

# MAANDBLAD

DECEMBER 2007

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



**“Platte wagen” op de kaai te Oostende**

# 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.

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 36**

**NUMMER 12**

**MAAND december 2007**

**Prijs per los nummer: € 1,50**

## **IN DIT NUMMER**

blz. 248: **F. COOPMAN:** De Rouzées in oorlogstijd.

blz. 265: **Y. DINGENS:** Waar bevindt zich in Oostende het "lijkbidderlokaal"?

blz. 266: **E. SMISSAERT:** Het toeristisch treintje ("t Tringsje") in zomers Oostende: een overzicht.

## 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.

Guy SERVAES, Plantenstraat 82, 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:**

François COOPMAN: Wilgenlaan 38, 8400 Oostende.

Yves DINGENS: Leopold II laan 6, 8400 Oostende.

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

## DECEMBER ACTIVITEIT

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

**donderdag 20 december om 20.00 uur**

in de conferentiezaal van de V.V.F., Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende

Onderwerp: **KERSTMIS IN DE VLAAMSE KUNST**

Spreker: dhr. **Jean Luc MEULEMEESTER**

De heer Jean Luc Meulemeester is licentiaat kunstgeschiedenis en cultuurfunctionaris van de stad Oudenburg. Hij werkte mee aan vele boeken en tijdschriften en verzorgde onlangs nog de delen "Het rijke verleden" en "Het geloof" in de 17-delige reeks "Waar is de tijd".

Samen met het Passieverhaal van Christus behoort het kerstgebeuren ongetwijfeld tot de meest voorkomende voorstellingen in de kunst. Duizenden kunstenaars vonden in de loop van de geschiedenis in deze bijbelverzen inspiratie, ook in Vlaanderen.

Interessant in dit verhaal is dat de kunstenaars deze heugelijke gebeurtenis elk op hun eigen manier, met hun eigen kunnen hebben weergegeven. Daarbij hebben ze gebruik gemaakt van de verhalen die zich in de rand van dit gebeuren ontwikkelden.

Uiteindelijk vertelt het Nieuwe Testament ons heel weinig over de geboorte en moeten wij te rade gaan in de andere bronnen die in de loop van de geschiedenis zijn ontstaan, aangedikt met leuke volkse verhalen.

Deze voordracht met dia's zal ons zeker in de sfeer van deze tijd van het jaar brengen.

Wie verleden jaar de voordracht van Jean Luc Meulemeester "Tafelen door de eeuwen heen" meegemaakt heeft, weet dat hij een boeiende verteller is en zal deze avond zeker niet willen missen.

Opgelet: wegens de Kerst- en Nieuwjaarsperiode gaat deze voordracht door op donderdag 20 december en niet op de laatste donderdag van de maand.

## Voorwoord

Het verzamelen van bidprentjes of doodsprentjes (1) is een hobby die de laatste jaren een enorme uitbreiding heeft gekend. Sommige verzamelaars zijn op zoek naar genealogische inlichtingen, anderen zijn onder de indruk van de foto's van de overlevenden terwijl sommigen zoveel mogelijk bidprentjes willen verzamelen om ze dan later op de ruilbeurzen te verkopen; in de volksmond zijn zij gekend als de "bidprentjesjagers".

Toen ik echter in het bezit gesteld werd van enkele bidprentjes waarop er zes ROUZÉES, zeelui van beroep, vermeld waren en slachtoffers van het oorlogsgeweld, wilde ik te weten komen in welke tragische omstandigheden zij hun leven hadden verloren.

## Inleiding

De Belgische regering die het bestaan van haar land op het spel zette door te vertrouwen op Hitlers respect voor het internationaal recht en de Belgische neutraliteit, was tot geen enkel effectief gezamenlijk plan gekomen tussen haar legerleiding en die der geallieerden. De politiek van België in de jaren tussen de beide oorlogen had niet voldoende rekening gehouden met het verleden. Nochtans was de Belgische regering op de hoogte van de toekomstige Duitse aanval op België. Op 10 januari 1940 legden de militaire autoriteiten de hand op geheime Duitse invasieplannen, in beslag genomen toen een Duits militair vliegtuig een noodlanding had moeten maken nabij Mechelen-aan-de-Maas (2). Doch de regering bleef bij haar standpunt van een strikt neutrale houding, weigerde een nauw bondgenootschap aan te gaan met Frankrijk en Groot-Brittannië en hoopte aldus de dans te ontspringen.

