



“Visbennen op de kaai”

DE PLATE

V.U. Jean Pierre Falise, Hendrik Serruyslaan 78/19 - 8400 Oostende



lid van de unie der belgische periodieke pers

maritiem tijdschrift

Neptunus v.z.w.

Postbus 17

8400 Oostende

Tel. en Fax: **059/80.66.66**

e-mail: **vzw.neptunus@pi.be**

Neptunus een Belgisch Maritiem tijdschrift

Met informatie

..... over de **Marine**

..... over de **koopvaardij**

..... over **vreemde oorlogsbodems**

..... over ons **maritiem verleden**

..... over de **havenactiviteiten** en

over nog zoveel meer **interessante maritieme aangelegenheden**

Abonneer U

of schenk uw vrienden of kennissen een abonnement

Jaarlijks abonnement: **€ 15**

Beschermd abonnement: **€ 20**

Weldoend abonnement: **€ 30**

te storten op rekening **473-6090311-30**
van Neptunus, Postbus 17, 8400 Oostende

DE PLATE

**TIJDSCHRIFT VAN DE KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING
"DE PLATE" (V.Z.W.) - OOSTENDE.**

Prijs Cultuurraad Oostende 1996.

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

Statuten gepubliceerd in de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad dd. 1-2 mei 1959, nr. 1931 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 16 juni 2004.

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen en weerspiegelen niet noodzakelijk de opinie van de Kring.

Tekstovernames 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 35

NUMMER 11

MAAND november 2006

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER

blz. 281: **R. STUYCK**: Pleziertochtjes op zee.

blz. 292: **F. GEVAERT**: De metamorfose van de haven van Oostende (deel 10).

blz. 301: Plate-veiling 2007.

Verbetering.

blz. 302: **M. CAPON**: Veloclub De Zeemeeuw Oostende (deel 14) – Oorlogsperiode 1940-1944

**HET DOCUMENTATIECENTRUM VAN DE HEEMKRING IS TE RAADPLEGEN
GEDURENDE DE OPENINGSDAGEN EN -UREN VAN ONS MUSEUM**

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

Correspondentieadres : Heemkring De Plate, Langestraat 69, 8400 Oostende.

Verantwoordelijke uitgever: . Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

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

Rekeningen : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

Het Bestuur

Erevoorzitters:

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Voorzitter:

Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende, tel. 059708815.

E-mail: falise.jp@scarlet.be

Ondervoorzitter:

Walter MAJOR, Kastanjelaan 52, 8400 Oostende, tel. 059707131.

Secretaris:

Nadia STUBBE, Blauwvoetstraat 7, 8400 Oostende, tel. 059800289.

E-mail: plate.oostende@telenet.be

Penningmeester:

Simone MAES, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

Leden:

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

Emile SMISSAERT, Hendrik Serruyslaan 4/9, 8400 Oostende.

Gilbert VERMEERSCH, Blauw Kasteelstraat 98/2, 8400 Oostende.

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

Schreven in dit nummer:

Raf STUYCK: Europagaanderij 125A, 8400 Oostende

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

NOVEMBER ACTIVITEIT

Door technische problemen kon de voordracht van 28 september 2006 met als onderwerp "DE OOSTENDSE ACTEUR HECTOR CAMERLYNCK" niet doorgaan.

De spreker, dhr. **Norbert HOSTYN**, is bereid deze voordracht te geven op

donderdag 30 november 2006 om 20 uur

in ons gewoon lokaal.

Voor de inhoud van de spreekbeurt verwijzen wij graag naar ons tijdschrift van de maand september.

Wij hopen stellig op uw aanwezigheid.

De namiddag- en avondvoordracht 'Oostende verandert', oorspronkelijk voorzien voor 30 november, worden verschoven naar een latere datum.

DECEMBER I ACTIVITEIT: Middagmaal en kleinkunstnamiddag

Onze jaarlijkse maaltijd en kleinkunstnamiddag gaan dit jaar door op

ZATERDAGMIDDAG 2 DECEMBER om 12u30

in een zaal van het Hotel Royal Astrid, Wellingtonstraat 1, te Oostende.

Op het menu staat

EEN BUFFET ALL-IN

Aperitief of fruitsap

Voorgerechtenbuffet met oesters (2 pp.)

Gerookte zalm, heilbot, tomaat gevuld met garnalen, vispasteien, zalm bell-vue

Gerookte ham, assortiment van koude vleeswaren, vleespastei.

Koude salades, verse groentjes, dressings en koude sausen

Gebakken filet van fazant met witloof

roomsaus en amandelkroketjes

Assortiment van huisgemaakte taarten, mini gebakjes, bavaroisgebak,

Chocolademousse, soesjes

Assortiment van vers fruit en kaas

Koffie of thee

Water en wijn inbegrepen.

Gezien het groot succes van de laatste jaren hebben wij opnieuw de heer Martin VANDERSTRAETEN gevraagd om de muzikale omlijsting te verzorgen. Als uitstekend pianist zorgt hij gedurende de ganse middag, voor een medley van zeer gekende wijsjes en meezingers.

De deelname in de kosten bedraagt € 37,50.

De betaling gebeurt door storting op rekening 380-0096662-24 van De Plate

H. Serruyslaan 78/19
8400 Oostende

Met vermelding "deelname aan de maaltijd van 3 december met X personen en dit **vóór 27 november**.

Indien U vreest dat Uw storting te laat zal zijn geef dan een telefoontje naar Jean Pierre Falise op het nr. 059708815.

Wij rekenen stellig op uw aanwezigheid en brengt vrienden en kennissen mee.

LIDGELD 2007

Het geld voor het lidmaatschap bij de Koninklijke Oostendse Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor het jaar 2007 als volgt vastgesteld:

Aangesloten lid:	11 Euro
Steunend lid:	15 Euro
Beschermend lid: vanaf	25 Euro

Enkel zij die tot nu toe niet gestort hebben (laatste storting ontvangen op 31 oktober) vinden hierbij een stortingsbulletin.

Simone MAES
Penningmeester

Pleziertochtjes op zee

door Raf STUYCK

Bij het overlopen van de (indrukwekkende!) stapel tijdschriften *De Plate* die sinds 1971 verschenen, stellen we vast dat excursieboten daarin nauwelijks aan bod komen. Dit is wel eigenaardig aangezien toeristische uitstapjes op zee toch ten allen tijde een belangrijke troef betekenden in de evenementen-reeks die een "Stad aan Zee" te bieden had. Welnu, het is deze vaststelling die ons motiveerde om, in kort bestek, deze "rondvaart-boten" eens van naderbij te gaan bekijken.

Als we over excursies op zee spreken, moeten we onderscheid maken tussen twee typen die Oostende in het verleden gekend heeft.

Tot de eerste groep behoren de toeristische Kanaal-overtochten die, naast de klassieke reizigers-traffic, een attractie vormden voor de welstellende burgerij. Ze kunnen als verlengstuk aanzien worden van de "pleziervaarten" die de Engelsen al sedert het midden van de 19^{de} eeuw tussen Londen en de havens aan de Theemsmonding organiseerden. Gesterkt door het succes dat deze tochten kenden, besloot de *New Continental Express Company* in 1896 een toeristische heen-en-weer dienst over het Kanaal tussen Tilbury en Oostende op te starten. (1) Het waren wel degelijk ééndagstrips die bijvoorbeeld als volgt verliepen. Vertrek in Tilbury om 9 u. s'ochtends. Aankomst in Oostende om 15 u. Korte uitstap in de stad en om 16.30 herinscheping en terugvaart. Aankomst in Tilbury om 22.30 u..



Toeristische tochtjes vanuit de vaargeul waren rond 1900 eerder een zeldzaamheid

Het jaar daarop was het de beurt aan de *New Palace Steamers, Limited* waarvan de raderpakketboten "La Belgique" (69,5 m. lang) en de grotere luxueuse "La Marguerite" (104 m. lang) regelmatige blikvangers in de Oostendse haven zouden worden. We gaan hier niet verder in op deze Kanaal-excursies omdat dit onderwerp al uitgebreid aan bod kwam in twee uitstekende en goed gedocumenteerde bijdragen van R. Vancraeynest (Tijdschrift *De Plate*, okt. 1997 en sept. 1998) (2).

De tweede groep is veel kleinschaliger. Het zijn de lokale excursies die men zowat in alle badsteden aantrof.



Gewoonlijk werd ingescheept in de luwte van een golfbreker

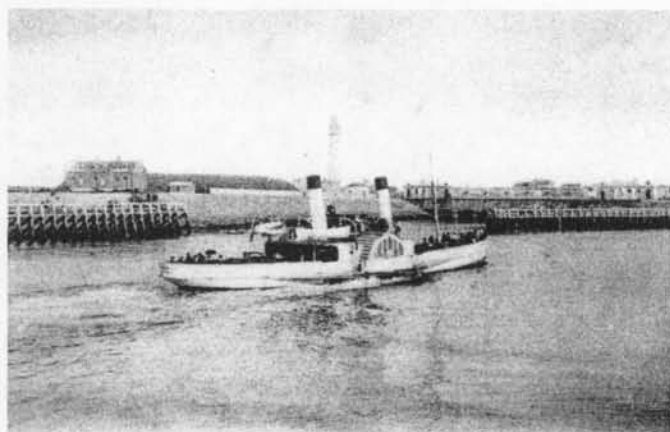


Toeristen klimmen aan boord van een Heistse schuit



De enige manier om droog aan wal te geraken

Gewiekste vissers hadden al lang geleden opgemerkt dat er tijdens het drukke zomerseizoen meer te verdienen was met het vervoer van badgasten dan met visvangst. Met hun scheepjes konden ze zich veroorloven hun passagiers op het strand te gaan oppikken. Droogvallen in de luwte van een golfbreker vergde daarbij wel wat schipperskunst. Niet alle vissersboten kwamen voor deze karwei in aanmerking. De Oostendse schipjes, schovers en sloepen kon men desnoods laten droogvallen maar het was duidelijk dat de Heistse schuiten hiervoor bij uitstek geschikt waren. (3). Robuuste platbodems waren dat waarmee ge rustig het strand kon opvaren en ze waren ruim genoeg om wel een dozijn passagiers aan boord te nemen. Als wind en tij wat tegenzaten, was er na de trip maar één mogelijkheid om de toeristen droog aan wal te krijgen: ze op de rug nemen en ze wadend door de branding tot op het droge dragen. Men kan zich voorstellen tot welke hilarische taferelen deze ongewone ontschepingen aanleiding gaven.



De Nelson in Oostende

De eerste gemotoriseerde uitstapjes op zee startten in Oostende aan boord van de Engelse 165 ton metende raderstoomboot *Nelson*. Deze elegante witte raderstoomboot met zijn twee achterover hellende schouwpijpen, had al een bewogen carrière achter de rug toen hij in 1897 voor het eerst in Oostende aankwam. Het schip werd in 1875 in Preston op de werf Allsup & Son gebouwd in opdracht van de *South Blackpool Jetty Co Ltd.*, een firma die excursietochtjes vanuit Blackpool organiseerde. Na acht seizoenen werd de *Nelson* verkocht en veranderde dan achtereenvolgens in korte tijd tot vier maal toe van eigenaar. Daarbij werd ze nu eens als plezierboot, dan weer als

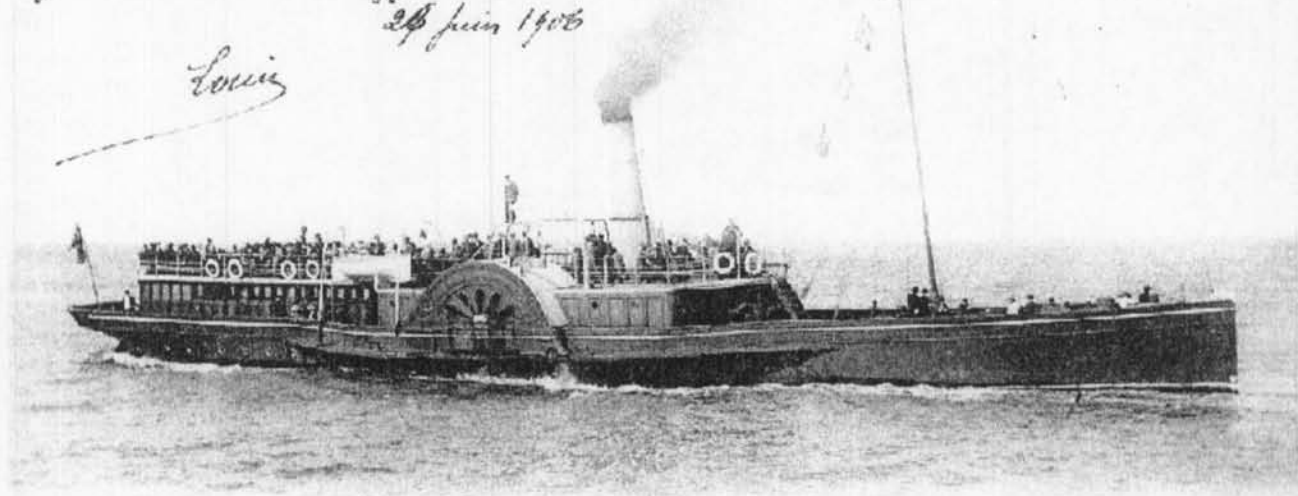
sleepboot gebruikt. Uiteindelijk kwam de *Nelson* in Hastings terecht waar ze beheerd werd door reder Richard Collard uit Newhaven. Deze man scheen het niet zo nauw te nemen met de naleving van de scheepvaartreglementen en kreeg dan ook herhaaldelijk last met de havenautoriteiten. Toen Collard in 1897 een zware sanctie opliep omdat hij het maximaal toegestane aantal passagiers op zijn schip ver overschreden had, hield hij het daar voor bekeken en bracht de *Nelson* naar Oostende. (4).

