig in dienst van de gekende Antwerpse rederij Jean Key. Zoon François (1843 in Antwerpen geboren) begon zijn carrière aan boord van het volschip *Charles* (met zijn vader als gezagvoerder) en werd uiteindelijk zelf kapitein van dit schip, dat hij in 1872 door brand verloor. Daarna ging hij over op stoomschepen.

### Nefors

Pierre (°1790) voerde diverse kleine Oostendse vaartuigen. Zijn zoon Pierre François (°1817) was eerst aan boord van een Oostendse schoener, doch ging daarna over naar de Gentse schoenerkof *Loochristi*. Vader Pierre schilderde verscheidene achterglasschilderijen die Oostendse en Antwerpse schepen voorstellen.

### Vandenkerckhove

Vader Michel zag in 1849 vóór zijn ogen zijn bijlander *Emilie* vergaan in het zicht van Oostende. Daarbij liet zijn zoon Pierre (°1825), die als kapitein voer, het leven. Hetzelfde lot was zijn zoon Jacques (°1831) beschoren, die als stuurman aan boord was.

Een François Vandenkerckhove (°1816) voer korte tijd als kapitein van Oostendse zeilschepen en diens broer Michel (°1817) voerde bijna twintig jaar lang het bevel over diverse vaartuigen. Een zekere Pierre (°1792) was aan boord van de Gentse schoenerkof *Auguste* te vinden, terwijl later een andere Pierre (°1820) o.a. de Oostendse brik *Prophète* voerde.

### Vanderheyde

Aimé (°1809) had het bevel over een paar Oostendse schepen, doch ging in 1852, nadat hij de bark *Progrès* verloren had, naar Gent. Zijn jongere broer Antoine (°1826) ging bij dezelfde Gentse reder in dienst als kapitein. Een derde broer, Michel (°1821), was hen naar Gent voorgegaan en maakte enige reizen ter lange omvaart voor Gentse rekening.

### Vandesteene

Verscheidene kapiteins Vandesteene, allen uit Oostende afkomstig, voerden diverse schepen uit Oostende, Gent en Antwerpen: François (°1803), Joseph (°1806), Corneille (°1812), François (°1834), Charles (°1836).

## Zellien

De gekende zeemansfamilie Zellien mag in dit rijtje in geen geval ontbreken. Vier zonen van Jean Chrétien (°1788?), zelf kapitein, werden eveneens kapitein: Jean (°1815), Georges (°1819), Henri (°1821) en Thomas (°1824). Ze voerden het bevel over allerlei Oostendse en later ook Antwerpse koopvaardij schepen. Twee zoons van Thomas brachten het eveneens tot kapitein, nl. Thomas (°1849) en Honoré (°1870). De familietraditie werd bovendien nog verder gezet tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw.

Alhoewel ook in Oostende sinds lang een zeevaartschool bestond (volgens sommige auteurs sinds 1820), was er voor wie aan boord van een koopvaardij schip de functie uitoefende van kapitein of stuurman nog geen verplichting een brevet te bezitten. Een reder mocht als kapitein of stuurman aanstellen eenieder die hij geschikt achtte. Steeds meer gegadigden volgden echter in de zeevaartschool de lessen navigatie. Pas sinds het K.B. van 21 juli 1844 zouden een examen en een officieel brevet verplicht gesteld worden vanaf een nog te bepalen datum, tenzij men op die datum reeds minstens een jaar gevaren had als kapitein, eerste of tweede stuurman. Die datum werd dan door het K.B. van 12 januari 1853 bepaald als zijnde 1 januari 1854.

Hierna volgt een overzicht van het aantal en de soort Oostendse koopvaardij schepen (toestand op 31 december van het jaar) en tevens een lijst van de reders met hun schepen. De door ons vooropgestelde aantallen wijken wel enigszins af van de aantallen die jaarlijks door de Kamer van Koophandel van Oostende werden gepubliceerd, doch werden niettemin bekomen door zorgvuldig na te gaan of elk schip wel degelijk nog bestond op 31 december van elk vermeld jaar. Bovendien maakte de Kamer geen onderscheid tussen een *schoener* en een *schoenerbrik*, tussen een *bark* en een *schoenerbark*: in haar verslagen had zij het over een *schoener* of een *bark*.

De oudste lijst van Belgische koopvaardij schepen die we tijdens ons onderzoek konden vinden geeft de toestand op 31 december 1835 weer, werd uitgegeven door de Antwerpse krant "Le Précurseur" en vermeldt 127 schepen, waarvan 20 Oostende als thuishaven hadden. Enkele kranten gaven jaarlijks dergelijke lijsten uit en bij onderzoek in Rijksarchieven moesten we vaststellen dat in de 19<sup>e</sup> eeuw zelfs officiële instanties van deze lijsten moesten gebruik maken, aangezien het bevoegde Ministerie zelf nog geen lijsten opstelde. Nochtans waren de lijsten die door de kranten uitgegeven werden nooit geheel juist, aangezien bijvoorbeeld nog schepen waren opgenomen die op het einde van het jaar vergaan of verkocht waren in verre overzeese gebieden en waarvan het nieuws, wegens de toenmalige beperkte communicatiemogelijkheden, de krant nog niet had bereikt.

Niet opgenomen in onze lijst is het volschip *Leopold*, dat weliswaar in Oostende vaarklaar werd gemaakt, doch dat niet uitsluitend eigendom was van A. & J. Van Iseghem en E. Van Cuyt. Een Antwerpse firma was mede-eigenaar en de thuishaven was, voor zover we konden vaststellen, Antwerpen. Het schip verging jammerlijk op de Falkland Eilanden in april 1858, tijdens de allereerste reis onder Belgische vlag. De bemanning bestond grotendeels uit Oostendenaars en er was slechts één overlevende.

Ondanks alle opzoekingswerk blijven er in onze dossiers nog verscheidene onzekerheden bestaan, o.a. over de juiste schrijfwijze van de naam van enkele Oostendse reders en over de onderlinge familiale banden die onder sommige reders moeten hebben bestaan. Waarschijnlijk hebben in enkele gevallen huwelijken en erfenissen een rol gespeeld in de overname van schepen die we uit onwetendheid als "verkocht" hebben bestempeld. We hopen dat geïnteresseerde lezers klaarheid zullen kunnen brengen in deze materie!

Drie symbolen worden in onderstaande tabel en lijst gebruikt:



\* wijst op enige twijfel over het jaartal of over het gegeven  
 <1830 betekent: reeds vóór het jaar 1830 in eigendom  
 1880> betekent: nog na het jaar 1880 in eigendom

	1830	1840	1850	1860	1870	1880
Volschip	2				1	
Bark		1	3	8	5	1
Brik	2	1	3	10	5	
Schoenerbark					1	1
Schoenerbrik		5	7	5	3	
Driemastschoener				1	1	
Schoener	2	7	9	6	5	3
Kof	4	4	1			
Schoenerkof				1		
Galjas		1				
Sloop	7	6	3	1		
Kotter					2	
Smak	1*					
Pleit		1				
Bijlander	5	3				
Stoomschip						
TOTAAL	23*	29	26	32	23	5

**Baroen, V.**

1839-1847 schoener *Minerve* vergaan

**Bauwens, J.**

<1830-1843\* bijlander *Emilie* verkocht aan Vandenkerckhove  
 <1830-1850 bijlander *Jonge Jacob* gesloopt

Toen Bauwens in 1836 overleed werd zijn zoon Philippe als reder van beide vaartuigen vermeld.