## De Duitse "Luftwaffe" zaait terreur

In de nacht van 9 op 10 mei 1940 werden, zonder oorlogsverklaring, door de Duitse Luftwaffe, uitgebreide aanvallen uitgevoerd op Belgische vliegvelden, verbindinglijnen en militaire hoofdkwartieren. Ook de kuststreek was het doelwit van de Luftwaffe. ~ Vooraleer de Duitse troepen ons land binnenvielen, omstreeks 04.00 uur op 10 mei, was er groot alarm op het vliegveld van STENE en werden de militaire vliegtuigen geëvacueerd naar het vliegveld van Het Zoute, Knokke. Bij dageraad werd dit vliegveld aangevallen door een Duitse bommenwerper. Een loods waar er zich negen vliegtuigen bevonden vloog in brand, vier militairen werden gedood, verschillende werden gekwetst. Eigenaardig genoeg werd het vliegveld van Stene niet gebombardeerd.

Volgens dhr. Walter Major, auteur van "Het Vliegveld te Stene-Oostende" (1920-1945) "had men op de eerste oorlogsdag, boven Stene, regelmatig vijandelijke vliegtuigen zien cirkelen, maar zij voerden geen aanval uit op dit nochtans zeer strategisch doel. Inderhaast werd al het gerief van de schietschool en de school voor waarnemers op vrachtwagens geladen en 's anderendaags vertrok de ganse bezetting naar TOURS in Frankrijk. Op de tweede dag mitrailleurden enkele Duitse jagers de zowat overal op het veld achtergelaten Bréguet XIX-krachten maar toen lag het vliegveld er reeds helemaal verlaten bij".

Ook Oostende zou niet gespaard blijven van de Duitse terreurbombardementen. De binnenstad werd zwaar beschadigd, ongeveer 160 burgers vonden de dood in de verwoeste gebouwen. Op 21 mei overvloed een Duits vliegtuig de Vuurtorenwijk. Arthur ROUZÉE en zijn echtgenote Margriet

SCHROYEN hadden post gevat aan de voordeur van hun woning gelegen in de Schietbaanstraat 50. Zij wilden het spektakel van het afweergeschut gadeslaan, hun beide peuters zaten veilig in de bergruimte onder de trap. Plots loste de vijandelijke bommenwerper één van zijn vernielende springtuigen die terechtwamen in de Schietbaanstraat. Arthur ROUZÉE en zijn echtgenote werden door de luchtverplaatsing op slag gedood. De twee peuters overleefden het drama en beide wezen werden door een echtpaar in het Brugse aangenomen en opgevoed.

In 1939 staat de gevreesde 2<sup>e</sup> W.O. voor de deur. Groot-Brittanië en Frankrijk hebben de oorlog verklaard aan Duitsland. Aan onze grenzen met Duitsland en Frankrijk spreekt men van een PHONEY WAR", een schemeroorlog maar op zee is de Britse en Franse marine druk in de weer met het leggen van verankerde zeemijnen terwijl de Duitse luchtmacht de vaardoorgangen bezaait met magnetische mijnen. Voor onze vissersvloot was er echter geen schemeroorlog. Vooraleer één Duitse soldaat voet op ons gebied had gezet, had onze vissersvloot reeds negen vaartuigen verloren, 36 vissers hadden hun leven verloren, slachtoffers van het oorlogsgeweld. De oorlogvoerende landen hadden enorme defensieve mijnenvelden vóór hun kusten gelegd, maar zware stormen waren oorzaak dat talrijke zeemijnen losgeslagen werden van hun verankering, op drift geraakten en terechtwamen in de kustwateren of aanspoelden op het strand. Het bestrijden en onschadelijk maken van deze op drift geraakte zeemijnen was één van de voornaamste opdrachten van het Belgisch marinekorps dat op 15 september 1939 opgericht was. Sedert het ontstaan van de Belgische onafhankelijkheid was dit de derde Belgische Marine die het leven zag. Wegens gebrek aan interesse voor ons "maritiem welzijn" waren de twee vorige Marines afgeschaft.