*Les fils à bord du Southampton
s'embrassent - Leur papa en
fait autant très affectueux aussi.*

En vue du Waudelcaan

28 juin 1906

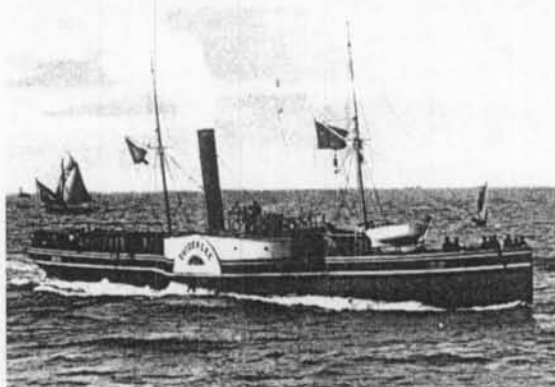
Louise



OSTENDE - LE SOUTHAMPTON

Volgestouwd met een massa toeristen stoomt de Southampton Oostende binnen

Na een succesrijk seizoen waarin het schip geregeld korte uitstapjes op zee en tochtjes naar Blankenberge maakte, bood Collard zijn schip te koop aan maar er daagde niet zo gauw een solvabele koper op zodat hij besloot de *Nelson* zelf verder te runnen. Blijkbaar deed hij dat niet slecht want in 1903 kon hij zich al een tweede schip veroorloven. In zijn geboortestreek Newhaven kocht hij een nog iets grotere raderstoomboot, de *Southampton*.



Aanvankelijk voer de Reine des Plages nog onder de oude naam Zuiderzee

Deze 203 ton metende boot was eigenlijk niet zo jong meer. In 1872 was zij bij Barclay, Curle in Glasgow gebouwd voor de *Southampton, Isle of Wight & South of England Royal Mail Steam*

Packet C°. Het schip had maar één schouwpijp die, zoals toen nog gebruikelijk was bij *compound diagonal* machines, vóór de raderkasten geplaatst was. Het was een relatief traag schip dat maximaal 12 knopen liep. Er was ruimte aan boord voor 272 passagiers. (5). Tijdens haar intensieve carrière als ferry tussen Southampton en het eiland Wight, werd ze in 1881 gecharterd om de *Lord Elgin* (een bekende Red Funnel steamer) een tijd lang te vervangen toen die averij had opgelopen. In 1897 moest er een nieuwe stoomketel geplaatst worden en in 1902 werd de *Southampton* verkocht en vervangen door de modernere *Solent Queen*. Het jaar daarop werd ze andermaal verkocht en kwam toen in handen van Collard die er enkele maanden excursies mee vaarde voor de kust van Sussex vanuit Newhaven. Dan bracht hij haar naar Oostende waar ze toeristische uitstapjes deed. Tot ze in 1907 opnieuw verkocht werd en verhuisde naar de kust van North Wales waar ze, herdoopt als *St Elian*, excursies maakte. In 1914 werd ze opgelegd en in 1915 op de werf Wards in Briton Ferry gesloopt werd. (6).

Ondertussen was de blijkbaar onverslijtbare *Nelson* nog rustig blijven doorvaren tot ook zij het loodje moest leggen. Na zovele jaren dienst begonnen de technische mankementen zich dermate op te stapelen dat de onderhoudskosten de pan uit rezen. In 1919 was het afgelopen en werd het schip naar de sloperij verwezen. Daarmee verdween dan de oude, vertrouwde *Nelson* uit Oostende.

Blankenberghe. Le bateau de promenade „Reine des Plages”.



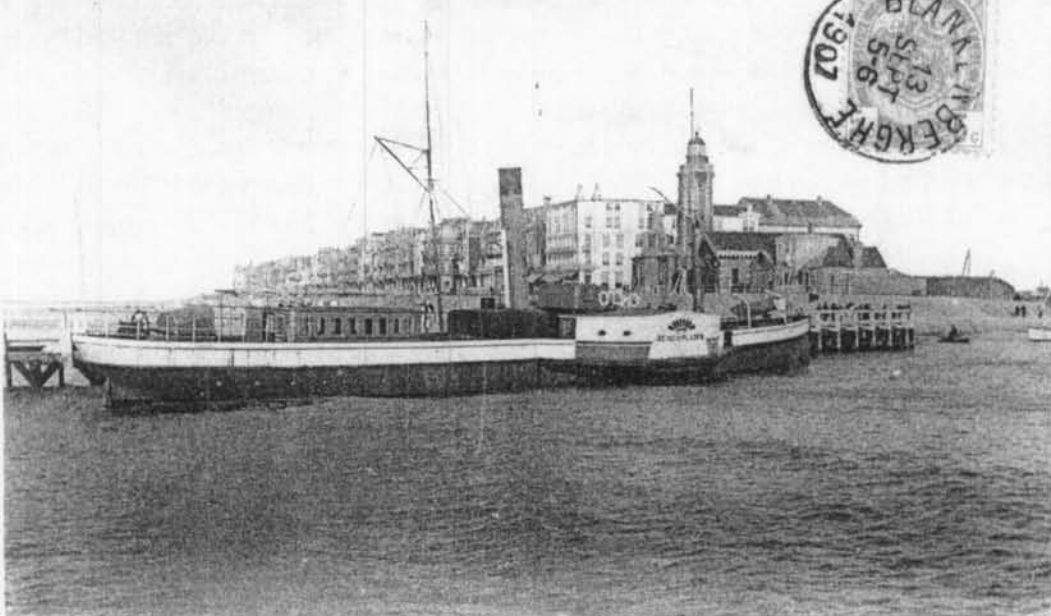
De Reine des Plages in Blankenerge

Inmiddels had het initiatief van de ondernemende Brit navolging gekregen. Een Nederlander uit Alkmaar, Cornelis Bosman die al enige ervaring had opgedaan met overzetters, wilde het ook wel eens met excursieboten proberen. Bosman was nog vrij jong maar hij was geen beginneling meer. Al in 1888 had hij het “schip met de langste naam uit de Hollandse maritieme geschiedenis” gekocht. Zijn *Commissaris des Konings, Baron Van Panhuys* van de *Zuiderzee Stoomboot Maatschappij* was gebouwd in 1865 op de werf J.& K. Smit, Kinderdijk voor de overzetsdienst Harlingen-Amsterdam. Het was een fors schip met 51 m. lengte en 5,40 m. breedte. Haar tweecylinder-machine leverde 90 npk. Bosman had het schip herdoopt tot *Zuiderzee* en het – na een ingrijpende verbouwing - ingezet op de veerdienst Enkhuizen-Stavoren.

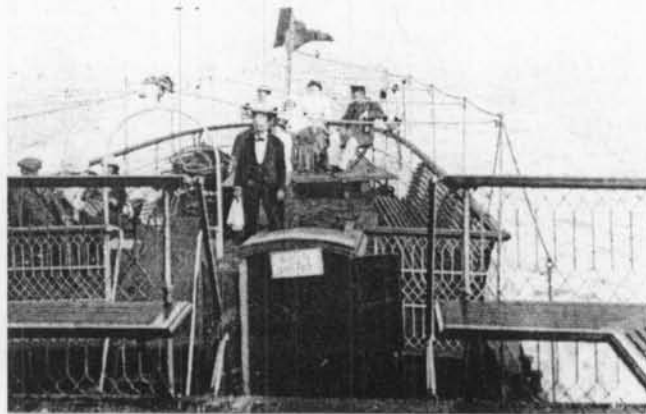
In 1904 kwam Bosman dan met zijn *Zuiderzee* naar Oostende en herdoopte haar tot *Reine des Plages*. Na enkele maanden werd het schip verkocht aan een Belgische onderneming die er verder zeetochtjes mee ondernam. Tijdens het hoogseizoen werd geregeld heen en weer gevaren tussen

Oostende en Blankenberge. Negen jaar bleef het schip actief in Oostende tot het in 1913 verkocht werd aan een Engelse reder die er het schamele bedrag van 800 Engelse ponden voor neertelde.

Blankenberge. Le bateau de promenade „Reine des Plages”.



De Walcheren van Lobbestal, later omgedoopt tot Marguerite I



Aan boord van de Walcheren

(7). Gentenaar Lobbestal-Van den Bosch had, tijdens een tocht door Zeeland, daar de Hollandse overzetboten aan het werk gezien. Toen in oktober 1909 de *Provinciale Stoombootdienst op de Westerschelde* hun overzetter *Walcheren* van de hand deden, aarzelde hij geen moment en kocht het schip (8).

De *Walcheren* was een stalen raderstoomschip dat op de werf *De Schelde* in Vlissingen gebouwd was in 1887. Het was 42,67 m. lang en 6,10 m. breed. De 3 cyl. Tri. Exp.- machine leverde 500 IPK en het had, zoals de *Southampton*, een “koproer”. Dat onderdeel was belangrijk want het verschafte de mogelijkheid de havengeul achteruit buiten te varen en daar op stroming te draaien. In het drukke seizoen leverde dat een flinke tijds winst op aangezien er in de vaargeul niet moest omgezwaaid worden bij het aanleggen tegen het staketsel.

In 1910 werd het toeristisch seizoen ingezet met zeetochtjes vanuit Oostende. Nog onder dezelfde naam voer het schip enkele jaren verder tot het herdoopt werd in *Marguerite I*.

De *Marguerite I* was, zoals verder zou blijken, de koploper van een reeks van vier gelijknamige Oostendse excursieboten die in latere jaren de lange traditie van de toeristische uitstapjes op zee zouden voortzetten. Het was ook de laatste raderstoomboot van onze kust; de nostalgische vertegenwoordiger van een vervlogen era.



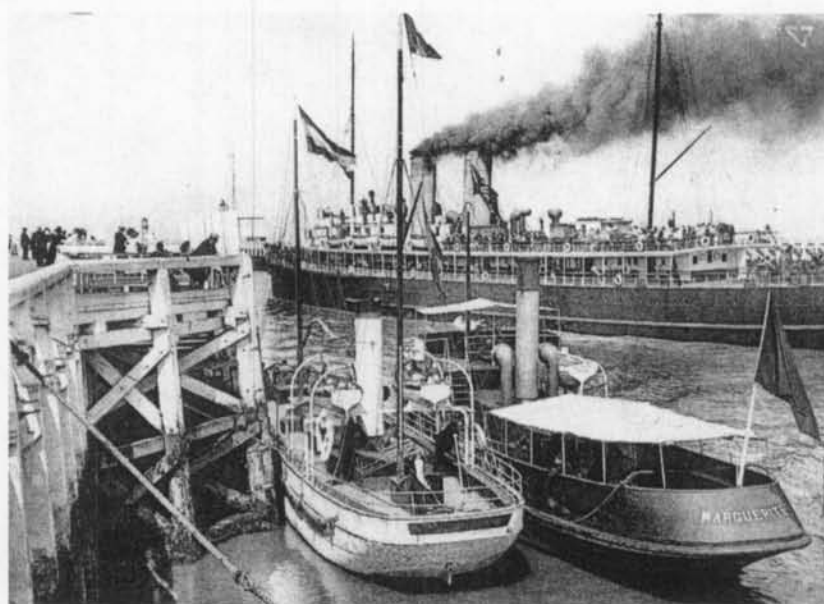
De Marguerite I, ex Walcheren aan het staketsel