**Bierblock, J.**

<1830-1831 bijlander *Goede Hoop* vergaan

**Brasseur, J.**

1859-1860 schoenerbrik *Jupiter* verkocht aan L.Denduyts

**Breynaert, P.**

1840-1849 pleit *Johanna-Cornelia* vergaan

**Bricx, B.**

1848-1849 pleit *Bernard* vergaan

**Carbon, L. & Co.**

1850-1876 brik *Prophète* verkocht (buitenland)  
 1855-1869 bark *Sophie-Théodorine* verkocht (buitenland)

**Claeys, F.**

<1830-1832 sloop *Alexandre* verkocht aan P.Spilliaerd

**Cousin, F.**

<1830-1841	kof	<i>Ondervinding</i>	verkocht aan L.Denduyts
------------	-----	---------------------	-------------------------

**De Bal, Gebr.**

<1830-1833	volschip	<i>Neptunus</i>	uitgeweken naar Nederland*
<1830-1833	brik	<i>Oromaze</i>	uitgeweken naar Nederland
<1830-1832	brik	<i>Osiris</i>	vergaan
1830-1833	volschip	<i>Bellona</i>	uitgeweken naar Nederland

**De Boninge, J. & Co.**

1852-1858	schoener	<i>Renard</i>	vergaan
-----------	----------	---------------	---------

**Debroeck, J.**

1830*-1834	smak	<i>Gendschen Beurtman</i>	vergaan
------------	------	---------------------------	---------

**De Brouwer, E.**

1836-1851	sloop	<i>Comète</i>	verkocht aan E. Van Cuyt & Co.
1837-1843	schoener	<i>Hélène-Eugénie</i>	verkocht (buitenland)
1839-1848	bark	<i>Aigle</i>	verkocht aan J.Serruys

De *Comète* werd in 1838 hertuigd als schoener.

**Delpierre, H.**

1835-1836	schoener	<i>Ostendais</i>	vergaan
-----------	----------	------------------	---------

**Denduyts, L.**

1832-1874	kof	<i>Eclipse</i>	verkocht aan Brugse reder
1834-1876	schoener	<i>Union</i>	gesloopt*
1838-1874	schoenerbrik	<i>Vigilant</i>	verkocht (buitenland)
1841-1847	sloop	<i>Cérès</i>	vergaan
1841-1843	kof	<i>Ondervinding</i>	gesloopt
1847-1852	bark	<i>Progrès</i>	vergaan
1852-1875	bark	<i>Rosalie</i>	verkocht aan Antwerpse reder
1853-1874	brik	<i>Victor</i>	verkocht aan Antwerpse reder
1854-1866	brik	<i>Victorine</i>	vergaan
1855-1863	brik	<i>Jeannette-Mélanie</i>	vergaan
1856-1863	bark	<i>Progrès</i>	verkocht (buitenland)
1857-1873	bark	<i>Hélène</i>	verkocht aan J.Muyllaert & Co.
1859-1860	schoenerbrik	<i>Fortuna</i>	verkocht (buitenland)
1860-1864	brik	<i>Fortuna</i>	verkocht (buitenland)
1860-1864	schoenerbrik	<i>Octavie</i>	verkocht (buitenland)
1862-1866	bark	<i>Rosalie</i>	verkocht (buitenland)
1873-1874	schoenerbrik	<i>Fidélité</i>	verkocht (buitenland)

De kof *Eclipse* werd in 1849 omgebouwd tot schoener. De schoenerbrik *Octavie* was de ex-*Jupiter*, gekocht in 1860 van J.Brasseur. De in 1854 aangekochte *Victorine* was de ex-*Léon* van J.Serruys en werd spoedig na aankoop hertuigd als bark.

**De Potter, J.**

<1830-1850	bijlander	<i>St.Pierre</i>	gesloopt
------------	-----------	------------------	----------

**De Rudder, F.**

1837-1854	schoenerbrik	<i>Jupiter</i>	Brugge thuishaven sinds 1854
1840-1854	schoenerbrik	<i>Minerva</i>	Brugge thuishaven sinds 1854

**De Zutter, L.**

1832-1838	kof	<i>Bienvenu</i>	verkocht aan Brugse reder
-----------	-----	-----------------	---------------------------

**Dossaer, A. & Co.**

1856-1860	schoener	<i>Télémaque</i>	verkocht (buitenland)
-----------	----------	------------------	-----------------------

**Duclos-Assandri**

1837*-1864	schoener	<i>Frances</i>	verkocht (buitenland)
1837*-1863	schoenerbrik	<i>Industrie</i>	verkocht (buitenland)
1838*-1841	schoener	<i>Persévérance</i>	vergaan
1839*-1859	sloop	<i>Dart</i>	verkocht (buitenland)
1839*-1857	sloop	<i>Neptune</i>	gesloopt*
1841-1849	sloop	<i>Union</i>	verkocht aan E.Morisons
1845-1870	schoener	<i>Espoir</i>	verkocht (buitenland)
1853-1871	bark	<i>Marie</i>	verkocht (buitenland)
1854-1871	bark	<i>Emile</i>	verkocht aan Gentse reder
1865-1879	volschip	<i>Don Juan</i>	verkocht aan Antwerpse reder

De sloop *Dart* werd in 1854 hertuigd als schoener en de bark *Marie* werd in 1856 hertuigd als brik.

**Gonsales, F.**

1835-1838	sloop	<i>Flèche</i>	vergaan
1837-1840	kof	<i>Angelina</i>	verkocht (buitenland)
1838-1841	brik	<i>Alexandre</i>	vergaan
1842-1845	brik	<i>Précurseur</i>	vergaan
1843-1846	sloop	<i>Anna Paulowna</i>	verkocht aan J.Pieters & Co.

De brik *Alexandre* werd in 1840 herdoopt tot *Deux Soeurs*.

**Halewyck, M.**

1875-1880>	schoener	<i>Etoile de la Mer</i>	na 1880 nog in de vloot
------------	----------	-------------------------	-------------------------

**Herrewyn, J.**

<1830-1844	kof	<i>Vrouw Elisabeth</i>	verkocht aan C.Liebaert & Co.
------------	-----	------------------------	-------------------------------

**Hertoghe, Weduwe**

1837-1841	kof	<i>Irma</i>	verkocht aan Antwerpse reder
-----------	-----	-------------	------------------------------

**Hoed, T. & Co.**

1856-1867	brik	<i>Coq</i>	verkocht (buitenland)
1858-1862	brik	<i>Diamant</i>	vergaan
1859-1865	brik	<i>Infatigable</i>	verkocht (buitenland)

De in 1856 aangekochte brik *Coq* was de ex-*Eugène* van E. Van Cuyt & Co.

**Hooker, B. & Co.**

1830-1839*	sloop	<i>Dart</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1830-1837*	schoener	<i>Frances</i>	verkocht aan Duclos-Assandri



1831-1840	sloop	<i>Leopold I</i>	verkocht aan Brugse reder
1833-1837*	schoenerbrik	<i>Industrie</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1833-1841	sloop	<i>Union</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1834-1839*	sloop	<i>Neptune</i>	verkocht aan Duclos-Assandri
1836-1838*	schoener	<i>Persévérance</i>	verkocht aan Duclos-Assandri

De sloop *Leopold I* werd in 1835 herdoopt tot *Rapide*.