Een drietal oude loodsbotten werd ter beschikking gesteld van het Marine Korps. Hun opdracht was het opsporen en tot zinken of ontploffing brengen van de drijvende mijnen, opdracht die zij met veel succes uitvoerden, sommige bronnen spreken van meer dan 200 vernietigde mijnen. Maar ook de verankerde zeemijnen waren een gevaar voor onze scheepvaart doch om die op te sporen en te vernietigen, had men mijnenvegers en veegtuigen nodig. De veegtuigen werden besteld bij de Franse marine en men had het inzicht drie stalen vissersvaartuigen te vorderen, nl. de 2.86 "George Eduard", de 0.88 "John" en de 0.97 "Jacqueline". Maar bij het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 waren de 0.86 en de 0.88 op zee, de 0.97 lag verlaten in de haven van Oostende, haar stoommachines onbruikbaar. Toen echter bleek dat Duitsland met een nieuw geheim wapen, nl. de magnetische zeemijn, ten strijde was getrokken, werd het plan om stalen treilers te vorderen afgevoerd en werd beroep gedaan op de houten treilers 0.140 "Jeaninne-Georgette", de 0.317 "Maurice-Roger" en de 0.348 "Jan van Maerlant" om dienst te doen als mijnenveger.

Deze drie houten treilers vormden nu, tezamen met de loodsbotten A4, A5, A6; de twee vedetten C4 en de "Prince Charles", alsook het stalen motorjacht "Aloha" (3) de Eerste Escadrille van het marinekorps, met als thuishaven Oostende. Maar vooraleer de bestelde veegtuigen door de Franse Marine konden geleverd worden, was onze kust bezet en het Marinekorps had nu andere katten te geselen.

Vanaf 17 mei begon de algemene uittocht van de Oostendse vissersvloot. Franse en Engelse havens werden aangedaan. De meeste kwamen na avontuurlijke overtochten in Zuid -Engeland terecht waar zij in Dartmouth, onder bewaking van de Britse Marine, verzameld werden, dit in het vooruitzicht van deelname aan de evacuatie van de geallieerde troepen uit het omsingelde Duinkerke. De Belgische stomer S.S. "Julia", bevelhebber kapitein Maurice COPPIN, die op 8 mei 1940 vanuit Swansea (Zuid-Wales) was afgevaren met een lading kolen, werd gepraaid door de Britse Marine, begeleid naar Portsmouth en kreeg daar het bevel Dartmouth te vervoegen. Toen de Britse Admiraliteit vrijwilligers zocht om de geallieerde troepen vanuit de "hel van Duinkerke" te evacueren naar Engeland, bood kapitein .Coppin onmiddellijk zijn diensten aan; hij zou met 'de S.S. "Julia" naar Duinkerke varen. Maar gezien de S.S. "Julia" geladen was met "Welsh coal", werd

zijn voorstel niet aanvaard, wel werd hem gevraagd een vissersvaartuig te bemannen. Zijn keuze viel op de moderne 0.86 "Georges-Eduard". De bemanning van de S.S. "Julia" scheepte in aan boord van de 0.86 en vier Oostendse vissers boden zich vrijwillig aan om deel uit te maken van de bemanning van de 0.86.

Op 1 juni vertrok de 0.86 richting Duinkerke, meerde aan aan één van de kaden en scheepte ± 560 Franse soldaten in. Bij de terugreis naar Engeland kwam de 0.86 vast te zitten op een zandbank. Een vaartuig met een geringe dieptegang, dat de 0.86 ter hulp snelde, kon de Franse soldaten overnemen en overbrengen naar Engeland. Met de vloedtij kwam de 0.86 opnieuw vlot en wendde onmiddellijk de steven naar Duinkerke en scheepte opnieuw ± 450 militairen in die in Dover aan wal gezet werden. De militaire opdracht van de 0.86 was nu beëindigd; men kon terug denken aan het uitoefenen van de visvangst.

De vissersvaartuigen die niet opgeëist werden (4) om dienst te doen als hulpvaartuigen bij de Britse Marine, werden nu verdeeld over de verschillende vissershavens, nl. Brixham, Newlyn, Swansea, Milford Haven en Fleetwood. De 0.86 kreeg Milford Haven toegewezen als thuishaven, maar belandde uiteindelijk in Fleetwood, thuishaven van o.a. de Engelse, Nederlandse en Belgische IJslandvaarders. Haar eerste reis, vanuit Fleetwood naar de visrijke visgronden van IJsland zou ook haar laatste zijn.