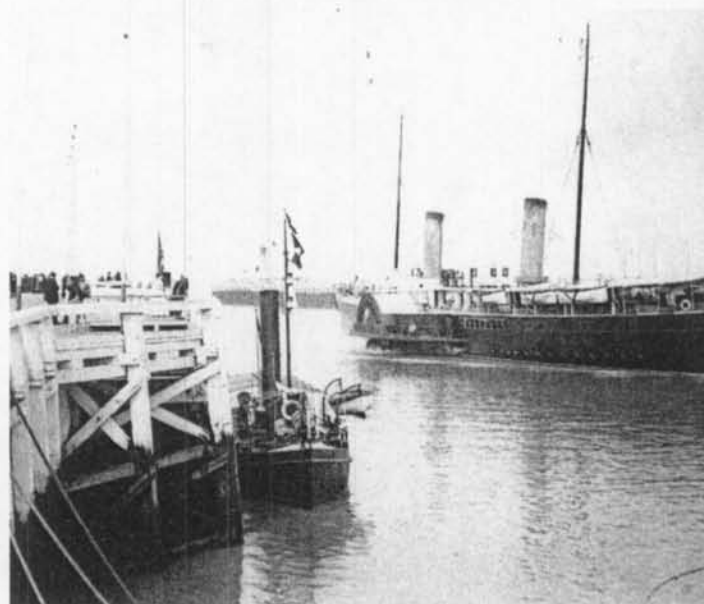
Achteruit buiten varen was geen probleem voor de Marguerite I vermits het schip een koproer had

In de jaren vóór de Eerste Wereldoorlog waren zeetochtjes bij de toeristen al bijzonder in trek. In de naoorlogse jaren hernam die trend en zette zich sterker door dan ooit. In snel tempo kwamen er rondvaartboten bij en er ontstond een scherpe concurrentie tussen de uitbaters. Geregeld zag men twee tot zelfs drie rondvaartboten zich verdringen tegen het Westerstaketsel waar kon ingescheept worden. De laatste raderstoomboot was al lang vergeten en vervangen door een kleine sneeuwwitte schroefstoomboot, de *Marguerite II* die al dadelijk gevolgd werd door de iets grotere gitzwarte *Marguerite III*. Terzelfdertijd kwam de concurrentie opzetten met de piepkleine *Flora* uit Gentbrugge, die in 1919 verscheen, en wat later met de grote witte *Ondine* van Cornelius Vandenmeerssche uit Gent.

De *Flora* was in feite een sleepbootje zoals er in die tijd enkele werkzaam waren op de binnenwateren. Zoals al haar soortgenoten had zij een telescopisch neerklapbare schouw om onder de bruggen te kunnen doorvaren. De firma Haeck & Van de Meersche van Dendermonde gebruikte twee van dergelijke stoombootjes om de vaargeulen van de Antwerpse sluizen met hun gepatenteerd sleep-ploegen-systeem op diepte te houden. Het laatste nog bestaande exemplaar van deze stomers, de *Amical* wordt door het Nationaal Scheepvaartmuseum in Antwerpen naast de "hangars" aan 't Steen bewaard (9).



De witte Marguerite I naast de zwarte Marguerite II

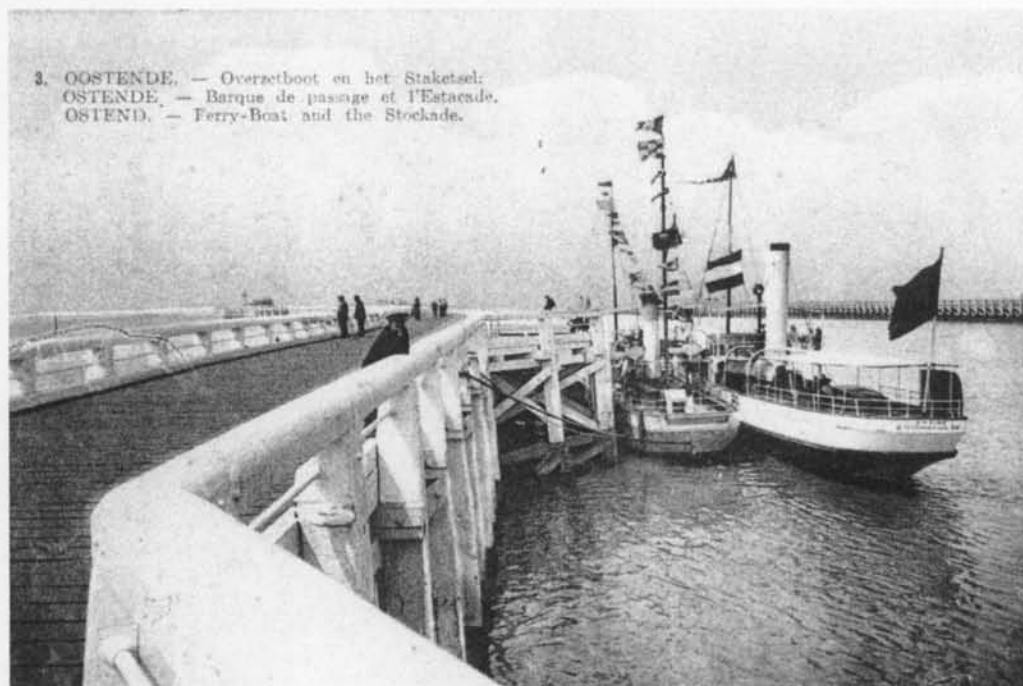


De Flora met de Princesse Henriette op de achtergrond

In de twintiger jaren liepen de zaken zo goed dat in 1923 er zelfs een excursieschip uit Antwerpen in Oostende zeetochtjes kwam maken. Petrus Verschelden had immers Oostende uitgekozen voor zijn *Juliette I* terwijl hij met zijn *Juliette II* vanuit Blankenberge uitstapjes organiseerde naar het lichtschip De Wandelaar.

In 1925 kwam de laatste van de reeks, de *Marguerite IV*, een ranke witte stomer met een onopvallende kleine schouwpijp. Dan bleef het een tijd lang rustig totdat de Tweede Wereldoorlog het toeristisch leven aan de kust volledig lam legde. Maar nauwelijks was de oorlog voorbij of daar

verschenen de eerste na-oorlogse excursie-vaartuigen. Nu is "vaartuigen" ietwat eufemistisch uitgedrukt want de rijdende-varende gedrochten die de Geallieerden ons nalieten, waren niet direkt voorbeelden van maritieme esthetiek! Toch zijn het echte tijdsdocumenten en in zekere zin zijn ze uniek omdat het wellicht de enigste oorlogstuigen zijn die ooit voor plezier-doeleinden konden aangewend worden.



3. OOSTENDE. — Overzetboot en het Staketsel.
OSTENDE. — Barque de passage et l'Estacade.
OSTEND. — Ferry-Boat and the Stockade.

De Marguerite II en de Ondine



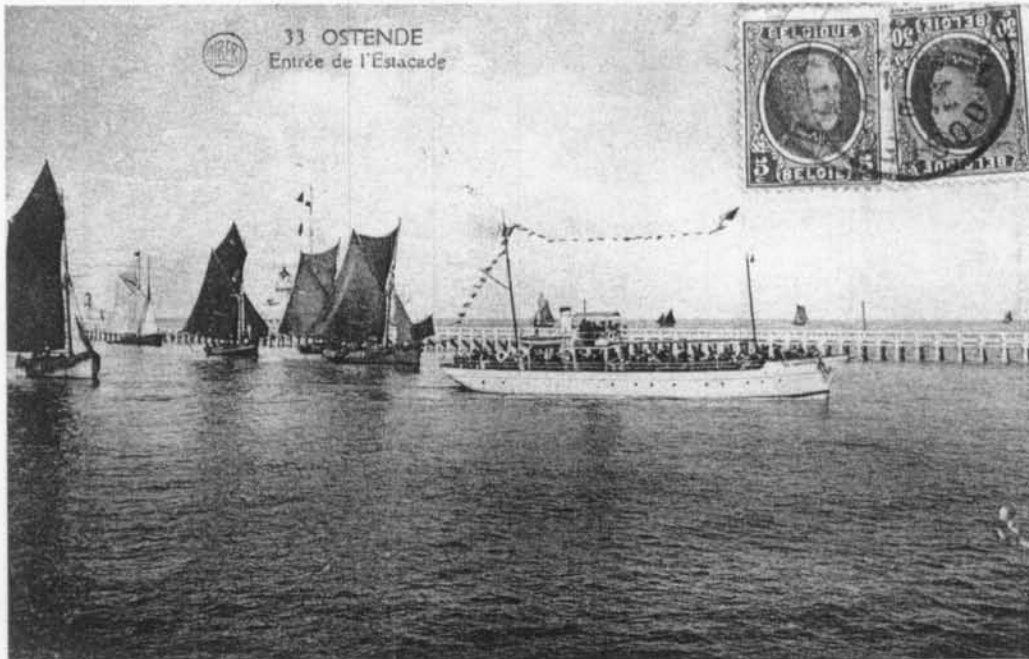
De Juliette I en de Margueritte III wachtend op klanten

Met de *Franlis I* komen we dan tenslotte in onze moderne tijd terecht en aangezien we tegenwoordig al de *Franlis III* kunnen bewonderen, mogen we misschien wel verhoppen dat onze nakomelingen later met evenveel animo over deze reeks zullen spreken als wij dat nu over de *Marguerites* deden. Ondertussen kunnen we nog heerlijk genieten van de *Nele*, de statige replica van de Oostendse tweemastsloep.

Referenties

- Ref. 1. Burt, Frank. Cross Channel and Coastal Paddle Steamers. London, 1934.
- Ref. 2. Vanraeynest, Raymond. Excursieschepen tussen Engeland en Oostende rond de eeuwwisseling, in: De Plate; 1997, p. 197-204.
- Ref. 3. Desnerck, Gaston & Roland. Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
- Ref. 4. http://website.lineone.net/~tom_lee/southampton.htm
- Ref. 5. Lloyd's Register of British and Foreign Shipping.

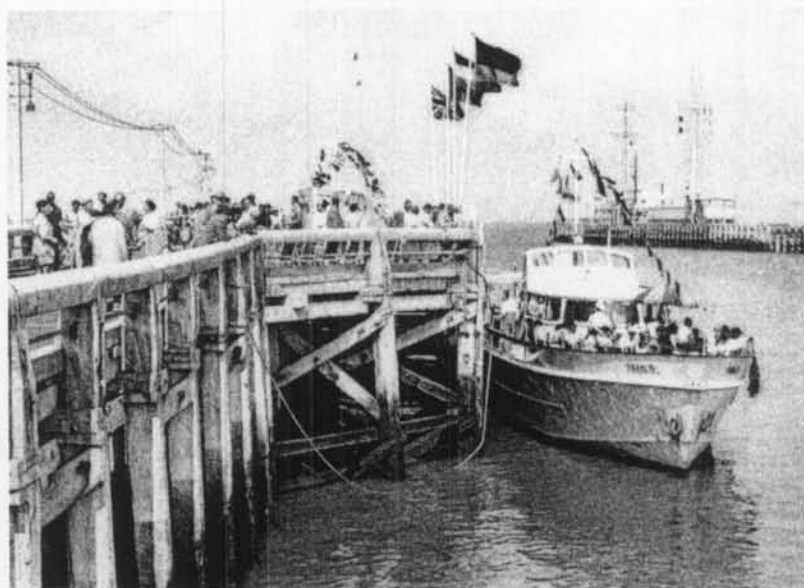
- Ref. 6. www.simplonpc.co.uk/RedFunnel-PS1.html
 Ref. 7. Lodder, J.W. Raderboten. Alkenreeks 1990.
 Ref. 8. Boot, W.J.J. De Nederlandse Raderstoomvaart. Alkmaar, 1990.
 Ref. 9. Stuyck, Raf. De Schelde van Bron tot Monding. Lannoo, Tielt, 1987.



De Marguerite IV omstreeks 1927



Wel een dozijn van dergelijke amfibievaartuigen waren aan de Belgische kust bedrijvig in 1946



Is deze Franlis 1 ook de koploper van een lange reeks?



De huidige Franlis 3, ongetwijfeld één van de sierlijkste excursievaartuigen in haar soort



De Nele onder zeil; een klasse apart

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (Deel 10)

door Ferdinand GEVAERT

De staketsels, de havengeul en de aanliggende watervlakken, (deel 1).

De haven van Oostende heeft steeds moeilijkheden gekend met de waterdiepte in de havengeul en de toegang vanuit zee (de rede) naar deze havengeul.

De eerste haven van Oostende, aangelegd in 1445-1446, kende reeds problemen door verzanding. De toegangsgeul van de haven, de havengeul, was beschermd en afgelijnd door twee houten havenhoofden (staketsels).

In 1517 was de verzanding van de havengeul en havenkom zodanig zorgwekkend dat ten westen van de stad een spuikom met spuisluis gebouwd werd, om bij laag water de havenkom en -geul te scheuren, om zodoende voldoende waterdiepte te garanderen. (Zie fig. nr. 2, blz. 2005-132).