**Kerkhove, J.**

<1830-1836*	bijlander	<i>Anna-Catharina</i>	naar binnenvaart ?
-------------	-----------	-----------------------	--------------------

**Lancsweert, F.**

1866-1867	schoenerkof	<i>Phare</i>	verkocht (buitenland)
1867	bark	<i>Progrès</i>	vergaan
1867-1873	brik	<i>Liberté</i>	verkocht (buitenland)
1868-1873	schoenerbark	<i>Amitié</i>	verkocht (buitenland)
1870-1873	schoenerbrik	<i>Fidélité</i>	verkocht aan L.Denduyts
1871-1875	bark	<i>Alice</i>	verkocht (buitenland)
1871-1874	brik	<i>Sincérité</i>	verkocht (buitenland)
1872	bark	<i>Edmond Meert</i>	vergaan
1872-1874	stoomschip	<i>Emma</i>	verkocht (buitenland)

De bark *Alice* werd in 1872 hertuigd als brik en herdoopt tot *Charité*

**Liebaert, C. & Co.**

1844-1850	kof	<i>Vrouw Elisabeth</i>	verkocht aan W.Wierkx & Vroome
-----------	-----	------------------------	--------------------------------

**Lohr, R. & Co.**

1868-1874	schoener	<i>Olivier</i>	vergaan
1875-1880>	schoener	<i>Louise</i>	na 1880 nog in de vloot

**Maclagan, J.**

1834*-1838	sloop	<i>Constance</i>	vergaan
1853-1866	schoener	<i>St.Pierre &amp; St.Paul</i>	verkocht aan A. & J. Van Iseghem

De schoener *St.Pierre & St.Paul* werd in 1858 hertuigd als driemastschoener

**May, J.**

<1830-1831	sloop	<i>Mary</i>	verkocht aan B.Hooker & Co.
<1830-1836	schoener	<i>Persévérance</i>	verkocht aan B.Hooker & Co.

**Morisons, E.**

1849-1852	sloop	<i>Union</i>	vergaan
-----------	-------	--------------	---------

**Muyllaert, J. & Co.**

1873-1877	bark	<i>Hélène</i>	verkocht (buitenland)
1875-1876	schoener	<i>Eclipse</i>	verkocht (buitenland)

**Pede, A. & Co.**

1879-1880>	schoenerbark	<i>Medea</i>	na 1880 nog in de vloot
------------	--------------	--------------	-------------------------

**Pieters, J. & Co.**

1834-1838	schoener	<i>Rateau</i>	vergaan
1844-1857	schoener	<i>Ville d'Ostende</i>	vergaan
1846-1861	schoener	<i>Euphrasie</i>	gesloopt na stranding

De schoener *Rateau* werd in 1837 herdoopt tot *Euphrasie*. De *Ville d'Ostende* was in ijzer gebouwd. De in 1846 gekochte *Euphrasie* was de ex-sloop *Anna Paulowna* van F.Gonsales, die voor Pieters als schoener was hertuigd.

**Royon-Hertoghe & Co.**

1870-1875	kotter	<i>Rosalie-Mathilde</i>	verkocht aan M.Halewyck
-----------	--------	-------------------------	-------------------------

De *Rosalie-Mathilde* werd in 1871 herdoopt tot *Etoile de la Mer* en in 1874 hertuigd als schoener.

**Serruys, J. & Co.**

1848-1852	bark	<i>Philomène</i>	vergaan
1850-1855	bark	<i>Mathilde</i>	verkocht aan E.Van Cuyt & Co.
1852-1854	brik	<i>Léon</i>	verkocht aan L.Denduyts

De in 1848 gekochte bark *Philomène* was de ex-*Aigle* van E.De Brouwer.

**Smit, J.**

<1830-1831	sloop	<i>Vliegende Visch</i>	?
------------	-------	------------------------	---

**Spilliaerdt, P.**

1832-1833	sloop	<i>Alexandre</i>	vergaan
1832-1838	schoener	<i>Léopold I</i>	verkocht aan Antwerpse reder
1834-1835	brik	<i>Colombe</i>	vergaan

**Stranack, J.**

<1830-1842	sloop	<i>Neptune</i>	verkocht aan Nieuwpoortse reder
------------	-------	----------------	---------------------------------

De *Neptune* werd in 1840 herdoopt tot *Marie*

**Termote, A. & Co.**

1855-1859	schoenerbrik	<i>Orient</i>	gesloopt
-----------	--------------	---------------	----------

**Valcke, A. & Co.**

1868-1880>	schoener	<i>Ondine</i>	na 1880 nog in de vloot
1869-1876	kotter	<i>Rapide</i>	verkocht (buitenland*)

De *Ondine* was in ijzer gebouwd.

**Valcke - De Knuyt, J.**

1834-1838	schoener	<i>Eliza</i>	verkocht aan A.& J.Van Isegheem
1838-1846	schoener	<i>Auguste</i>	vergaan

**Van Cuyt, E. & Co.**

1846-1856	brik	<i>Eugène</i>	verkocht aan T.Hoed & Co.
1851-1855	schoener	<i>Comète</i>	verkocht (buitenland)
1852-1855	brik	<i>Actif</i>	vergaan
1854-1871	brik	<i>Sophie</i>	vergaan

1855-1880>	bark	<i>Mathilde</i>	sinds 1867 door de Staat gehuurd
1856-1859	bark	<i>Joseph</i>	vergaan
1859-1860	schoenerkof	<i>Constant</i>	vergaan
1860-1868	bark	<i>Van Dyck</i>	vergaan
1865-1871	bark	<i>Edmond</i>	vergaan

#### Van den Broecke

<1830-1831*	kof	<i>Nieuwe Union</i>	gesloopt*
-------------	-----	---------------------	-----------

#### Vandenkerckhove, M.

1843*-1849	bijlander	<i>Emilie</i>	vergaan
------------	-----------	---------------	---------

#### Vander Heyde, Weduwe B.

1857-1867	sloop	<i>Perle</i>	vergaan
-----------	-------	--------------	---------

#### Van Imschoot – Debrock, J.

<1830-1843	sloop	<i>Anna Paulowna</i>	verkocht aan F.Gonsales
<1830-1841	sloop	<i>Willem I</i>	afgekeurd

De sloop *Willem I* werd in 1831 herdoopt tot *Willem*

#### Van Iseghem, Weduwe

1833-1834*	schoener	<i>Charles</i>	vergaan*
------------	----------	----------------	----------

#### Van Iseghem, A. & J.

<1830*-1838	kof	<i>André</i>	vergaan
1835-1855	galjas	<i>César</i>	vergaan
1838	schoener	<i>Philomène</i>	vergaan
1839-1869	schoenerbrik	<i>Providentia</i>	verkocht (buitenland)
1841-1872	schoenerbrik	<i>Commerce</i>	verkocht (buitenland)
1847-1855	schoenerbrik	<i>Triton</i>	vergaan
1848-1859	brik	<i>Amphitrite</i>	vergaan
1849-1872	schoener	<i>Clémence</i>	verkocht aan Gentse reder
1854-1868	bark	<i>Prince Philippe</i>	verkocht (buitenland)
1857-1870	schoenerkof	<i>Don Quichotte</i>	vergaan
1866-1871	3m schoener	<i>St.Pierre &amp; St.Paul</i>	verkocht (buitenland)

De galjas *César* werd in 1842 hertuigd als schoener en omgedoopt tot *Concordia*. De in 1838 aangekochte schoener *Philomène* was de ex-*Eliza* van J.Valcke – De Knuyt.

A. & J.Van Iseghem bezaten in 1857-1858 samen met E.Van Cuyt en met de Antwerpse rederij Delahaye & Co. ook nog het volschip *Leopold*.