Op 10 februari 1941 verliet de 0.86 de haven van Fleetwood; de twaalfkoppige bemanning stond onder het bevel van kapitein Frans HALLEMEERSCH. Via het Noorderkanaal, Ratlin Island en St Kilda komt men in de Atlantische Oceaan terecht en vaart men steeds Noordwest, de barre IJslandse kust tegemoet. Op 13 februari had men veilig (5) de visgronden bereikt. Er was een razende storm opgestoken, het regende dat het goot, en het was pikdonker in dit Hoge Noorden gebied, een perfect scenario voor het drama dat zou volgen. Omstreeks 22.00 u strandde de 0.86 op de rotsachtige kust. De kapitein probeerde nog zijn vaartuig los te krijgen, maar alle manoeuvres waren nutteloos: de 0.86 zat steevast. Het vaartuig lag met zijn open dek naar de zee toe, zware en stortzeeën sloegen over het vaartuig. De reddingsboot was reeds overboord geslagen, de machinekamer en de logies van de bemanning stonden onder water. De volledige bemanning had bescherming gezocht in het stuurhuis. Het werd een lange, ijsskoude nacht. Langs de ene zijde de zware branding die de rotsen overspoelde, de andere zijde gezeseld door de stortzeeën.

's Morgens vroeg waren de weersomstandigheden nog niet verbeterd doch één van de matrozen, de 57-jarige Gustaaf ROUZÉE, had zijn buik vol van deze uitzichtloze toestand. Hij verliet het stuurhuis, sprong op dek, wond een touw, die hij vastsjorde aan de verschansing van het vaartuig, om zijn lenden, klauterde over de zijde en sprong in de woeste branding, hopen de wal te kunnen bereiken. Doch na enkele meters afgelegd te hebben in het ijsskoude water voelde hij geen grond meer, hij was terechtgekomen in een diepe geul. Hij probeerde terug aan boord te klimmen. Verkleumd door de koude en uitgeput door de onmenselijke inspanningen voelde hij zijn krachten begeven en riep om hulp. Twee bemanningsleden verlieten spontaan hun schuilplaats in het stuurhuis en probeerden hun scheepsgezel terug aan boord te hijsen. Tevergeefs echter, ook zij werden door de wrede omstandigheden overmand, zij riepen nog om hulp naar de andere opvarende in het stuurhuis, doch tevergeefs, Gustaaf ROUZÉE verdween in de golven.

Nadat de weersomstandigheden wat verbeterden verlieten de opvarenden, bij ebbe, het gedoemde vaartuig, doch de ijsskoude tocht over land, op zoek naar hulp, eiste nog vier slachtoffers. De lijken van de vijf slachtoffers werden later teruggevonden en begraven te Vick, aan de zuidkust van IJsland. De overlevenden bereikten uiteindelijk de schaars bewoonde wereld en werden verzorgd in een opvangcentrum voor schipbreukelingen te Reikjavik, hoofdstad van IJsland.



\*\*\*

Na de succesvolle evacuatie van meer dan 330.000 geallieerde militairen van het strand van Duinkerke (26 mei - 4 juni) door de Britse Marine, weliswaar met de hulp van honderden kleine vaartuigen (6) , was het nu de beurt aan de jachtpiloten van de Royal Air Force (R.A.F.) om zich te onderscheiden. De Luftwaffe was begonnen met haar terreurbombardementen op vliegvelden en haveninstallaties als voorbereiding tot een landing op de Zuidkust van Engeland. Haar voornaamste opdracht was de vernietiging van de R.A.F.: dit was noodzakelijk vooraleer er sprake kon zijn van een landing. Op zaterdag 7 september ondernam de Luftwaffe haar eerste geconcentreerde overdag aanval op Londen. Driehonderd bommenwerpers geëscorteerd door 600 jachtvliegtuigen namen deel aan de aanval. Niet alleen de haveninstallaties kregen het zwaar te verduren, ook de nabijgelegen woonwijken leden zware schade. De East-End van Londen stond in lichterlaaie, de gloed was enorm en mijlen ver zichtbaar. De haveninstallaties waren zwaar beschadigd, ook twee Belgische koopvaardij schepen lagen gekapseisd in the Surrey docks. (7) Deze overdag aanval moet als de kritieke dag van de Slag om Engeland (the battle of Britain) beschouwd worden. De dag daarop, zondag 8 september, werd tot dag van nationale rouw uitgeroepen.

De invasie van Engeland werd uitgesteld, de Luftwaffe was immers niet in staat de R.A.F. uit te schakelen. Maar nu moest de slag van de Atlantische Oceaan nog geleverd worden. De geallieerde scheepsverliezen hadden reeds een omvang genomen vergelijkbaar met het ergste jaar van de oorlog 1914-18.