In 1584 werden de duinen geslecht ten oosten van de stad, nabij het aldaar gelegen gehucht Blutsyde, (het gebied even buiten de grenzen van de stad genoot een bijzonder "statuut", beheerst door een "keure" opgemaakt en toegekend door het bestuur van het Vrije, vandaar dat het gehucht soms, verkeerdelijk, "Ter Cuere" genoemd wordt). Dit om een inundatie te verwekken omheen Oostende, (zie Geschiedkundige kalender, blz. 2005-131). Door het slechten van de duinen ontstond o.m. een diepe geul die openstond naar de zee en na het beleg van Oostende van 1601-1604, zou gebruikt worden als toegangsgeul tot de haven van Oostende. (Zie fig. nr. 3, blz. 2005-133).

Ter bescherming van deze haveningang en -geul, o.m. om het verzanden te voorkomen, werd in de periode 1654-1662 het eerste oostelijk staketsel gebouwd. Het bestond uit rijen heipalen met tussenin een dam van klei en rieswerk. Daarna werd op de westelijke zijde van de toegang tot de havengeul een driehoekig staketsel gebouwd, dat eigenlijk deel uitmaakte van de dijkverdediging van de stad (zeewering). De havengeul werd op de westelijke oever versterkt door haakse strandhoofden. Omstreeks 1700 werden deze strandhoofden vervangen door een staketsel, gebouwd in de lengterichting van de havengeul, die aansloot op het driehoekig staketselwerk. (Zie fig. nr. 4, blz. 2005-133).

Door stormen, aanvaringen, veroudering en aantasting was het noodzakelijk (en nog steeds) de staketsels bestendig te herstellen en te onderhouden. Doch meestal ontbraken de nodige kredieten, zodat de staketsels vaak in slechte toestand waren.

Vanaf het einde van beleg van Oostende werd de diepte van de havengeul en haventoeegang op peil gehouden door de scheurende werking van het wegebbend water uit de overspoelde polders in het achterland en omheen Oostende. Deze polders, de zogenaamde "Historische Polders van Oostende", liepen telkens onder water bij hoogtij en "liepen leeg" bij laagwater. Tot in 1810 kon men beroep doen op de "spoelpolders" om de havengeul te scheuren. Begin de 19^e eeuw was de laatste spoelpolder (de Snaaskerkepolder) zo sterk aangeslibd dat de polder nog van weinig of geen nut meer was voor het scheuren, of spoelen van de haven. Deze polder werd dan ook vrijgegeven voor de landbouw.

Ter vervanging van de scheurpolders werd achtereenvolgens, ten eerste, onder het Frans bewind (Franse bezetting - Napoleon), in 1808-1810 het "Franse springsas en Franse sluis" aangelegd en gebouwd, ten tweede, in 1817-1820 werd door de Nederlandse Waterstaat (Koninkrijk der Nederlanden) een spuisluis gebouwd, de "Militaire sluis", en de achterhaven tussen, tussen deze nieuwe sluis en de Sassen van Slijkens, ingericht als spuikom.

Alhoewel door het oordeelkundig gebruik van beide scheursluizen het peil in de haven en -geul behoorlijk te noemen was, had men te kampen met een zandbank die zich had gevormd in de ingang van de haven tussen de beide havenhoofden (staketsels).

Tijdens de Franse bezetting (1794-1814) werden de staketsels grotendeels verwaarloosd, met uitzondering van de bouw van een geschutsplatform op het oosterstaketsel (het toen zogenoemde "Fort Napoleon", gebouwd als gevolg van de "aanval van Admiraal Popham" in 1798) en werden praktisch geen onderhouds- en andere werken uitgevoerd. Toen de Fransen de streek verlieten in 1814 waren de beide staketsels in zorgwekkende toestand..

De eerste werken uitgevoerd tijdens het zogenaamd "Hollands tijdperk" waren herstellingswerken aan het oosterstaketsel, dat tijdens de periode 1815-1820 in onberispelijke staat werd gebracht.

In zijn verslag van 18 december 1820 aan de Minister van Binnenlandse Zaken en Waterstaat betreffende de toestand en de rol van de haven van Oostende, noteerde dhr Jan De Brock, hoofdingenieur van het 11^e District van de Waterstaat, o.m. het volgende:

"Westerstaketsel: heeft een lengte van 196 m. Het is in slechte toestand. Het heeft geen nut meer daar zich aan de zijde van de geul een strand gevormd heeft. Het is gebouwd met houten palen en balken en aan de voet versterkt met stortstenen. Verder een lage dijk gevormd uit stortstenen met een lengte van 605 meter. Het is de bedoeling deze te verlengen tot ze verbinding maakt met de steigers binnenin de haven, (nooit uitgevoerd).

Oosterstaketsel: heeft een lengte van 1129 meter en bestaat uit:

1. een houten staketsel, op het welk een houten beplanking is aangebracht voor het jagen (trekken) van binnen- of buitenvarende schepen.
2. aan de oostelijke zijde van het staketsel is over de ganse lengte een dijk aangebracht, bestaande uit klei bedekt met stenen wat het zeewaarts uiteinde betreft. Het overige gedeelte is bedekt met vlechtwerk (houten takken).

Het staketsel is in goede staat na de recente herstellingen. Op het uiteinde werd een platform gebouwd, evenals geleide lichten om de ingang tot de haven aan te duiden bij duisternis".

Om te verhelpen aan de hinderlijke zandbank (-strand volgens De Brock) werd het plan opgevat om de havengeul te versmallen (sic!) door een nieuw Westerstaketsel te bouwen, teneinde een groter scheureffect te verwekken en zodoende de zandbank op te ruimen. Het nieuw Westerstaketsel werd gebouwd tijdens de periode 1833-1837. Het staketsel werd verbonden met de "Kanonnendijk" (oostelijke vestingswal op de stad) door een brugje, die weldra de naam "Jeneverbrug" kreeg. Terzelfder tijd werd in 1835-1837 en in 1839 het Oosterstaketsel verlengd.

Het vernauwen van het de havengeul had niet het gewenste resultaat, de zandbank in de toegang tot de haven bleef bestaan.

Om het probleem van de zandbank tussen de hoofden op te lossen, werd in 1853 de werken gestart voor de bouw van een derde spuikom, in 1857 startte de constructie van de spuisluizen die het scheurwater in de haventoeegang moest loslaten. Het geheel kreeg de naam "Leopold spuikom" (Leopold sluis). De spuikom was afgewerkt in 1862. Op de spuikommen komen we later nog in detail terug.

Alhoewel de toestand in de geul, wat de diepte betreft, verbeterde door het oordeelkundig gebruik van de drie spuikommen - ook mede door het verlengen van het westerstaketsel in 1866-1869, en het herbouwen van de westelijke lage havendam in 1872-1873 - werd het probleem slechts en uiteindelijk opgelost door vanaf 1880 het regelmatig baggeren van de haven en geul. Met dusdanig succes dat het silhouet van emmerbaggermolen nooit uit het havenbeeld verdwenen is. Ingevolge de bouw van de Leopold sluis werd het oosterstaketsel aangepast aan de nieuwe toestand en in 1871 herbouwd.

In 1870 werd het westerstaketsel verlengd met een nieuwe, hogere sectie. Het oud gedeelte van het westerstaketsel werd in 1872 op dezelfde hoogte (niveau) gebracht als het nieuw gedeelte.

In 1880-81 werd de smalle, slingerende Kanonnendijk vervangen door een volwaardige zeedijk en werd de Jeneverbrug afgebroken. Boogvormig werd de bestaande zeedijk ter plaatse van de oude vuurtoren hierdoor verbonden met de verhoogde westelijke havendam, en zo sloot ze aan op de noordelijke kaaimuur van het inmiddels gebouwde schuildok voor de visserij, het huidige Montgomerydok. Hierop komen we later terug.

In 1888-89 werd de havengeul verbreed door de bouw van een nieuw westerstaketsel, het huidige, met een lengte van 605 meter.

De eerste staketsels, vanaf de 15^e eeuw, waren eerder primitieve bouwsels, zoals reeds hierboven vermeld. Door de eeuwen heen ontwikkelde de constructie zich, door de uitbreiding van de technische en waterbouwkundige kennis en het gebruiken van nieuwe werktuigen en technieken. In de tweede helft van de 19^e eeuw had de constructie zich ontwikkeld tot een geïntegreerd houten longitudinale, transversale en tangentiaal vakwerk, die aan de zwaarste stormen en hevig contact door schepen kon en kan weerstaan.

De primitieve staketsels bestonden uit een reeks verticale palen, zonder verband en geheid in de bodem, met later enig onderling horizontaal verband, waarop een loopplank werd aangebracht. Dit om in hoofdzaak de kop van het hoofd toegankelijk te maken voor het plaatsen, onderhouden en ontsteken van fakkels, die bij duisternis als baken de haventoeegang moesten aangeven.

Bij Ministerieel Besluit van 9 maart 2006 werd het Westerstaketsel, met inbegrip van het havenlicht, geklasseerd als monument en geniet dus bescherming. Volgende rechtvaardiging werd opgegeven: -is op vandaag een essentieel onderdeel van de havenuitrusting aan de Noordzee, in casu van de Oostendse havengeul, en een belangrijk restant van de historische uitbouw, ontsluiting en ontwikkeling van de kusthaven. Met zijn circa 650 m lengte is het één van 's werelds langste 19^{de}-eeuwse staketsels en tevens een getuige van de mogelijkheden van de toenmalige houtbouw om dergelijke waterbouwkundige constructies - onderhevig aan grote mechanische krachten - te realiseren. Het staketsel is vooral gekend als brede wandelweg, aangelegd ten behoeve van een optimale beleving van strand en zee voor zowel de 19^{de}-eeuwse badgasten als de plaatselijke bewoners, een functie die het tot op vandaag vervult.

In concept en uitvoering was en is het westerstaketsel van 1888-89 niet te vergelijken met de vroegere. Het werd, en is, geen zuiver utilitair ontwerp en kunstwerk, doch één waarin ook toeristische voorzieningen ingebouwd werden. Zoals o.m.: een brede "wandelweg", een "promenade" in zee met toegang vanaf de kop van het schuildok, de huidige Montgomerykaai, evenals vanaf het klein strand. Daarenboven werd voorzien in aanmeerplaatsen voor een staats-sleepboot, pleziervaartuigen (uitstappen op zee) en voor het veer naar de overzijde van de geul. De aanmeerplaatsen waren voorzien van aangepaste trappen en steigers voor het in- en uitstappen, bij alle waterstanden, van passagiers en scheepslui.

Op de kop van het staketsel werd een zeer ruim platform voorzien, waarop een verbruikszaal met zonneterras kon gebouwd worden. Wat trouwens ook gebeurde. Heden ten dage is er nog steeds een horecazaak gevestigd op de kop van het westerstaketsel.

Het nieuw staketsel werd een troef temeer en een aantrekkingspool voor het Oostendse toerisme, waarvan trouwens ook de Oostendenaars genoten.

Ook op het oosterstaketsel waren er platformen, o.m. voor de tijseinpost, hierop komen we verder terug.

Tijdens de eerste wereldoorlog werden de beide staketsels zwaar geteisterd. Denk maar aan de poging tot de havenblokkering met de H.M.S. Vindictive in 1918. Door de bezettende Duitsers werden op beide staketsels secties gesloopt om eventuele ontschepingspogingen door geallieerde stormtroepen te hinderen.

Na de oorlog werden de beide staketsels hersteld om tijdens de daaropvolgende tweede wereldoorlog terug sterk beschadigd en gedeeltelijk vernield te worden.

In 1944 waren beide staketsels in uiterst slechte staat, niet alleen door oorlogsschade doch ook door algemene verwaarlozing.