#### Wiercx, W. & Vroome

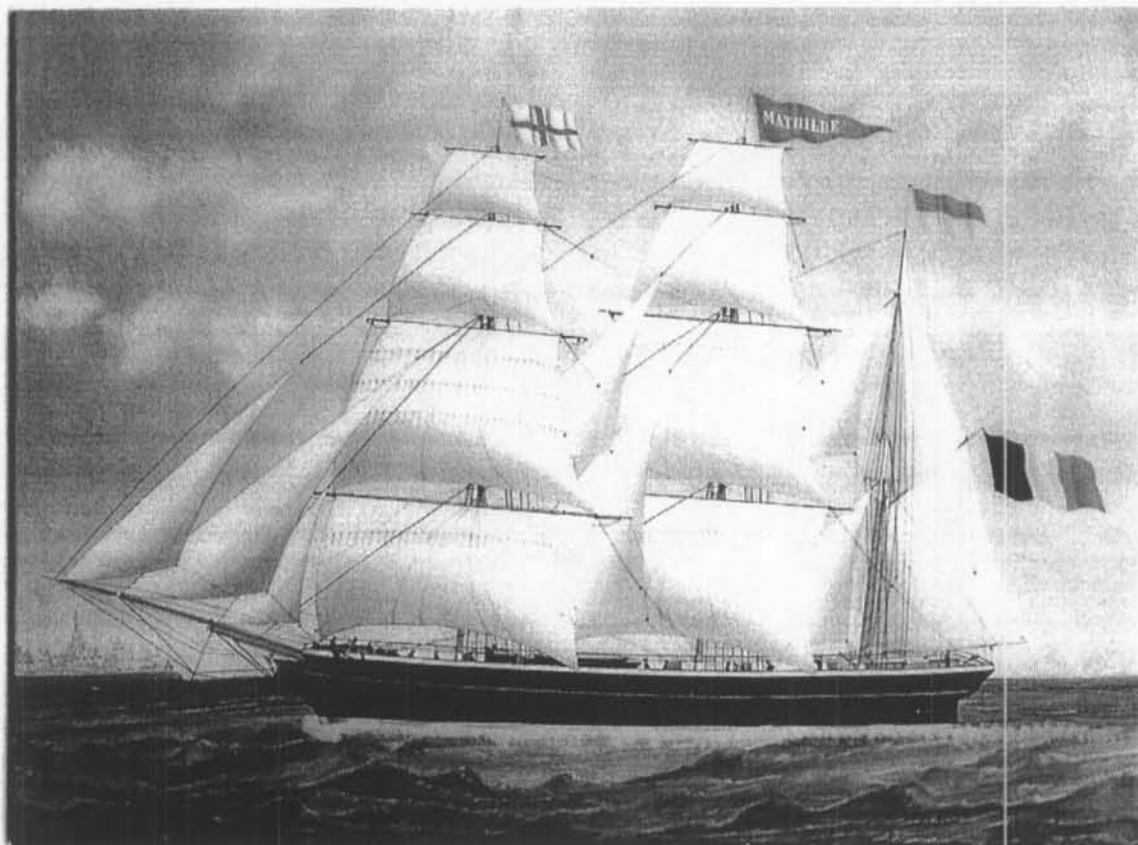
1850-1851	kof	<i>Goede Verwachting</i>	gesloopt
-----------	-----	--------------------------	----------

Van eind 1830 tot eind 1880 bezaten de Oostendse reders samen 108 verschillende zeilschepen en één stoomschip. De meeste schepen waren tweedehands aangekocht geweest, hetzij van andere Belgische reders, hetzij uit het buitenland. Oostendse scheepswerven hadden zelf 37 schepen afgeleverd. De Zutter had het grootste aantal koopvaardischepen gebouwd : van 1832 tot 1852 10 schepen voor Oostendse reders (en bovendien 3 schepen voor niet-Oostendse reders). Ook Panesi liet zich niet onbetuigd en bouwde 6 schepen, van 1847 tot 1870, waarvan 5 voor Oostendenaars.



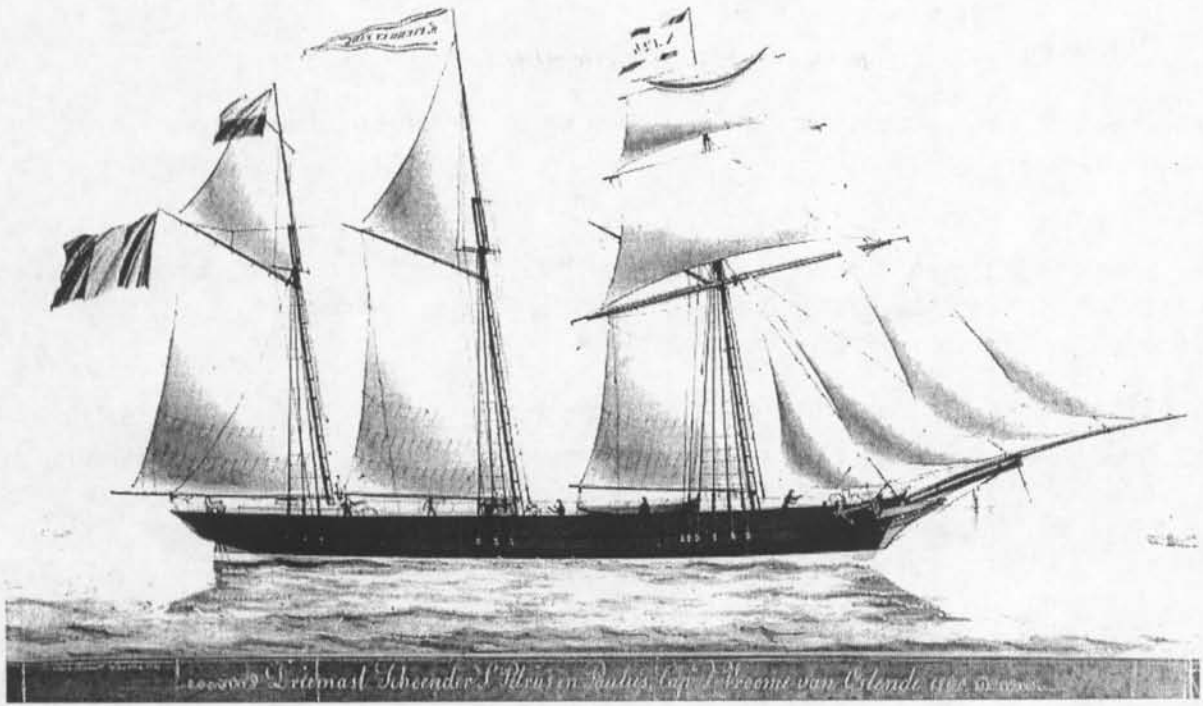
Van 1837 (en met terugwerkende kracht vanaf 1835) tot eind 1851 hadden de Oostendse scheepsbouwers en reders kunnen genieten van de wet op staatssubsidies voor scheepsbouw in eigen land, doch enkel voor de schepen die minstens 100 ton maten en gedubbeld waren in metaal.

43 schepen (hetzij 39,45% !) vergingen toen ze nog in handen waren van de Oostendse rederijen. De andere vaartuigen werden verkocht aan andere Belgische reders (11) of gingen naar het buitenland (37). De resterende schepen werden meestal gesloopt. Uiteindelijk bleven op 31



december 1880 nog 5 vaartuigen in de vloot.

Driemastbark *Mathilde*, gebouwd in 1850 door Panesi. Achterglasschilderij door Carolus Weyts, 1863 (Nationaal Scheepvaartmuseum, A.S.81.8.2)



De *St. Pierre & St. Paul* als driemasttopzeilschoener. Gebouwd in 1853 in Oostende. Gouache door Lewis Renault, 1860 (Nationaal Scheepvaartmuseum, A.S.70.46.4)

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

## DRIE BOEKEN

Wie in bibliotheken of boekhandels rondneust komt soms tot kleine ontdekkingen in verband met Oostende. Helaas ook dikwijls zijn het informatie die niet helemaal juist zijn of verwondering opwekken.

Zo keken wij een boek van de auteur Luciano REGOLO even in. Zijn boek, oorspronkelijk in het Italiaans geschreven en in het Frans vertaald met als titel "Marie-José de Savoie : la reine de mai", is in 2001 in Brussel verschenen bij de uitgeverij Racine.

We lezen daarin : "Marie-José, troisième enfant d'Albert et d'Elisabeth, souverains de Belgique de 1909 à 1934, naquit le 4 août 1906 au bord de la mer, à Ostende, dans le délicieux pavillon royal légué par la reine Victoria à Léopold Ier, son arrière grand-père. La propriété, à deux pas de la célèbre digue, se composait de deux petites villas reliées à une rotonde centrale par des hautes galeries vitrées. Elle fut entièrement détruite lors de l'invasion allemande en 1940".