Honderden schepen met hun kostbare ladingen en moedige bemanningen waren reeds uitgeschakeld, anderen lagen zwaar beschadigd in Britse havens. Er was een wanhopig tekort aan scheepsruimten. Het resultaat van de slag om de Atlantische Oceaan zou uiteindelijk beslissend zijn voor de beheersing van de scheepvaartroutes en de bevrijding van Europa.

\*\*\*

Toen België op 10 mei 1940 in de oorlog betrokken raakte, was het overgrote deel van haar koopvaardijvloot op zee. De gezagvoerders kregen telegrafisch instructies om onmiddellijk een haven van het Verenigd Koninkrijk of het Britse Gemenebest aan te lopen. Een tachtigtal vaartuigen kwamen aldus ter beschikking van het Britse ministerie van handelsscheepvaart .

Op 11 december 1942 vertrekt het Belgisch koopvaardij schip de S.S. Emile Franqui uit Liverpool en voegt zich bij het uitvarend konvooi ON 153 (8) dat 43 schepen telt. Het vaartuig staat onder het bevel van kapitein PARET en heeft een bemanning van 68 koppen, waaronder matroos Karel ROUZÉE. Er zijn 10 passagiers aan boord, waaronder twee vrouwen en twee kinderen. Op 16 december bevindt het konvooi zich op ongeveer 51° NB en 24° WL, het is stormweer met een krachtige wind uit het zuidoosten. Om 17.20 u treft een torpedo, afgevuurd door de U621, de "Emile Franqui" midscheeps in ruim 3. Onmiddellijk wordt de stoommachine stilgelegd. De passagiers en de bemanning, allen voorzien van zwemvesten, begeven zich naar het sloependek. Drie minuten later wordt het schip getroffen door een tweede torpedo. De matrozen maken de sloepen klaar en de kapitein geeft het bevel de sloepen te strijken. Bij zware storm en volslagen duisternis geraken drie reddingsboten veilig weg van het zinkend schip. Eén boot wordt echter tegen de romp van het vaartuig geslagen en is volledig vernield. De storm heeft de kracht van 10 Beaufort bereikt. Ook de vlotten worden nu te water gelaten, een twintigtal manschappen staan nog op het dek maar aarzelen om in dit stormweer over boord te springen. Omstreeks 18.00 u verdwijnt de SS. "Emile Franqui" in de golven.

Tien passagiers en vijftien bemanningsleden hadden plaats genomen in boot 1, die veilig te water werd gelaten. Doch door de onstuimige zee kapseisde de reddingsboot met alle tragische gevolgen van dien.

Zesenvestig bemanningsleden waaronder matroos Karel ROUZÉE en alle passagiers verloren hun leven in de wrede Atlantische Oceaan. (9)

\*\*\*

Fleetwood, de Engelse havenstad in het noorden van Lancashire, aan de monding van de Wyre. Geen marinebasis maar ze was als vissershaven van vitaal belang voor de voedselvoorziening voor het Verenigd Koninkrijk. Na de evacuatie van de geallieerde troepen uit het omsingelde Duinkerke werden onze vissersvaartuigen verdeeld over verschillende vissershavens. De grootste treilers kregen Fleetwood toegewezen als thuishaven. Ook Franse, Nederlandse en Poolse vaartuigen kwamen terecht in Fleetwood en tezamen met de Britse stoomtreilers, die noodgedwongen Grimsby, gelegen aan de oostkust hadden verlaten, zouden zij de aanvoer van IJslandse kabeljauw verzekeren. De prijs aan mensenlevens, vissers, was niet gering. Op het vissersmonument van Fleetwood, gelegen op de Esplanade is er een inscriptie met een lange lijst namen van treilers die in de loop van de W.O.II door oorlogsomstandigheden op zee zijn gebleven. De tekst op het oorlogsmonument ligt er niet om: "THE REAL PRICE OF FISH IS THE LIVES OF MEN". Op de herdenkingsnaald in het Memorial Park van Fleetwood staan bijna driehonderd namen van omgekomen vissers.