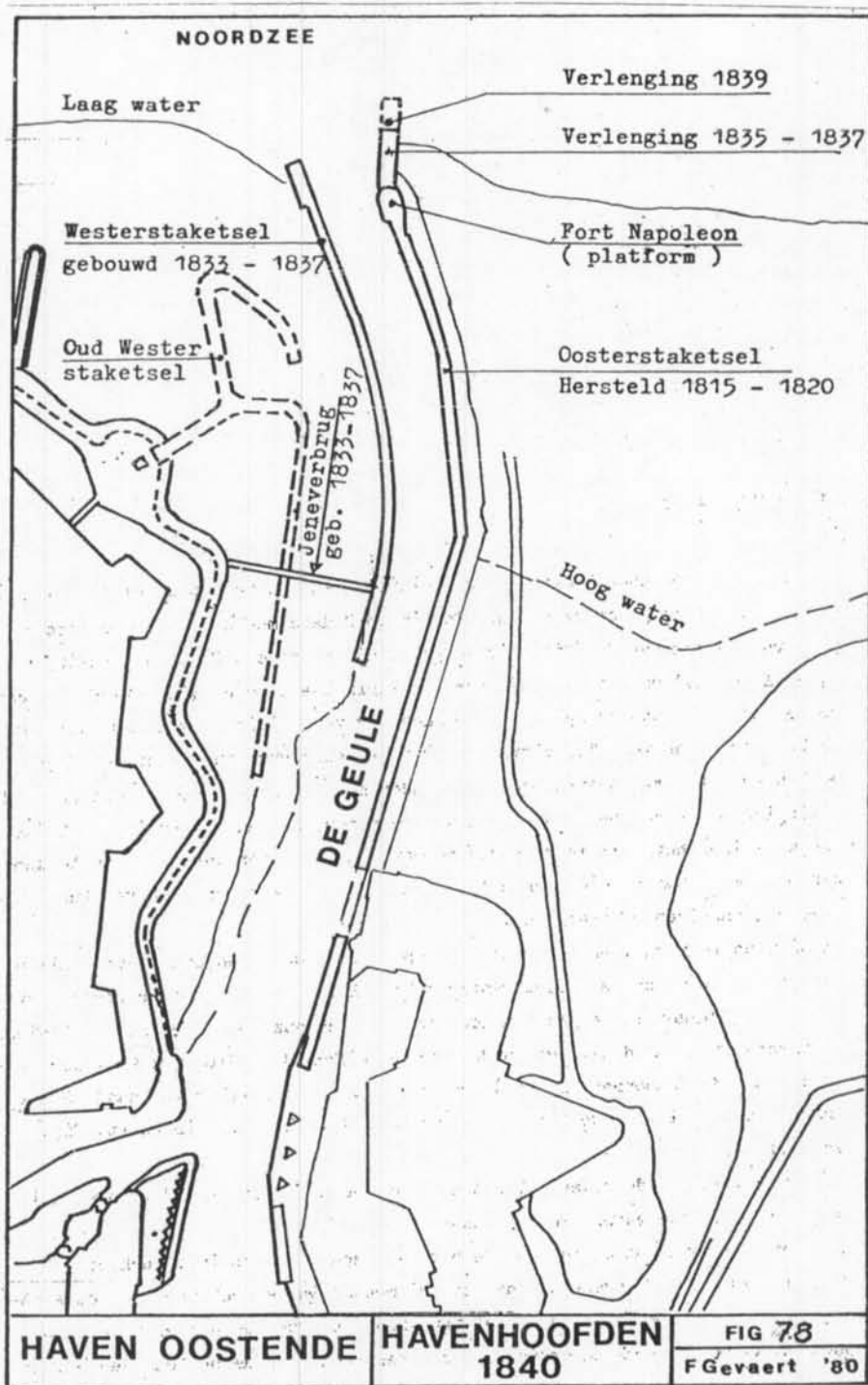
In 1948-49 werd het westerstaketsel herbouwd, gevolgd in 1952-53 door het oosterstaketsel. Bij deze laatste werd gebruik gemaakt om de nieuwe kop van het hoofd te bouwen op het tracé van een later totaal nieuw staketsel, te bouwen oostelijk van de bestaande en zodoende de havengeul aanmerkelijk te verbreden. Op deze nieuwe kop werd een uitgebreide tijseinstation gebouwd, die nu nog bestaat en dienst doet. De post is niet meer bemand, doch volledig vanop afstand bediend.

In 1968 werd gestart met de bouw van een nieuw oosterstaketsel, op een meer oostelijker tracé, waarbij na voltooiing een bredere havengeul kon ingericht worden. Het werd gebouwd in gewapend beton en sloot aan op het nieuw hoofd gebouwd in 1952-53. Na voltooiing in 1969 werd het oude houten staketsel gesloopt en werden stalen ronde geleidepalen geheid in de geul, waarbij de haventoeegang veel breder werd en gemakkelijker toegankelijk voor grotere ferries.

De betonnen constructie werd beschermd door een houten remwerk, zodat bij contact door schepen het beton geen rechtstreekse schade opliep.

O.m. in functie van de toekomstige beveiliging van Oostende tegen stormen en het vergroten van de toegankelijkheid van de haven (met o.a. de bouw van twee "strekdammen"), wordt vanaf oktober 2006 het oosterstaketsel gesloopt en niet meer vervangen .

(wordt vervolgd)



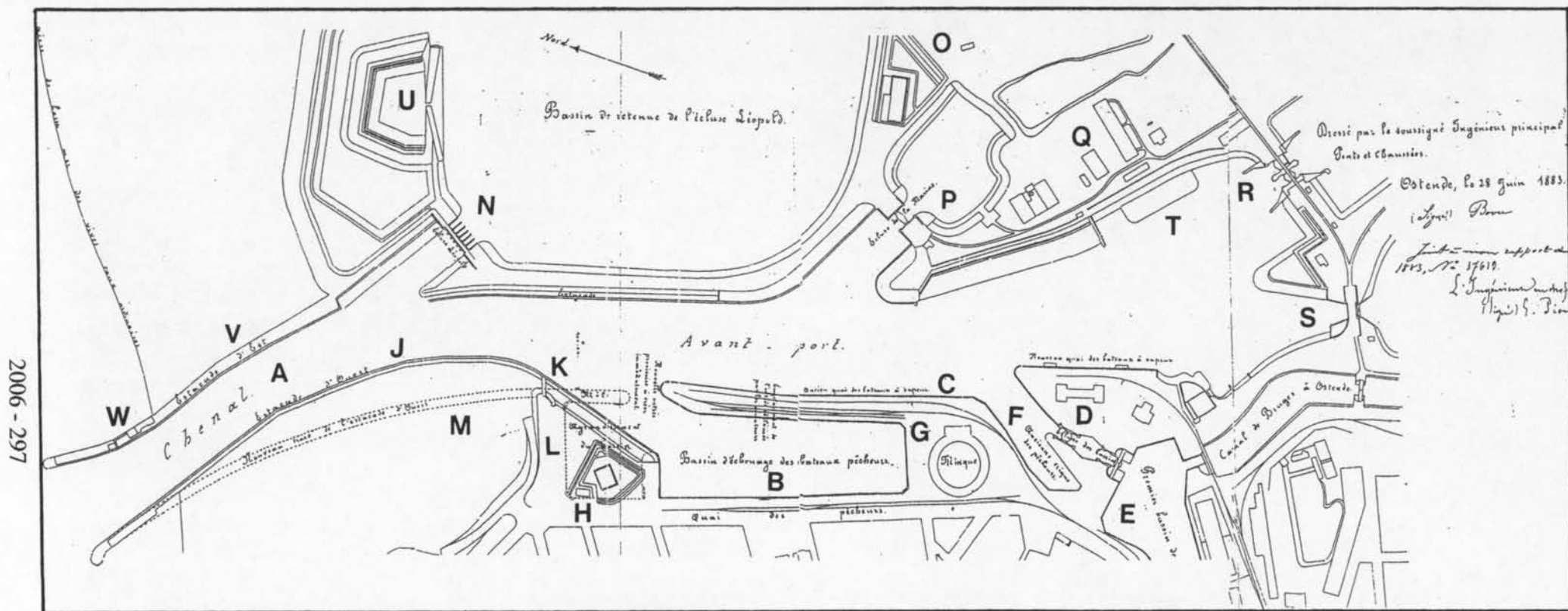


Fig. nr. 79. Haven Oostende 1883. Ontwerptekening voor de uitbreiding van het schuildok voor de visserij (nu Montgomerydok) en verbreden van de havengeul, door o.m. nieuw westerstaketsel.

A: havengeul; B: schuildok (aangelegd 1867-1871); C: Stoombotenkaai; D: zeestation; E: 1^{ste} Handelsdok; F: Visserskreek
 G: vismijn; H: oesterput van Musin (verdwenen bij de uitbreiding van het schuildok); J: staketsel gebouwd in 1833-1837;
 K: verlengstuk van het staketsel (uitgevoerd 1880-1881); L: (stippellijn) uitbreiding schuildok (uitgevoerd 1884-1887);
 M: (stippellijn) nieuw westerstaketsel (uitgevoerd 1888-1889); N: Leopoldsluis en -spuikom; O: oesterput van Valcke-De
 Knuyt; P: Zeewezenluis en -dok; Q: werkhuisen Zeewezen; R: Militaire sluis; S: Franse sluis; T: kalfaatrooster Zeewezen;
 U: Hale maan; V: oosterstaketsel (herbouwd 1871); W: tijseinpost.

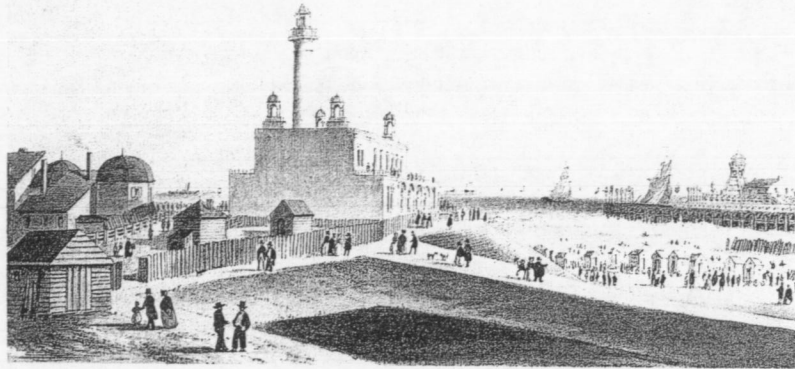


Fig. nr. 80. Lithografie uit circa 1847. In het midden de "Cercle du Phare".
Rechts de beide staketsels, bemerk de talrijke fakkels.

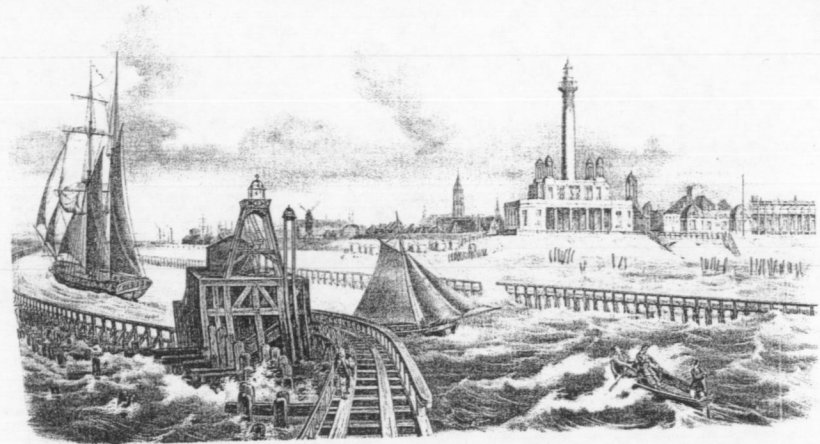


Fig. nr. 82. Litho van Nic. Chapuy van omstreeks 1850. Links het oosterstaketsel, rechts het westerstaketsel. Bemerkt de eigenaardige weergave van de tijseinpost (artistieke vrijheid?). De "Cercle du Phare" beheerst de zeedijk. Rechts het Koninklijk Paviljoen.

2006 - 298

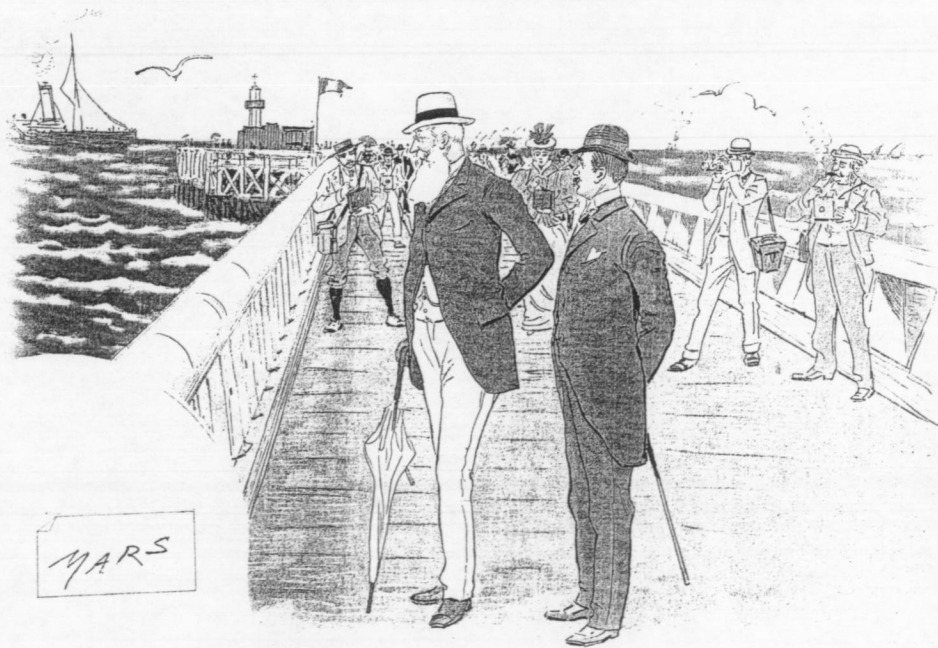


Fig. nr. 83. Litho van Mars uit circa 1900. De tekening stelt het nu nog bestaand, en actueel, westerstaketsel voor, met op de voorgrond een bekend figuur. Bemerkt dat de breedte van de constructie sterk contrasteert met het staketsel op fig. nr. 81.