Spijtig, maar op deze passus staan er reeds drie fouten : 1. Marie-José werd niet in het Koninklijk Chalet geboren, maar wel in de villa Osterrieth gelegen op de hoek van de Northlaan en de Zeedijk. 2. Leopold II en niet Leopold I liet het Koninklijk Chalet bouwen. 3. De Duitse bezetter heeft het Koninklijk Chalet met allerlei oorlogsverdedigingswerken tussen 1940 en 1944 onbruikbaar gemaakt, maar niet in 1940 volledig vernield.

Het tweede boek is geschreven door Reynout GODDYN en is uitgegeven door The House of Books te Antwerpen. Het noemt "Een leven als een koning" met als ondertitel "Het royaltyboek voor kinderen".

Op pagina 31 lezen we : "Een geheime gang ! Leopold II had aan het einde van zijn leven een vaste vriendin, Caroline. Ze hadden twee zontjes Lucien en Philippe. Maar Leopold wilde niet dat veel mensen dat wisten. In Oostende had de Koning een grote vakantievilla, zijn vriendin kreeg een huis aan de overkant van de straat. Leopold liet een onderaardse gang graven zodat niemand kon zien wanneer ze elkaar in het geheim bezochten. De gang bestaat niet meer".

Op de kaft staat duidelijk, zoals wij hoger schreven : "Het royaltyboek voor kinderen" wat ons toch wat verwonderd doet opkijken.

Het derde boek is van de pen van Kris WAGNER " De Schone en de koning; Barones de Vaughan en Leopold II". Die het boek leest merkt onmiddellijk dat het bijna volledig steunt op het boek dat Barones de Vaughan door de Franse schrijver Paul FAURE in 1936 liet verschijnen. We moeten hierbij zeggen dat "De Schone en de koning", dat in 2000 verscheen zeer degelijk is en natuurlijk nog meer biografische gegevens bevat dan het werk dat in 1936 verscheen. Het leest zeer vlot en ook van de onderaardse tunnel (in de Parijsstraat) is er sprake, zelfs met een tekeningetje naar een oud archiefplan getekend.

De auteur heeft de benaming van "Très Belle" die Leopold II aan Barones de Vaughan gaf, steeds vertaald als "Zeer schone" wat niet precies de geest van die tijd weergaf.

Omer VILAIN

## HET SCHIP "A.I.A."

door **Robert OUVRY**

Na zijn reis door Indië en Egypte riep koning Leopold II, op 12 september 1876, een internationale conferentie bijeen in Brussel om centraal Afrika te verkennen. Het was het begin van zijn Kongolese droom die werkelijkheid werd bij de stichting van de "Association Internationale Africaine". Deze was zeer actief vanaf 1877.

Koning Leopold II ontving Henry Morton STANLEY (eigenlijk James ROWLAND geheten) in juni 1877 in Oostende en stuurde hem in 1879 en 1882 naar Kongo om er de bevaarbaarheid van de Kongostroom te bestuderen.

STANLEY, gekend onder de bijnaam Boula-Matari of "rots breker", had de uiteenneembare boot "Lady Alice" mee gekregen waarmee hij vanuit Zanzibar met 300 dragers en drie blanke verkenners aan het Victoria meer aankwam. STANLEY was vertrokken eind 1874 en kwam, totaal uitgeput, aan in Boma op 9 augustus 1877. De drie blanken waren onderweg overleden en er bleef nog een derde van zijn Zanzibarieten over. De "Lady Alice" was vervangen geworden door de kleine stoomboot "En Avant" en bijgestaan door de "A.I.A." of "Association Internationale Africaine". Een andere rivierstoomboot was de "Peace" van de Engelse missionaris GRENFELL die in 1884 de benedenloop van de Lomami verkende.

Koning Leopold II kocht nog een jacht, de "Royal" met thuishaven Oostende, en het is de S.S. Barga die het schip naar Vivi bracht met materiaal voor STANLEY. Deze bleef dienst doen in de monding van de Kongostroom tussen Vivi en Matadi. Het tweede jacht dat de koning aankocht was de "Heron" die dienst deed tussen Banana en Boma.

De "A.I.A." verbleef gedurende vijftig jaar in Kinshasa onder de hoede van de territoriale dienst.

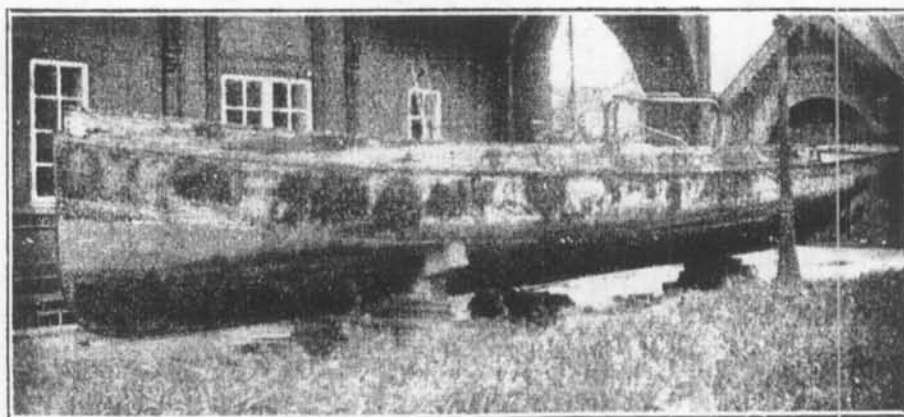
Het was Honoré BORGERS die stappen ondernam bij de toenmalige minister Henri JASPAR om de "A.I.A." terug naar België, en meer bepaald naar Oostende, te laten overbrengen.

Henri, Honoré BORGERS was geboren te Oostende op 8 september 1885. Hij was in het huwelijk getreden te Antwerpen op 27 juli 1885 met Marie ZELLIEN en woonde in de Londenstraat 9, Oostende. In 1910 was hij medewerker van het weekblad "L'Echo d'Ostende" en in 1911 werd hij directeur van de Berg van Barmhartigheid. Hij verbleef in Kongo tijdens de oorlog 1914-18 en zijn zoon Léon, geboren te Oostende op 06 januari 1897, verbleef nog in Kongo in 1926. Toen Honoré BORGERS terug kwam naar België werd hij stichter en voorzitter van de vereniging "Kolonialen der Kust".

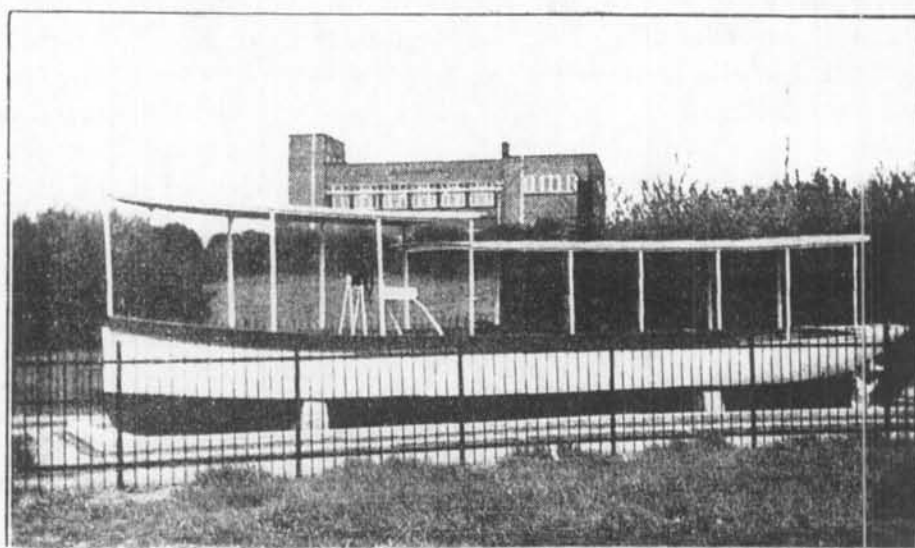
Maar de vraag om de "A.I.A." naar Oostende te laten overbrengen verliep niet zonder moeilijkheden. Het Koloniaal Museum van Tervuren dacht meer recht te hebben op het scheepje dan Oostende en het werd een dossier dat nog dikker werd dan dit van de "Victory" van NELSON.