Op 10 mei 1940 was de 0.303 "Ons Welzijn" op visvangst in het Kanaal. Er werd onmiddellijk gestevend naar Brixham, waar de vangst werd verkocht en de 0.303 bevel kreeg Dartmouth te vervoegen waar een belangrijk gedeelte van onze vissersvloot, onder toezicht van de Britse Marine voor anker lag. Na de terugtocht van de geallieerde troepen uit Duinkerke kreeg de 0.303 Brixham als thuishaven toegewezen. Ze ontsnapte aan een luchtaanval door een Duits bombardementsvliegtuig en werd op 31 januari 1941 gevorderd door de Britse Admiraliteit. Het vaartuig werd bewapend met een kanon, een 6 pponder en een Poolse marinebemanning werd ingescheept. De 0.303 was nu omgebouwd tot een Auxiliary Patrol Vessel (p12) in dienst van de Britse Marine. Doch reeds in 1943 kwam er een einde aan deze opdracht. De 0.303 werd ter beschikking gesteld van zijn eigenaar en terug omgebouwd tot vissersvaartuig met als thuishaven Fleetwood.

Op 28 maart 1945 verliet de 0.303 haar thuishaven Fleetwood richting de visserijgronden in de Ierse Zee. Schipper Albert ROUZÉE voerde het bevel, drie dekmatrozen en één motorist vervulde de bemanning. De 10<sup>e</sup> april omstreeks 11.30 u deed er zich een geweldige ontploffing voor, het vaartuig verkeerde in zinkende toestand. Onmiddellijk werd de reddingsboot overboord gezet en terwijl de schipper zich eerst nog naar het stuurhuis begaf, waarschijnlijk om zijn reddingsgordel te halen, sprongen de vier bemanningsleden in de boot. Opeens verdween de 0.303, met schipper Albert ROUZÉE nog in het stuurhuis, in de golven. In een zware zee kapseisde de reddingsboot nog tweemaal. Slechts één bemanningslid, nl. de motorist, overleefde dit drama; na enkele uren werd hij opgepikt door een Brits oorlogsschip. Hij had een viertal uren doorgebracht op de kiel van de gekapseisde boot en had zijn drie scheepsgezellen één voor één zien afglijden van de kiel en verdrinken.

\*\*\*

Hector ROUZÉE eindigde zijn opleiding bij de "IBIS" (10) in februari 1925 en scheepte in aan boord van de 0.75 "Albert" op 19 februari 1925 als leerling marconist. Zoals de meeste ex "IBIS" leerlingen behaalde hij zonder moeite het diploma schipper IIe klas. Maar het moet zijn dat het

vissersberoep hem niet kon bekoren: hij verliet de visserij en stapte over naar de stadsdiensten in hoedanigheid van sassenier-bruggendraaier. Na de Duitse inval ontruimden de meeste vissersvaartuigen, geladen met vluchtelingen, de haven van Oostende. Talrijke hoge stadsambtenaren lieten de bevolking in de steek en gingen op de loop richting Frankrijk. Hector ROUZÉE weigerde echter zijn post te verlaten en liet zijn echtgenote en dochter, tezamen met haar familie inschepen aan boord van een maalboot die veilig Engeland bereikte. Hector ROUZÉE was overtuigd dat hij op een of ander manier, vooraleer Oostende bezet werd, ook de overkant zou kunnen bereiken. Helaas ging dit plan niet door, hij bleef alleen achter in bezet België. Toen de vissersvaartuigen van de bezetter toelating kregen om de kustvisserij te bedrijven (11), besloot ROUZÉE zijn vissersloopbaan te hervatten. Er was immers een mooie boterham te verdienen, weliswaar in zeer gevaarlijke omstandigheden.

Op 26 april 1945, 's morgens vroeg, verliet de O.157 "Simonne" de thuishaven om de visserij te bedrijven ten N.N.W. van Oostende. Het was mooi weder, geen wind en een zeer klaar zicht. Toen de "korre" voor de tweede maal werd opgehaald, deed er zich een zware ontploffing voor. De O.157 brak in twee en de vier bemanningsleden, nl. schipper Hector ROUZÉE, de motorist en twee matrozen werden overboord geslingerd. Toegesnelde vissersvaartuigen namen drie drenkelingen aan boord. Van schipper ROUZÉE werd één van zijn witte laarzen opgehaald. Zijn lijk werd enkele dagen later opgevist. Het was zijn schoonbroer, Pierre LABBEKE, die de droevige plicht had het stoffelijk overschot te identificeren.

Enkele weken later keerden zijn echtgenote, Germaine MARTINSEN en haar dochter Christiane terug uit Engeland. De lang verwachte hereniging van het gezin ging echter niet door.