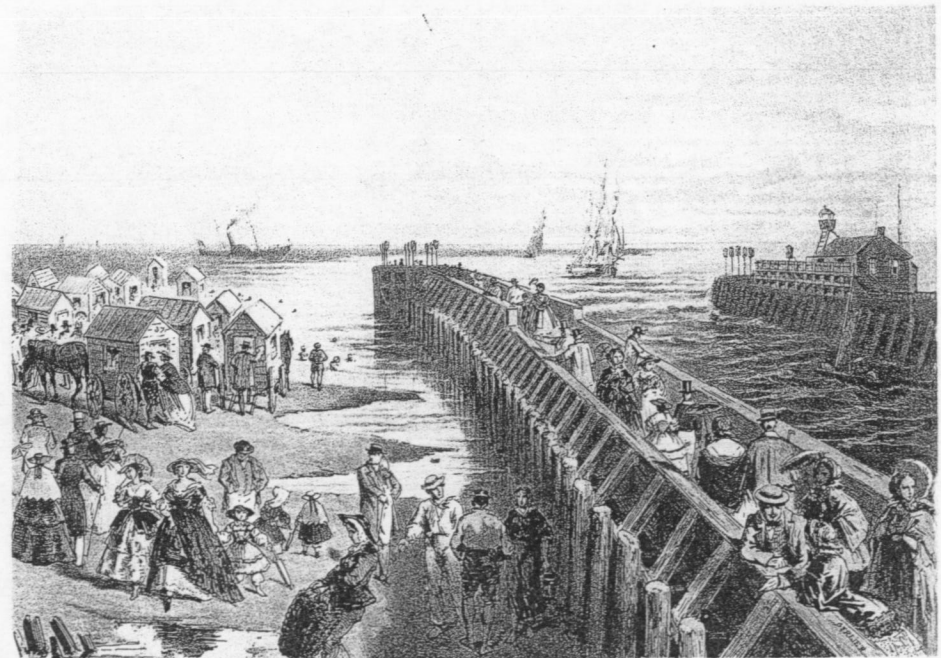


Fig. nr. 81. Litho van Gerlier, uitgegeven in 1859. Het stelt het westerstaketsel voor, gebouwd in 1833-1837. Bemerkt de talrijke toeristen op het smalle staketsel.



Fig. nr. 84. Uittreksel uit de stafkaart van 1911. Het westerstaketsel gebouwd in 1888-1889 en oosterstaketsel uit 1871.

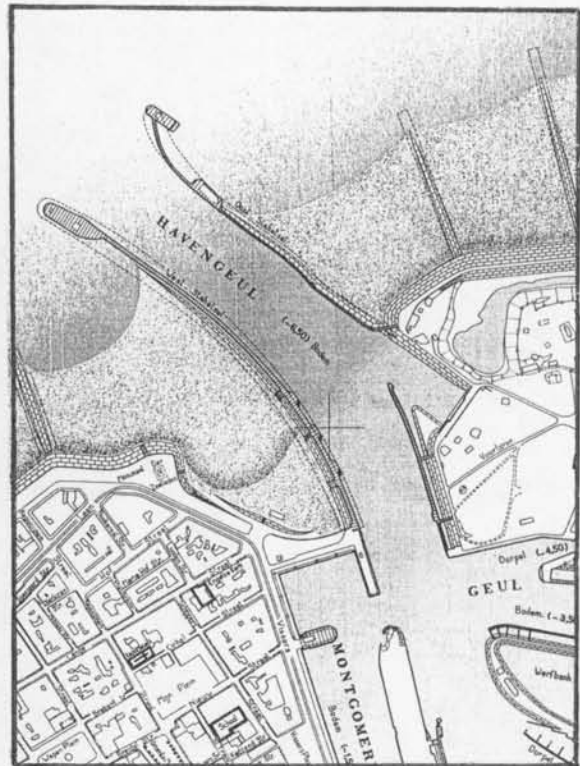


Fig. nr. 85. Uittreksel uit de topografische kaart van het Ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw, 1952. Bemerkt de beide herbouwde staketsels, tevens de nieuwe kop, op nieuw tracé, van het oosterstaketsel.

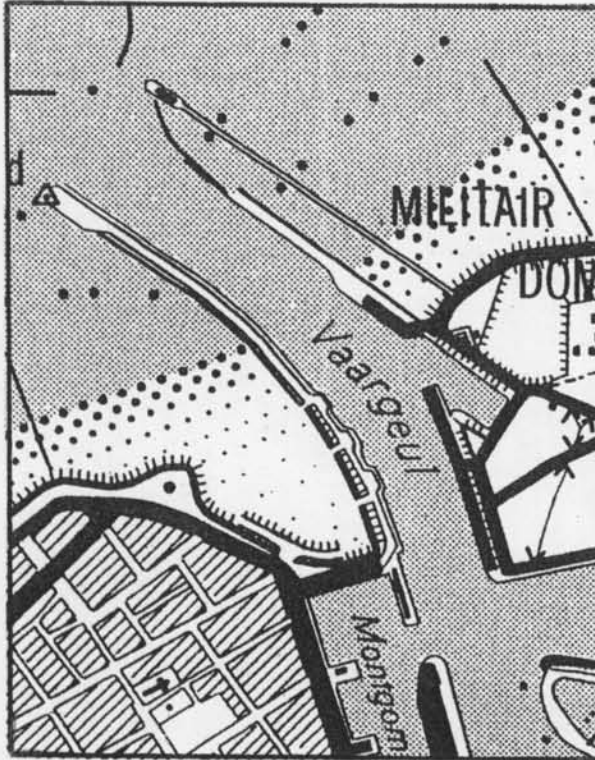


Fig. nr. 86. Uittreksel uit de stafkaart van 1969. Bemerkt het nieuwe betonnen oosterstaketsel. Het oude is nog niet gesloopt. Hier is duidelijk de verbreding van de havengeul af te leiden.

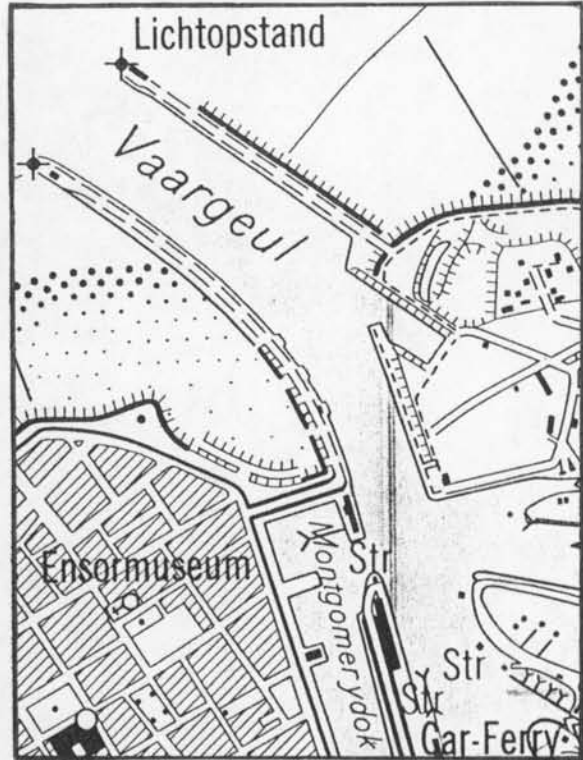
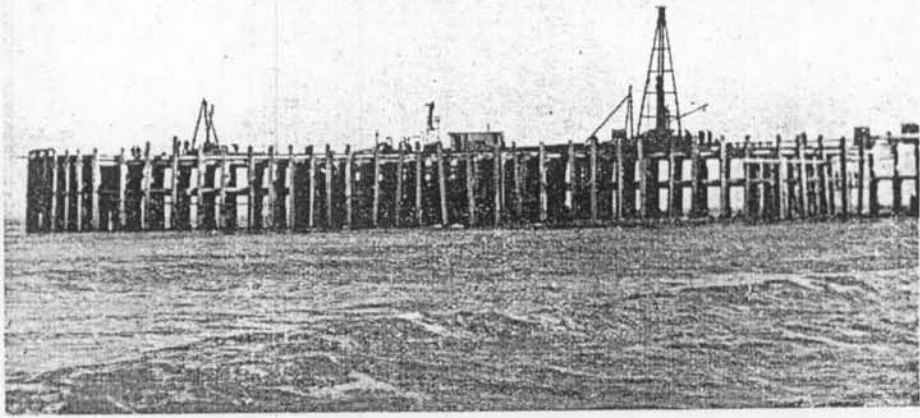


Fig. nr. 87. Uittreksel uit de stafkaart van 1985. De kaart geeft de huidige toestand van de staketsels weer, (september 2006).



Herbouwen van het Westerstaketsel te Oostende — 1948 - 1949
 Bouwheer : Bruggen & Wegen - Oostende — Aannemer : p.v.b.a. Vollemaere & Craeels
 Zicht op het hoofd van het in aanbouw zijnde staketsel vanaf het Strand

Fig. nr. 88.

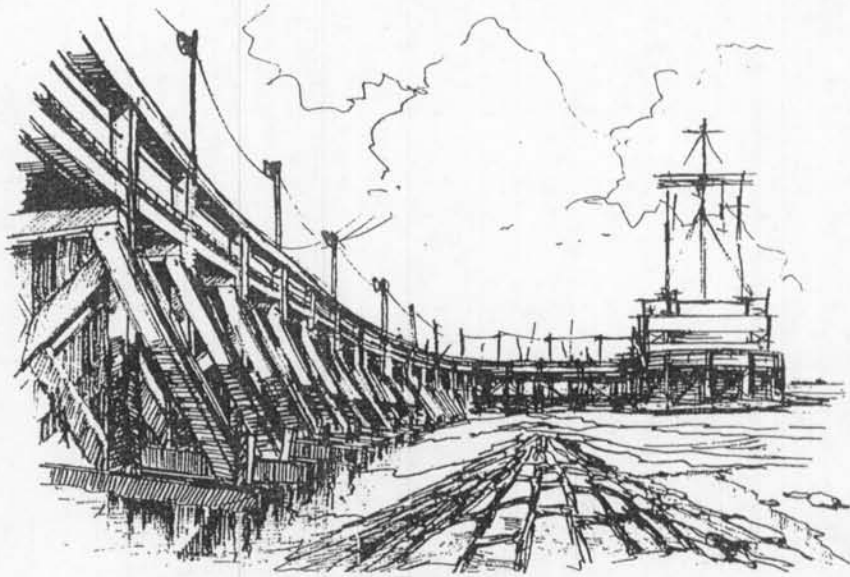


Fig. nr. 89. Het voormalig oosterstaketsel met tijscinpost.
 Door wijlen Roger Gevaert, 1967.



Fig. nr. 90. Het huidige betonnen oosterstaketsel, 2006.
 Zal gesloopt worden in de nabije toekomst.

PLATE-VEILING 2007

LET OP: er zijn enkele wijzigingen in de schikkingen betreffende de veiling (in het vetjes aangeduid).

1. **De aanbieder moet een getypte, of minstens zeer goed leesbaar geschreven, lijst samen met de te veilen stukken binnen brengen in het Heemmuseum, Langestraat 69 Oostende op zaterdag 13 januari en dit gedurende de openingsuren van het Museum. De stukken zullen bij het aanvaarden gecontroleerd worden. Er worden geen stukken meer aanvaard de avond van de veiling.**
2. De geschatte waarde per stuk moet minstens 3 €. bedragen.
3. **Op zondag 21 januari, tussen 10u en 12u, zullen de aangeboden stukken te bezichtigen zijn in het Heemmuseum.**
4. Op de avond van de veiling, donderdag 25 januari 2007, zal de lijst met de te veilen stukken te koop aangeboden worden.
5. Het bestuur houdt zich het recht voor de veiling te annuleren indien het aanbod te schraal is.
6. Verder blijven de vroegere schikkingen van toepassing:
 - een % komt ten goede van De Plate. Dit procent wordt vastgesteld op 20 % dat afgehouden wordt van de verkoopsom;
 - de stukken (boeken, foto's, affiches, plannen, enz. maar geen breekbare voorwerpen) moeten betrekking hebben op Oostende of de Kuststreek.