Minister JASPAR hakte uiteindelijk de knoop door en Oostende kreeg de "A.I.A.". Het was toevallig de "Stanleyville" die het schip naar Antwerpen vervoerde waar het op 01 juli 1927 aankwam. Het schip had veel afgezien en het trok meer op een zeef dan op een rivierboot. Men kon dit 12 meter lang wrak in geen enkele zaal plaatsen en daarom werd het overgebracht naar de koninklijke stallingen.





*A son arrivée à Ostende.*



*Etat actuel.*

Photo A. Pottier.

Na een flinke onderhoudsbeurt door de Stedelijke Vakschool van Oostende kreeg het een overdekte plaats in het Leopoldspark. Later kwam het op een meer maritieme plaats terecht, nl. aan de Demeysluis bij het Vindictive monument.

In "L'Echo d'Ostende" van 26 februari 1932 lezen wij dat bij de Algemene Vergadering van de Koloniale der Kust BORGERS zijn ontslag aanbood als voorzitter daar hij naar Brussel wou gaan wonen. De Brusselse lucht moet hem niet goed bevallen zijn want hij overleed daar op 18 april 1932. De Honoré Borgersstraat is in Oostende gekend, maar weinigen weten wie die man eigenlijk was.

In 1960 werd Kongo onafhankelijk. Maar waarom de "A.I.A." terug naar het toenmalige Leopoldstad moest blijft een raadsel. De Kongolezen wisten niets af van de geschiedenis van het schip en lieten het op een braakliggend stuk grond liggen. Het koper van de machines werd na enkele dagen gestolen en het wrak ging na een paar weken naar het oud ijzer. STANLEY draaide zich, voor de zoveelste maal, in zijn graf om.

U ziet op de foto's het wrak van de "A.I.A." bij zijn aankomst in 1927 en op zijn laatste plaats in Oostende, met de Rijksmarineschool op de achtergrond.

## Jan Bart

door Simon IPPEL

Oostendenaar of niet?

In de periode tussen 1600 en 1700 is Jan Bart een van de vele kapers die de zee onveilig maakte voor de Engelse en Hollandse schepen. Maar wie was deze Jan Bart?

Hij werd geboren in 1650 te Duinkerke in de Boomstraat. Zijn vader noemde Korneel en zijn moeder Katrien. Duinkerke behoorde toen nog tot het Graafschap Vlaanderen. Het is pas in 1662 dat deze stad bij het Franse koninkrijk ingelijfd werd, maar ze bleef uitgesproken Vlaams.

Reeds op tienjarige leeftijd monsterde hij zich aan als dekjongen op een Nederlands schip van de Verenigde Provinciën onder Admiraal de Ruyter. Ze deden o.a. een expeditie naar Chatham waarbij ze de Engelse vloot in haar thuishaven vernielden (juni 1667).

De zee zat hem in het bloed door zijn vader. Het was een zeer woelige periode. Men werd als Vlaming geboren, stond op en men was Fransman, tegen de middag kon men Spanjaard zijn en 's avonds Engelsman, om terug op te staan als Fransman. Maar het werk bleef hetzelfde.

Zoals men zegt: men veranderde van hemd alsof het niets was.

In 1672 verklaarde Frankrijk de oorlog aan de Nederlandse Republiek en wie niet in Franse legerdienst wilde gaan, moest als zeeman kaper spelen en op eigen houtje oorlog voeren.

Zo kreeg onze Jan reeds op 22-jarige leeftijd het bevel over een kaperschip dat aan een Duinkerke reder behoorde (een zekere Omaer). Het vergde veel moed om "ter kaperen te varen". In weer of onweer, aanvallen of aangevallen te worden, men moest geen zacht volkje aan boord hebben. Overall werd er geronseld, vooral onder allerlei schorremorrie, uit verdachte taveernes of onder hen die samen met hun familie honger hadden. En omdat de visvangst niet meer loonde gingen men kaperen.

Dit soort mensen in bedwang houden was niet steeds gemakkelijk, maar Bart kende zijn volkje en... hij werd op de handen gedragen. Hij bevocht dan ook zegerijk het ene na het andere schip en de buit was steeds groot ten voordele van zijn baas en de bemanning.

De koning kende zijn pappenheimer en had van zijn daden gehoord. Hij bevorderde hem in zijn Koninklijke Marine tot luitenant (1679) en in 1686 tot kapitein van een fregat.

In 1688 verklaarde Frankrijk de oorlog aan Engeland (negenjarige oorlog) en het jaar daarop kreeg hij als gezagvoerder een groot oorlogsschip.

Lodewijk XIV had veel vertrouwen in hem en hij kreeg dan de opdracht om samen met de Franse graaf Forbin, een transportvloot van Le Havre naar Duinkerke te brengen.

Verraden door spionnen werd hij op de terugvaart door een Engelse overmacht aangevallen. Hij verdedigde zich moedig en het is door de onhandigheid van graaf Forbin dat hij overmeesterd werd en gevangen genomen. Hij kon uit de gevangenis van Plymouth ontsnappen en roei met een vissersjool naar Duinkerke.<sup>1</sup> Dergelijke vernedering neemt hij niet. De Engelsen hebben intussen Duinkerke geblokkeerd door een gordel met zwaar gewapende oorlogsbodems aan te leggen.

Uitvaren is onmogelijk en de Duinkerke vloot is machteloos maar hij zal het onmogelijke wagen.

Op een nacht laat hij een sloep uitzetten, hij zoekt de smalle doorgang tussen de zandbanken en de gevaarlijke stromingen<sup>2</sup>. Terug van zijn verkenningstocht staat zijn besluit vast. Onmiddellijk geeft

<sup>1</sup> Als dit waar is weten we niet, maar een prestatie is het zeker.

<sup>2</sup> De Engelsen durven die niet naderen, er is gevaar te stranden of vast te zitten.

hij bevel de gevechtsposten te bezetten en de Duinkerke vloot vaart uit. Hijzelf voorop met de "Alcyon" en in lijn alle andere schepen. Bij het klaren van de dag merken de Engelsen dat de haven leeg is, maar het is te laat.

In tussen heeft Bart reeds enkele transportschepen buit gemaakt en de volledige Nederlandse vissersvloot bij de Doggersbank vernietigd. Nu vaart hij richting Engelse kust en hij wil Engeland treffen in het hart. Het kasteel van Withrington en de omliggende dorpen Draidge en Chilborne werden in brand gestoken ter vernedering van Albion.

Te Versailles en in de straten van Parijs worden de vlaggen uitgehangen en feest gevierd. Maar de koning en zijn hof interesseren hem niet, hij is de ruwe volksjongen gebleven en Frans kent hij zelfs niet.

Toch moet hij voor de koning Lodewijk XIV komen. Daar verschijnt hij met zijn pijp in de mond en zijn kaperspluntje aan. Wanneer de koning hem vraagt hoe hij de blokkade heeft doorbroken, moet het vertaald worden. Dan stormt hij op lachende hovelingen af en baant zich een weg door met de armen te zwaaien terwijl roepende: "zo!". De koning lacht en bevordert hem tot hoofd van het Duinkerke vlooteskader.

Maar de oorlog is niet ten einde. Frankrijk kent hongersnood omdat de Nederlandse en Engelse vloot elke toevoer van levensmiddelen afsnijden. Terwijl men aan het hof fuift en danst hebben de gewone mensen honger en sterft de bevolking.

In de Noordse haven Vleker liggen er honderden schepen met graan, maar wie zal ze halen?