\*\*\*

De O.159 "Transport" - eigendom van de "Oostendse Rederij", in de volksmond "De Rode Vloot"- was op weg naar de IJslandse visgronden toen België op 10 mei 1940 overrompeld werd door de Duitse troepen. Schipper Robert LABBEKE keerde op aandringen van de rederij, onmiddellijk terug naar zijn thuishaven en kreeg als opdracht zo spoedig mogelijk uit te wijken naar Engeland. Niet alleen de familieleden van de bemanning doch ook een groot aantal vluchtelingen scheepten in. Sommige bronnen spreken van meer dan 300 vluchtelingen. De O.159 liep op 18 mei de haven van Le Havre binnen, maar daar werden alle vluchtelingen, uitgenomen de familieleden van de bemanning, op bevel van de Franse autoriteiten aan wal gezet. Twee dagen later bereikte de O.159 Fleetwood, vissershaven aan de N.W. kust van het Verenigd Koninkrijk.

De O.159, gebouwd in 1928 op de scheepswerf van Cook, Welton en Gemmel voor rekening van een Britse rederij, was in maart 1939 aangekocht door de Oostendse Rederij. Schipper Robert LABBEKE vertrok op 8 maart 1939 voor haar eerste reis vanuit Oostende richting IJsland. In februari 1940 kreeg schipper Robert LABBEKE het bevel over de O.164 "Jan Dewaele" en in diezelfde maand redde hij de bemanning van de Zweedse "Dalaro", getorpedeerd door een Duitse onderzeeër. De Zweedse rederij schonk een premie van 10.406 BF., te verdelen onder de bemanning van de O.164, met als voorwaarde dat de schipper het dubbele zou ontvangen van de premie toegekend aan de andere bemanningsleden.

Een twaalfstal Oostendse treilers waaronder zowel stoom- als motortreilers hadden een onderkomen gevonden in Fleetwood en werden geadmistreerd door de Oostendse Rederij onder de leiding van directeur DAEMS, geboren Antwerpenaar. De O.159 werd bewapend met een snelvuurkanon ter bescherming tegen de Duitse langeafstandsbommenwerpers (FOCKE~WULF 200~CONDOR) die van op vliegvelden in bezet Noorwegen, in samenwerking met de gevreesde U~boten strijd voerden tegen de Noord~Atlantische geallieerde konvooien.

Op 1 september 1940, op weg naar IJsland, werden ter hoogte van het Schotse eiland St. Kilda vuurpijlen opgemerkt. De O. 159, schipper Robert LABBEKE in bevel, stevende richting van de vuurpijlen en pikte een reddingsboot op met 13 schipbreukelingen aan boord. Het waren bemanningsleden van het Belgisch S. S. Ville de Hasselt dat met 53 bemanningsleden aan boord, op 31 augustus was getorpedeerd door de U-46. De overige bemanningsleden werden door andere schepen gered. De O.159 bedreef gedurende gans de oorlog de visserij op IJsland, maar niet steeds met dezelfde schipper. Gezien er schippers in overtal waren, werd er een beurtrol ingesteld.

De Oostendse vissersvloot met als thuishaven Fleetwood heeft gedurende de oorlog voor meer dan 40 miljoen pond vis binnengebracht, een mooi spaarpotje voor onze vissers.

\*\*\*

Op het einde van de oorlog verlaten onze vissersvaartuigen het Verenigd Koninkrijk en vervoegen hun thuishaven.