Verbetering

In het artikel "Van een brouwerij naar een gerenommeerde sportzaak" is een fout geslopen.

Op blz. 2006-269, zesde alinea staat er "En op de hoek van de Warschaustraat woonhuis (1882 – foto 1)

Dit moet worden: "En op de hoek van de Warschaustraat en de Torhoutsesteenweg, vlak bij zijn brouwerij, bouwt hij in 1882 een prachtig woonhuis (zie foto 1).

VELOCLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 14) OORLOGSPERIODE 1940-1944

door **Michel CAPON**

V.C. DE ZEEMEEUW OP NON-ACTIEF

Wegens het uitbreken van de tweede wereldoorlog werd V.C. De Zeemeeuw Oostende tot inactiviteit gedwongen. Alle activiteiten aan de kust werden door de bezetter verboden. De kuststrook werd voor het openbaar verkeer afgesloten. De Duitse bezetter vreesde namelijk voor een aanval van de Geallieerden.

De aangesloten renners, die wensten de wielersport verder te beoefenen, waren genoodzaakt bij een wielersclub van het binnenland aan te sluiten. Velo Club De Zeemeeuw werd hierdoor de facto op non-actief gezet.

Onmiddellijk na de Duitse overwinning van einde mei 1940 hadden de beroepsrenners het moeilijk om de draad des levens weer op te pikken. Zeemeeuwrenners Sylveer en Romain MAES namen plaats achter de tapkast van hun café. Anderen maakten tweedehandsfietsen gebruiksklaar voor de terugkerende vluchtelingen en soldaten.

SMOKKELEN

Nadien werd in het binnenland opnieuw gestart met wielervedstrijden. De voorbereiding op de velokoersen in het voorjaar vergde veel kracht in verhouding tot het te vergaren prijzengeld. Groot werd de verleiding tot smokkelen. Bij sommige coureurs liep de oefenweg samen met de 'blauwersroute'. Ook dat werd voor enkelen een inkomen. De smokkelwaar had een brede waaier: boter, vlees, graan, gerantsoeneerde waren en tabak. Bepaalde Zeemeeuwrenners kozen voor een aanstekelijke combinatie. Van de omgeving van Gistel reden ze naar Zuid-West-Vlaanderen, naar de tabakstreek, met boter. Op hun terugweg waren ze voorzien van tabak, het geld was verstopt in hun schoenen, wanten en soms in hun aarsopening.

Ook tuben waren een gegeerd artikel. Daarvoor staken de renners regelmatig de Franse grens over. Daar was het bandenmateriaal veel goedkoper. Na een tijd kenden ze de beste 'blauwersroutes' als hun broekzak. In het begin stopte men het nieuwe paar tuben onder het zadel. Maar na een tijd hadden de douaniers de training door. Sommige grensbewakers zagen het door de vingers, van anderen moesten ze het dure paar afgeven. Daardoor installeerden de renners voor hun tocht naar Frankrijk oude versleten tuben op hun fiets, die bij hun terugkeer vervangen werden door twee nieuwe.

Het is ook nog gebeurd dat Rik VAN STEENBERGEN (1) in de zomerperiode een wedstrijd in het Waregemse reed. Meer dan goed voorzien van boter op zijn borst, zijn buik en tussen zijn broek vatte hij de terugweg aan. Maar wegens de te grote warmte smolt de kostbare waar vanzelf.... Hij kwam gans besmeurd toe, zonder boter weliswaar !

WIELERWEDSTRIJDEN GEDURENDE W.O. II

De oorlogsperiode 40-44 werd vooral gekenmerkt door het inrichten van criteria. Voor de renners was er altijd een mooie prijzenpot voorzien. De toeschouwers konden de coureurs voortdurend aanschouwen. Die criteriums werden namelijk op kleine omlopen van ongeveer 2,5 km verreden. De volledige afstand was beperkt van 75 tot 150 km.

Voor de beroepsrenner zelf was het veel interessanter om aan een criterium deel te nemen. Waaronder de gevaren van een wegwedstrijd en het beulenwerk van een klassieker aangaan, zoals opgave door veelvuldig materiaalpech ingevolge het slechte wegdek, op een verre afstand van de aankomst voor een totale prijs van 10.000 à 15.000 Belg.Fr. Rond de 'kerktoren' bood men totale prijzen van 50.000 Belg.Fr aan. Jan Modaal benijdde de renners. Hij knoopte met 1.000 Fr per maand de eindjes aan elkaar, terwijl de coureurs in twee uur tijd hetzelfde bedrag opstrekten (2). De criteriums rezen als paddestoelen uit de grond. Ieder dorp had zijn eigen kermiskoers.

De prijzen voor fietsmateriaal waren zeer hoog. Een tube kostte vóór W.O. II gemiddeld 50 Fr., tijdens de oorlog liep de prijs op tot een gemiddelde van 2.500 Fr. per stuk (3).

Om de kosten van het fietsmateriaal, voeding en dokter te drukken, verbood het L.V.B. (Ligue Vélocipédique Belge) het gebruik van het versnellingsapparaat. In België reed iedereen met één verzet, meestal 49/17 (4). Het was geen vaste pion (zoals op de piste) maar een vrijwiel. In buurland Frankrijk werd de versnellingsnaaf geduld.

Voor de wedstrijden van stad tot stad werd eerst de toelating gevraagd aan de 'Oberfeldkommandatur'. Er diende altijd rechts van de weg te worden gereden. De organisatoren en de renners dienden de bevelen van de 'Feldgendarmen' en de Belgische Rijkswacht te respecteren bij de doortocht van militaire colonnes. Stopsignalen waren verplichte stopplaatsen. En voornamelijk, het plaatsen van richtingaanwijzers door de inrichters was verboden. Voor de coureurs was het niet eenvoudig de af te leggen weg te volgen zonder één wegwijzer. Blindelings werd op de wedstrijdswagen, die vóór hen uitreed, vertrouwd. Ook de aanwezigheid van het publiek langs de weg kon doorgaan als een richtingsaanwijzer (5).

BANDEN VOOR RACEFIETSEN

Het is gebeurd dat Briek SCHOTTE (6) in 1943 bij Parijs-Tours geen reservetuben meer voorradig had en verder te voet moest. Na een uur stappen had hij geluk, wanneer een wielertoerist stop- en naaigerief bij zich had. Die zondagnamiddag naaide hij in de Franse buitenlucht zijn tuben dicht en kon zijn weg naar Parijs voortzetten. Daar nam hij de trein naar Brussel. Deze leerschool wierp voor SCHOTTE vruchten af. Volgend voorval blijkt belangwekkend om aangehaald te worden.

"Na de oorlog (1945) won Briek SCHOTTE de kermiskoers in Olsene op een merkwaardige wijze; een verhaal waarmee SCHOTTE sportavonden graag opluisterde. Hij was die dag in Gent-Wevelgem gestart, Na 50 km reed Briek voor de eerste keer lek. Toen hij terug bij het peloton aansloot, begaf zijn tube opnieuw. Gent-Wevelgem was afgelopen. Er zat niets anders op dan één tube te stoppen. Bij de terugkeer naar huis langs de rivier de Leie merkte hij op dat in Olsene de start nog moest gegeven worden. SCHOTTE schreef zich meteen in. Halfweg koers brak zijn kader, maar gelukkig overhandigde een toeschouwer hem vlug een fiets. Schotte won de wedstrijd en keerde met bloemen naar huis. Intussen had zijn vriend-verzorger zich radeloos naar het ouderlijk huis van SCHOTTE begeven. Hij had hem niet meer gezien sinds de start van Gent-Wevelgem. Net wanneer hij met de koffers in de hand de opgave van zoonlief meedeelde, reed SCHOTTE met de bloemtuil het erf op. "Ik zie mijn- totaal verbaasde ouders nog altijd in het deurgat staan... Opgeven en toch winnen, dat hebben er mij niet veel nagedaan!" (7).

NAAR HET BUITENLAND

Voor de verplaatsingen naar het buitenland (voornamelijk Frankrijk) hadden de renners een 'Ausweis' of internationaal paspoort nodig. In Frankrijk was het financieel

aantrekkelijk fietsen. Vandaar dat veel West-Vlamingen, en ook Zeemeeuwrenners, naar ginder gingen koersen. Zo voorzagen de Franse rijwielmerken een fiets, tuben, een petje, een trui, eten en drank. De Belgen hoefden enkel hun zadel en guidon mee te brengen. Dit omdat iedere renner van schouderbreedte verschilt en zijn zitvlak gevoelig is (8). Deze regels golden ook voor de periode van vóór W.O. II (9).

VLAAMSE WIELER UNIE

Tijdens de tweede Wereldoorlog werd de L.V.B. (Ligue Vélocipédique Belge) voor de eerste maal in haar geschiedenis gefederaliseerd. Toen werd de diepgewortelde Vlaamse wielerkwestie, een problematiek waarbij de Vlamingen zich al ruim een halve eeuw miskend voelden door het Brussels-Belgisch establishment, in de oorlogscontext opgelost (10).

Vanaf mei 1940 roken de Vlaamse federalisten hun kans om de L.V.B. te gronde te richten. Op 14 augustus 1940 verenigde het Algemeen Vlaams Sportverbond twaalf sportbonden, die onafhankelijk van enige politieke overtuiging een bepaalde sporttak onder hun leiding hadden. Voor de wielersport nam Achiel VAN GOOLEN van de Antwerp Bicycle Club het voortouw (11). Onmiddellijk werden er met de L.V.B. onderhandelingen gestart. Zoals in al de Belgische communautaire kwesties werd het een lang en hard discussiegevecht.

Uiteindelijk werd op 18 februari 1942 de federalisering een feit. De Belgische Sportbond bleef voortaan als koepelstructuur van de Vlaamse en Waalse vleugel bestaan. Daarbij waren de Vlaamse Wielers Unie (V.W.U.) en de Union Cycliste Wallonne (U.C.W.) quasi-autonome afdelingen (12). Begin juni 1944 hield de V.W.U. op te bestaan (13).

In 1935 was er reeds een afsplitsing geweest in een reactie op een sportwereld die de facto hoofdzakelijk in handen van Franstaligen was. In Antwerpen werd toen de Vlaamse Wielersbond opgericht. De actieradius reikte niet verder dan de categorieën 'Beginnelingen' en 'Juniors'. De Vlaamse Sportbond kende in 1939 692 aangesloten renners. Er werden 182 wedstrijden ingericht (14).

BEROEPSRENNERS 'A' en 'B'

In de winter van 1940 richtte het Centraal Sportcomité van de L.V.B. uit sportieve overwegingen een tweede categorie profs op, de beroepsrenners 'B'. In feite waren het de 'Onafhankelijken' van voorheen. De categorie beroepsrenners was toen 244 man sterk en op één dag werden er soms drie profwedstrijden verreden, wat organisatorisch en financieel dus niet houdbaar was. Een aanpassing van het wedstrijdreglement drong zich op, behalve voor de provincies Henegouwen, Luik en Limburg vanwege het lage aantal wedstrijden van beroepsrenners aldaar (15).

Vanaf juni 1941 mochten beide profreeksen niet meer samen rijden en op dezelfde dag werd het aantal wedstrijden beperkt : één voor A en twee voor B. 56 renners hadden een A-licentie en 188 een B-vergunning (16).

BEVOORRADING

De renners vertrokken thuis met wat fietsgerief en een knapzak op de rug. Wat kon die knapzak bevatten? Een biefsuk, een stuk boter, enkele sneden brood. Al fietsend, vergezeld van een schare supporters, trokken de renners naar de start. Slechts als de vertrekplaats meer dan 40 km van huis verwijderd lag, gebeurde het dat het spoor genomen werd. In de nabijheid van de vertrekplaats stapten de coureurs zonder schroom of vrees een café binnen. Terwijl de

uitbater de biefstuk braadde, verkleedden zij zich achteraan in een zaaltje, of eventueel in de keuken (17).

Voor klassieke wegwedstrijden van stad tot stad konden de renners hun koffers met kledij afgeven aan een vrachtwagen die ermede naar de aankomstplaats reed.

Wat hadden de renners bij gedurende de wedstrijd? Een tube rond de hals en een andere onder het zadel, een pomp, twee drinkbussen, koeken en wat reparatiemateriaal in de rugzakjes. Zij die gevormd waren in het smokkelen konden bijwijken hieraan soms suikerklontjes en enkele kleine reepjes chocolade toevoegen. Dit waren toen zeer gerantsoeneerde levenswaren.

En wat met de zogenaamde versterkende middelen? Vóór de oorlog waren alcoholische dranken gemengd met eierdooiers in gebruik. Vanaf W.O.II pepten sommige coureurs zich ook op met cafeïnemengsels en/of suikerklontjes met enkele druppels ether (18).