Hoe is de toestand te Duinkerke? Lijken worden in gemeenschappelijke kuilen begraven. Het volk wordt opstandig. De uit gehongerde mensen komen dag en nacht vóór het huis van Jan Bart om eten schreeuwen. Aan de koning vraagt hij versterking van zijn vloot, uitvaren zou zelfmoord betekenen. De administratie gaat traag. Toch besluit hij, het is overwinnen of sterven. Hij geeft bevel om aan te monstere en nog dezelfde avond kan hij uitvaren met zeven fregatten. Maar de Hollanders zijn hem voor geweest.

Onder de leiding van Admiraal Hyde de Fries hebben de Nederlanders met een machtige vloot de graanbodems gepraaid en onze Jan komt ze tegen ter hoogte van het eiland Texel. Geheel onverwachts duikt hij op en zet regelrecht koers naar het Hollandse vlaggenschip. Zijn "Maure" steigert onder het zwaar geschut van Hyde de Fries. Die tracht nog zijn schip "De Prins van Friesland" te keren, maar hij kan een enterling niet meer voorkomen. Nu wordt het een strijd van man tegen man, maar tegen de roekeloosheid van de Duinkerkenaars is niets te doen. De admiraal sneuvelt, het Nederlands paviljoen en de mastvlag worden neergehaald. Jan Bart heeft Frankrijk van de hongersnood gered en triomfantelijk vaart hij met honderd graanschepen naar zijn thuishaven.

Zelf gaat hij het niet melden aan de koning hij stuurt zijn zoon Frans naar Versailles om aan de koning het paviljoen te overhandigen. Hij blijft liever bij zijn Duinkerke gewone volk.

De koning benoemt hem tot ridder en luitenant ter zee. In 1697 werd de vrede gesloten.

<sup>3</sup>

Deze overwinning was zijn laatste heldendaad. Hij die zoveel stromen heeft getrotseerd stierf aan een verkoudheid in 1702.

Jan Bart was een wilde kerel, ruw en een vechter die alleen thuis was op zee en in de strijd. Ondanks alle eerbewijzen geven ze hem een dimensie waar we als Vlaming fier mogen op zijn. Maar met Oostende heeft hij niets te maken, alhoewel er een straat naar hem genoemd is.

Zijn beeld staat in brons op de markt te Duinkerke en toen in 1940 Duinkerke platgebombardeerd werd, bleef alleen onze trotse Bart overeind staan. Was het soms een getuigenis van onverzettelijke moed en koppigheid?

---

<sup>3</sup> Ook zijn zoons liet hij kennis maken met het harde leven op zee. Een daarvan François CORNIL (1677-1755) zou later vice-admiraal worden van Franse vloot. Hij heeft zijn naam later verfranst.

## GEDENKSTENEN EN –PLATEN TE OOSTENDE (6<sup>e</sup> deel)

door Roger TIMMERMANS

Nieuwe Watertoren – Populierendreef – Maria-Hendrikapark

Op 18 juli 1959 werd deze eerste steen  
van de watertoren gelegd door  
ZIJNE EXCELLENTIE de heer PAUL MEYERS  
Minister van Volksgezondheid en van het  
Gezin. In aanwezigheid van de Heren

J. PIERS, Burgemeester, R. DE KINDER, K. DEHOUCK, H. EDEBAU,  
F. VAN CAILLIE, J. LAUWEREINS, Schepenen  
en M. SURMONT, Stadssecretaris

Ontwerp: Ir. F.G. Riessauw Gent

Aannemer: NV Vanonkelen Tienen



Tramstation – Wachtzaal – Leopold III-laan

De eerste steen onthuld door  
De heer Johan Sauwens  
Gemeenschapsminister van  
Openbare Werken en Verkeer

Te Oostende op 28/4/1989



Liggend beeld vóór nieuwe Bibliotheek

Metalen plaatje (zijkant)

SANTA DEVOTA  
Beschermvrouw van de zeelieden  
Stefaan en Livia Depuydt-Canestraro

Tekst op het voetstuk van het beeld

De rustende Devota drijft op de golven  
naar een veilige haven





Provinciaal Maritiem Instituut West-Vlaanderen – Mercatorlaan 15 – Voorgevel

Op 15.6.1963 werd deze eerste steen van de  
Stedelijke Visserijschool gelegd door  
JAN PIERS Burgemeester der stad Oostende  
in aanwezigheid van de Heren  
ROGER DE KINDER, KAMIEL DEHOUCK,  
HENRI EDEBAU, FRANS VAN CAILLIE,  
JOHN LAUWEREINS, Schepenen  
MICHEL SURMONT, Stadssecretaris

Ontwerper ARNOLD DE VOS  
Stadsingenieur-Architect  
Aannemer pvba PH. CLICTEUR



Brandweerkazerne – Velodroomstraat 13

Op 23 april 1994 werd de  
Commandopost  
van de nieuwe Brandweerkazerne  
officieel in gebruik gesteld door:  
Th. Kelchtermans, Vlaams Minister  
van Openbare Werken,  
Ruimtelijke Ordening en  
Binnenlandse Aangelegenheden  
en  
J. Goekint, Burgemeester

In aanwezigheid van  
L. Tobback, Minister van Binnenlandse Zaken  
en Ambtenarenzaken  
J. Christiaens, R. Makelberge,  
M. Quaegebeur, F. Bourgois,  
E. Six, D. Vermeesch, P. Van Laer,  
E. Vercruysse-Haghebaert,  
Schepenen  
J. Vandenabeele, Stadssecretaris

Brandweercommandant J. Decloedt  
Ir. Architect F. Decroos  
Ontwerper: N. Boeckx en partners  
Hoofdaannemer: Besix



Plantsoen Vuurkruisenplein

VUURKRUISENPLEIN

Ingehuldigd op 26.9.1965  
ter ere van de lokale  
Vuurkruisen-Oudstrijders 1914-1918

SALUS PATRIAE SUPREMA LEX



Belgisch Zeeinstituut voor Orthopedie vzw  
Zeedijk 286-288 Gang gelijkvloers

Eerbetoon aan

ANNA VERSTRAETE

Het Belgisch Zeeinstituut voor  
Orthopedie betuigt zijn innige  
dankbaarheid voor de toewijding,  
moed en liefde, waarmee ze zich  
45 jaar lang ten dienste stelde  
van onze patiënten.

1905 - 1990

En hommage à

ANNA VERSTRAETE

L'Institut Maritime Belge d'Ortho-  
pédie exprime sa profonde gratitude  
à celle qui durant 45 ans a mis  
à la disposition de ses malades  
son dévouement, son courage et  
son amour

1905 - 1990



Belgisch Zeeinstituut voor Orthopedie vzw  
Zeedijk 286-288 Gang gelijkvloers

Uit erkentelijkheid aan

LEON LAURENT

dank zij wie het Belgisch Zeeinsti-  
tuut voor Orthopedie  
heeft kunnen heropleven na de  
Tweede Wereldoorlog.  
Hij heeft zijn ganse leven geijverd  
voor de bewoners van het Instituut  
met als enige doelstelling ten  
dienste staan van de patiënten,  
die zich aan diens zorgen toe-  
vertrouwden.

1903 - 1991

En reconnaissance à

LEON LAURENT

grâce auquel l'Institut Maritime  
Belge d'Orthopédie  
a pu revivre après la Deuxième  
Guerre Mondiale.  
Il a oeuvré durant toute sa vie  
à la promotion de l'Institut,  
dans le seul but de servir les  
patients qui s'y sont confiés.