VERPLICHTE TEWERKSTELLING

Bij verordening van 6 oktober 1942 voerde 'Generalbevöllmachtiger für den Arbeitseinsatz', Fritz SAUCKEL, de 'Dienstverpflichtung' in. Het Oostfront leed immers aanzienlijke verliezen en de vrijwillige arbeiders richting Duitsland waren niet talrijk. Alle mannen van 18 tot 50 jaar en alle vrouwen van 21 tot 35 jaar konden een oproepingsbevel verwachten ⁽²⁾.

Ook de Oostendse renner Jean LAROYE (19) werd vanaf 1942 kandidaat-werknemer. Het gebeurde dat er na een wielervedstrijd controle hierover uitgevoerd werd door de bezettende overheid. Wat deden renner Jean, en ook anderen? Bij inschrijving deelden ze de afgevaardigde van de V.W.U. (Vlaamse Wieler Unie) mede, dat ze in geval van controle onmiddellijk na de aankomst rechtstreeks zouden doorrijden naar de plaats waar ze zich verkleed hadden; en hun prijzen in het plaatselijk uitbetalend café niet zouden komen afhalen.

Het is zelfs gebeurd dat er, bij echte of vermeende controle, na het overschrijden van de aankomstlijn onmiddellijk en direct in rennerskledij naar huis gereden werd. De meegereisde supporter kwam de burgerkledij ophalen en bezorgde het aan zijn coureur 's avonds of 's anderendaags te zijnen huize. Nadien werden de prijzen in de loop van de week, volgens een steeds vooraf afgesproken dag, ter gelegenheid van een oeferirit bij de afgevaardigde van de V.W.U. (Vlaamse Wieler Unie) aldaar thuis afgehaald (20).

Zoals men hieruit kan vaststellen, hadden geen renners zin in een buitenlands werkavontuur en ze zochten verwoed naar allerlei manieren om aan de 'Dienstverpflichtung' te ontsnappen.

NIEUW BEGIN

Gedurende W.O.II had de kleine man (en dus ook de sportmens) het zeer moeilijk om te overleven. Hij graaide mee wat er te rapen viel. De fietskosten werden prijzig en het materiaal schaarser. De broodrenner moest leren zijn plan trekken en was aangewezen op zijn eigen handen. Hij moest zelf gaan instaan voor het opknappen en de herstelling van zijn race-fiets en bijbehoren. Na de oorlog plukte hij hiervan de vruchten. Velen van de oorlogswielrenners openden na W.O. II een fietsenzaak.

VERWIJZINGEN

- (1) Rik VAN STEENBERGEN: °Arendonk 9/9/1924 - + Antwerpen 15/5/2003.
Oorlogsresultaten: (K.v.B. = kampioen van België)
1939-41: Als beginneling en junior behaalde hij op de weg 52 + op de piste 47 = 99 zegepralen.
15/8/41 : 2e K.v.B. beginnelingen weg
9/11/41: beroepsrenner: K.v.B. omnium piste: 4e als 18-jarige.
1943 : weg : K.v.B. : 1e
Ronde van Vlaanderen : 1e
Kamp. van Vlaanderen : 1e
Omloop van de Vlaamse Gewesten : 1e
piste: K.v.B. omnium : 2e
K.v.B. snelheid : 7^e
1944: K.v.B. achtervolging : 1e
K.v.B. omnium : 1e
(Bron = Achiël VAN DEN BROECK, De miljoenenfiets van Rik Van Steenbergen, blz 36
= Velo Gotha 2005, Harry Van den Bremt, Joël Godaert en Paul De Keyser, blz 592-593).
- (2) GELDHOF Patriek en VANYSACKER Dries, En de broodrenner hij fietste verder, Leuven 2005, blz 149.
- (3) Ibidem (2) blz 82 en 149
- (4) Ibid. (2) blz 83
- (5) Ibid. (2) blz 121
- (6) Albéric (Briek) SCHOTTE : ° Kanegem 7/9/1919
Oorlogsresultaten: 1939 : Als Onafhankelijke werd hij in 1939 winnaar van de Ronde van het Westen voor beroepsrenners. Wegens de oorlogsdreiging werd de laatste rit van die Franse rittenkoers niet gereden. Schotte die op dat ogenblik leider was, werd tot eindwinnaar uitgeroepen.
1940: Ronde van Vlaanderen: 3e
K.v.B. weg: 4e
1941: Kamp. van Vlaanderen: 1e
K.v.B. weg: 5e
1942: Ronde v. Vlaanderen : 1e
Omloop van de Vlaamse Gewesten: 3e
Parijs-Reims: 4e
1943: Luik-Bastenaken-Luik: 4e
1944: Ronde van Vlaanderen: 2e
Waalse Pijl: 2e
(bron: André Blancke, Ijzeren Briek, .Gent 1987, blz 186 e.v.)
Aanhaling Schotte: "In mijn tijd reed ik de avond voordien met mijn koersfiets naar de startplaats met twee tuben rond mijn nek. Nu hebben al die coureurs een auto" (Patrick Cornillie, Alleen dalen gaat vanzelf; blz. 23).
- (7) Vanwalleghem Rik & Decramer Bo , Briek Schotte de laatste der Flandriens, Tielt 1999, blz. 59
Ibid. (2) blz. 83
- (8) Ibid. (2) blz. 155
- (9) = Persoonlijke mededeling Zeemeeuwrenner Pol Maes De Haan 2003
= Zie ook Michel Capon, V.C. De Zeemeeuw Oostende deel 8, Pol Maes, in: De Plate, dec. 2004 blz. 275.
- (10) Ibid. (2) blz. 49
- (11) Ibid. (2) blz. 51
- (12) Ibid. (2) blz. 61
- (13) Ibid. (2) blz.153
- (14) Ibid. (2) blz.51

- (15) Ibid. (2) blz. 142
 (16) Ibid. (2) blz. 143
 (17) Ibid. (2) blz. 125
 (18) Mededeling Zeemeeuwrenner Albert Pauwels (Oostende, februari 2004); die eraan toevoegde er zelf nooit geen gebruik van gemaakt te hebben.
 (19) Jean LAROYE (°Oostende 23/12/1923): Was woonachtig bij zijn ouders Paul LAROYE - Fernande CORNU, die de textiel-winkel In 't Molentje-Au Moulin gelegen te Oostende hoek Kapellestraat 56 / Sint Paulusstraat 15 exploiteerden; rechtover Caddy Tailors.
 (20) Mededeling Jean Laroye 31/7/06 en 8/8/06.

Verdere bronnen: eigen verzameling en archief.

AUSREISE - Erlaubnis aus dem Kuestengebiet
 Toelating om het Kustgebied te verlaten
 Permis de sortie de la zone côtière.

Nur gültig in Verbindung mit der Identitätskarte Nr 195326
 Slechts geldig met de eenzelveidheidskaart Nr
 Ce permis n'est valable que joint à la carte d'identité No

ausgestellt von der Bürgermeisterei in Ostende am 2.5.42
 afgeleverd door het gemeentebestuur van den
 délivré par l'administration communale de le

Herr / Frau Laroye Jean
 Heer / Mevrouw
 Monsieur / Madame

Mädchenname und Staatsangehörigkeit vor der Verheiratung
 Meisjesnaam en nationaliteit vóór het huwelijk
 Nom de jeune fille et nationalité de l'intéressée avant son mariage :
 23.12.23 Belg.

wonende te Ostende ist berechtigt sich
 domicilié(e) à est autorisé(e) de se rendre
 von Ostende nach Gent-Brüssel-
 van van naar
 de de à

Antwerpen-


über Brügge und zurück zu begeben.
 over over en terug te begeven.
 var et de rentrer par le même chemin.

Grund Berufsfrennfahrer
 Reden
 Raison du voyage

Gültig am bezw. vom 28. Jan. 43 bis 28. VII. 43
 Geldig op, of van
 Valable le, resp. à partir du
 Ostende den 28. Jan. 43 le

AUSWEIS Nr A 13558
 Bewijs Nr
 Permis No

Das Verkehrsbüro
 Het Verkeersbureau
 L'Agence des Voyages



De "Ausreise" van Jean LAROYE, die toeliet om het spergebied (kust) te verlaten en zich te begeven naar Gent, Brussel of Antwerpen om daar in de plaatselijke velodroom aan wielervedstrijden deel te nemen of er te gaan trainen.



Ichtegem - juniors - 1943

1^o Vandriessche

1943: Mariakerkenaar Félicien VANDEN DRIESSCHE (° Oostende 08 sep. 1923) wint de juniorswedstrijd te Ichtegem vóór Georges DESPLENTER (° Handzame 28 aug. 1922). Bemerck de toen zeer grote volkstoeloop.



1944: De 18-jarige Oostendenaar Jean LAROYE wint het kampioenschap van Vlaanderen voor juniors te Rumbeke. Rechts van Jean: Nestor VERSTRAETE. Links: Odo INGELBRECHT en renner Albert PAUWELS (Oostende).

OPENINGSDATA MUSEUM IN 2006

- Elke zaterdag
- Van 24 december 2005 t/m 08 januari 2006 (gesloten 25 en 27 december, 01 en 03 januari 2006).
- Van 25 februari t/m 05 maart (gesloten 28 februari).
- Van 01 april t/m 17 april (gesloten 04 en 11 april).
- Van 25 mei t/m 28 mei.
- Van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober).
- Van 23 December t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006, 01 en 02 januari 2007).
Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

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

**COCK
CAMERA
SERVICE**

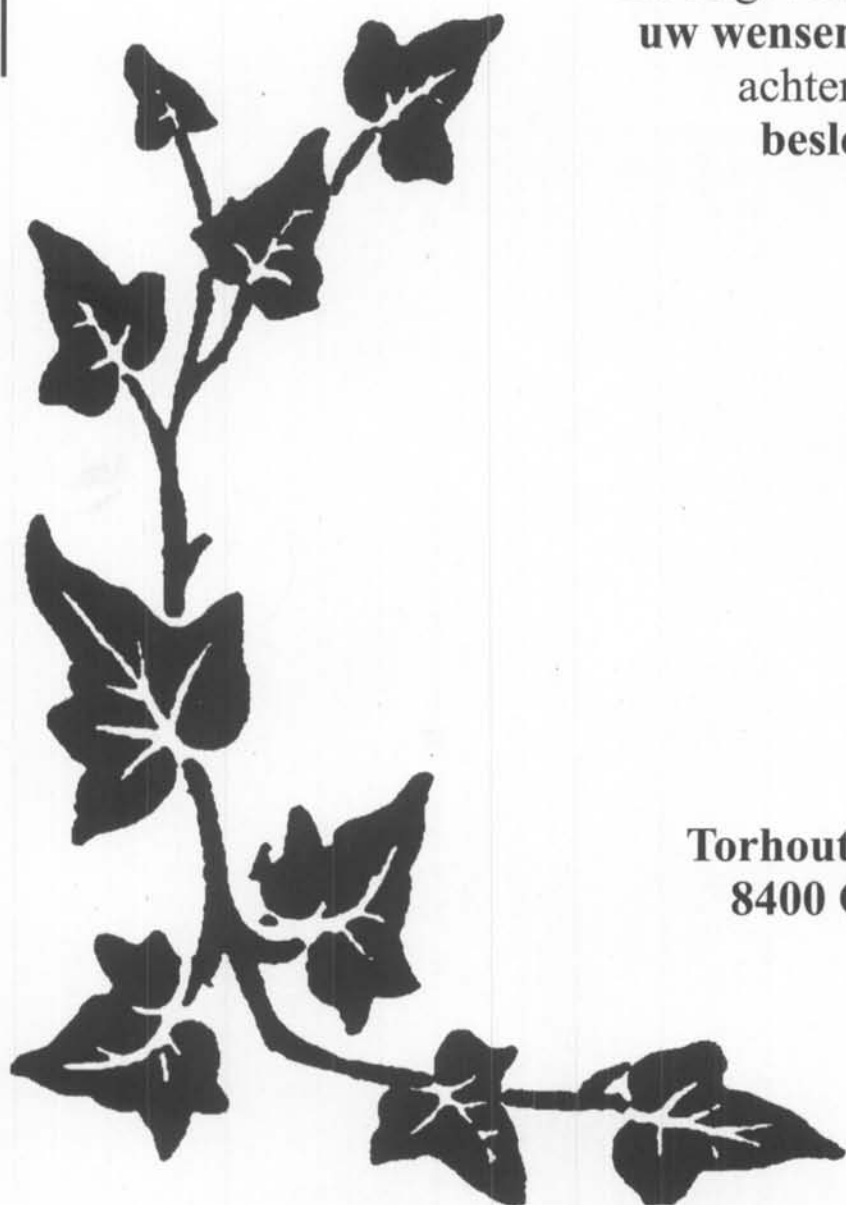
Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

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