Gedenkplaat Kerk O.L. Vrouw Koningin – Hertogenplein

Toegewijd aan Onze Lieve Vrouw Koningin  
gebouwd door de Stad Oostende, werd deze kerk  
op ZATERDAG, 11 JULI 1959, plechtig INGEZEGEND  
door Zijne Excellentie Monseigneur, E.J. DE SMEDT,  
Bisschop van Brugge, bijgestaan door hunne Excellenties  
Monseigneur LOMMEL, Bisschop van Luxemburg en  
Monseigneur BARTHE, Bisschop van Monaco,  
in aanwezigheid van de Heren J. PIERS, Burgemeester,  
R. DE KINDER, K. DEHOUCK, H. EDEBAU, F. VAN CAILLIE,  
J. LAUWEREINS, Schepenen. M. SURMONT, Stadssecretaris  
en Z.E.H. BORRE, Pastoor der Parochie.

Ontwerper: S.R. SMIS - Architect  
Aannemer: Alg. Ondern. Wwe. J. VAN COILLIE



Belgisch Zeeinstituut voor Orthopedie vzw  
Zeedijk 286-288 - Gang gelijkvloers

Gesticht in 1897  
door Dr. ARM. DELCROIX  
en de Eerw. Zuster DEMEESE  
werd dit Instituut,  
vernield in 1944,  
heropgebouwd  
en plechtig ingehuldigd  
op 3-VII-1954  
in het bijzijn van  
H.M. Koningin ELISABETH  
de heer Minister van Openbare  
Werken en Wederopbouw  
de Heer Minister van Volksgezondheid  
en van het Gezin  
Tal van Burgerlijke en  
Geestelijke Personaliteiten.

Fondé en 1897  
par le Dr. ARM. DELCROIX  
et la Rév. Soeur DEMEESE  
cet Institut,  
détruit en 1944,  
a été reconstruit  
et solennellement inauguré  
le 3-VII-1954  
en présence de  
S.M. la Reine ELISABETH  
M. le Ministre des Travaux  
Publics et de la Reconstruction  
M. le Ministre de la Santé  
Publique et de la Famille  
et de nombreuses Personnalités  
Civiles et Religieuses



7 – VII – 1957      60<sup>e</sup> Verjaardag  
HULDE AAN DE STICHTERS

De Beheerraad  
Dr. Ed. Delcroix, Voorzitter  
MM. J. Bagage, H. Vermeulen,  
Ondervoorzitters  
MM. Bastin, Coeckelbergh,  
A.J. Delcroix, Laurent, Moreau,  
Vandenheuvel, Mej. Verstraete,  
Beheerders

7 – VII – 1957      60<sup>e</sup> Anniversaire  
HOMMAGE AUX FONDATEURS

Le Conseil d'Administration  
Dr. Ed. Delcroix, Président  
MM. J. Bagage, H. Vermeulen  
Vice-Présidents  
MM. Bastin, Coeckelbergh,  
A.J. Delcroix, Laurent, Moreau,  
Vandenheuvel, Melle Verstraete,  
Administrateurs

De Geneesheer-Bestuurder:  
Dr. E. Berckmans  
De Algemene Aalmoezenier:  
Eerw. Kannunnik Heylen  
De Bestuurster:  
Eerw. Zr. Van Gobbelschroy

Le Médecin-Directeur  
Dr. E. Berckmans  
L'Aumônier-Général:  
Rév. Chanoine Heylen  
La Directrice:  
Rév. Sr. Van Gobbelschroy



Stedelijk Openluchtcentrum "DUIN EN ZEE - Fortuinstraat 128

Heden 16-7-1957 werd alhier de eerste steen gelegd van dit gemeentelijk speelpleingebouw door de Heer Volksvertegenwoordiger Adolf Van Glabbeke Burgemeester der Stad Oostende en Schepen van Openbaar Onderwijs en Schone Kunsten in aanwezigheid van de heren Emiel Vroome, Jan Piers, Maurice Quaeghebeur, Kamiel Dehouck en Frans Van Caillie schepenen Michel Surmont, stadssecretaris  
Aannemer: Gustaaf Smis-Rau



Stedelijk Openluchtcentrum "DUIN EN ZEE" – Fortuinstraat 128

Op 30 juni 1958 werd het stedelijk speelplein ingewijd door:  
Volksvertegenwoordiger Adolf Van Glabbeke Burgemeester der Stad Oostende, Schepen van Openbaar Onderwijs en Schone Kunsten  
En de H.H. Schepenen: Emiel Vroome, Jan Piers, Maurice Quaeghebeur, Kamiel Dehouck, Frans Van Caillie.  
Stadssecretaris: Michel Surmont  
Aannemer: Gustaaf Smis-Rau



Rijksstation voor Zeevisserij – Ankerstraat 1

Het Rijksstation voor Zeevisserij werd op 22 September 1976 door de heer A. Lavens, Minister van Landbouw, ingehuldigd.

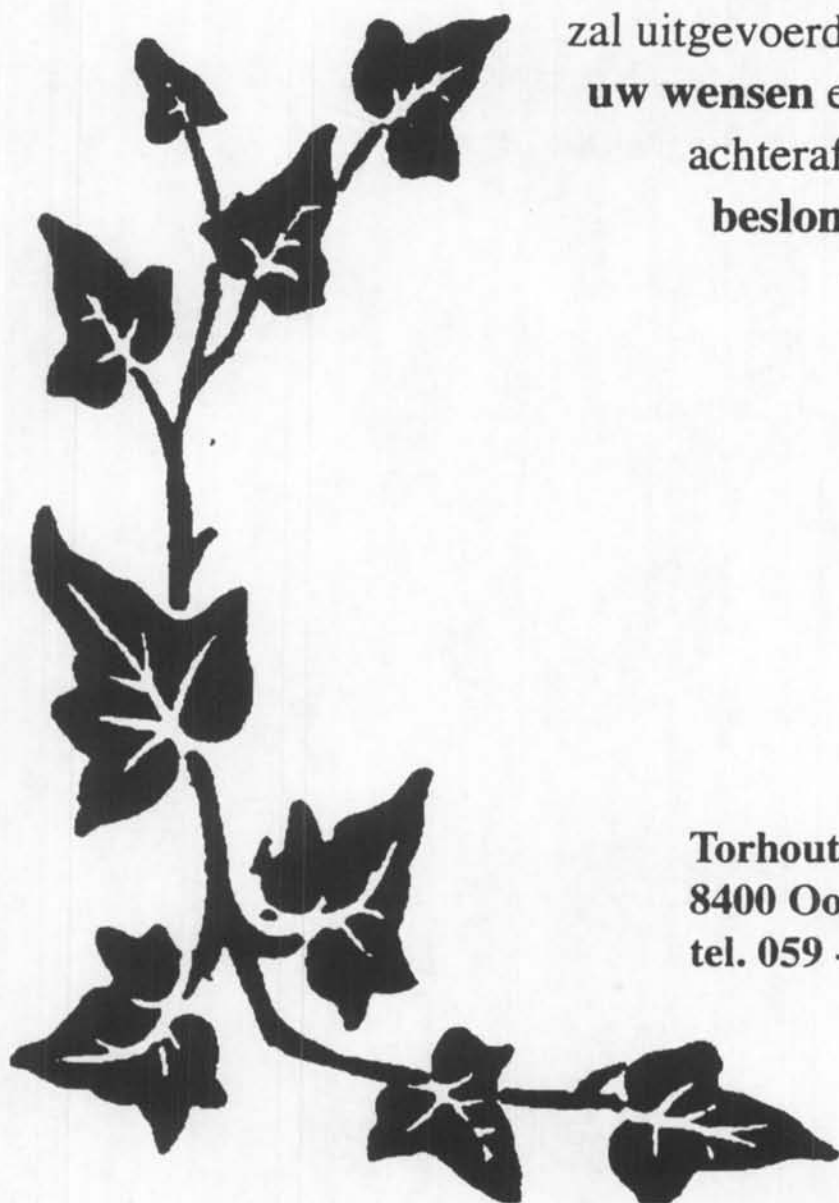




UITVAARTVERZORGING - FUNERARIUM

# 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