De 0.159, nog steeds onder het bevel van Robert LABBEKE, vervoegt Oostende op 21 augustus 1945. Onmiddellijk wordt de visvangst vanuit de thuishaven hernomen. Schipper Frans BAERT heeft nu het bevel overgenomen. Op woensdag 17 oktober verlaat de 0.159 zijn thuishaven richting Doggersbank. De bemanning bestaat uit 15 man waaronder Isidoor ROUZÉE, 2de stoker. Het weder was goed, de visvangst zeer geslaagd. Maandag 22 oktober wordt de terugreis aangevat. Met 3.000 stuk kabeljauw aan boord en 180 bennen platvis rekent de bemanning op een mooie besomming. Het weder verslechtert. Op dinsdag 23 oktober omstreeks 15.00 u doet er zich midscheeps een geweldige ontploffing voor. Onmiddellijk worden reddingsboot en vlot uitgezet. Twee matrozen springen op het vlot, elf zeelui nemen plaats in de reddingsboot. Twee bemanningsleden ontbreken echter op het appel, nl. de stokers Charles AZAERT en Isidoor ROUZÉE, waarschijnlijk slachtoffers van de zware ontploffing in de machinekamer. Intussen was er een zware storm opgestoken, en het vlot en reddingsboot verloren contact met elkaar. Op 24 oktober omstreeks 15.00 u werd het vlot opgemerkt door het Nederlandse S.S. Van Artevelde, beide schipbreukelingen werden opgepikt en in Southampton aan wal gezet. De Belgische Marine werd telegrafisch op de hoogte gebracht van het drama en onmiddellijk werd er een reddingsactie ingezet. Het visserswachtschip, de 0.285 onder het bevel van loods ASPESLAGH, vaarde uit in vliegende storm op zoek naar de reddingsboot. Eenheden van de Britse Marine, gestationeerd te Oostende, boden hun diensten aan. Radio Oostende gaf regelmatig berichten door om uit te kijken naar de schipbreukelingen en vanuit Engeland namen drie watervliegtuigen deel aan de reddingsactie. Tevergeefs echter, de reddingsboot en de elf schipbreukelingen hadden de storm niet overleefd. De onderzoeksraad voor de zeevaart was van oordeel dat het vergaan van de 0.159 en het omkomen van 13 bemanningsleden te wijten was aan het ontploffen van een zeemijn.

\*\*\*

In de voorbereiding van dit artikel heb ik talrijke documenten met betrekking tot de 2e W.O. geconsulteerd, maar gezien de vele tegenstrijdigheden die ik heb gelezen ("do not believe everything you read", was de wijze raad die mijn geschiedenisleraar mij meegaf), zullen er waarschijnlijk hier en daar wel enkele onjuistheden voorkomen. Schiet niet op de pianist, maar eventuele opmerkingen worden met dank aanvaard.

## Oorlogspropaganda

Nadat Londen op 15 september 1940 hevig aangevallen was door de Luftwaffe, meldde de R.A.F. dat haar jachtpiloten (the BRYLCREAM BOYS) 185 vijandelijke vliegtuigen hadden neergehaald. Na de oorlog werd medegedeeld dat er geen 185 doch slechts 60 vijandelijke vliegtuigen werden vernietigd.

Op 5 maart 1943 verlieten twee geallieerde konvooien, bestaande uit 88 koopvaardij schepen en beschermd door een veertiental escortevaartuigen, waaronder de Belgische korvetten "Godetia" en "Buttercup", de haven van New York, richting het Verenigd Koninkrijk. Vierenveertig Duitse duikboten lagen op de loer met slechts één doel, het vernietigen van de konvooien en hun belangrijke ladingen. Na een strijd op leven en dood, in onmenselijke weersomstandigheden, werd op 20 maart door de Duitse radio medegedeeld dat "Die grösste Geleitzugscht aller Zeiten" (de grootste konvooislag aller tijden) op een grote overwinning was uitgelopen. Tweeëndertig koopvaardij schepen (204.000 T) en een torpedojager met zijn volledige bemanning, werden door de duikboten tot zinken gebracht

De officiële cijfers bekend gemaakt door de Britse Admiraliteit, meldden het verlies van 22 koopvaardij schepen (146.000 T), 360 zeelui en 12 passagiers, waaronder 2 vrouwen en 2 kinderen. Toch nog even vermelden dat de "Godetia" onder het bevel van commandant LAROSE, 165 schipbreukelingen redde van een gewisse dood.

---

#### NOTEN

- (1) Oostendenaars spreken alleen maar over "DOOZANTJES".
- (2) De Duitse generaal FELMI, bevelhebber van de Duitse luchtvloot 2, werd door A. HITLER verantwoordelijk gesteld voor dit in gebreke blijven van één van zijn officieren en werd onmiddellijk vervangen door veldmaarschalk KESSELRING. Alhoewel de in beslag genomen geheime documenten beschadigd waren, was het duidelijk dat A. HITLER en zijn adviseurs de invasie van België grondig hadden voorbereid.
- (3) De "Aloha", gebouwd in 1939 op de scheepswerven van J. Cockerill, Hoboken, had een lengte van 38,5m en een waterverplaatsing van 231 B. T. Twee dieselmotoren van 310 P.K. zorgden voor de voortstuwing. Tijdens de nacht van 20-21 mei '40 verliet de "Aloha" de haven van Oostende, liep op een mijn en verdween met man en muis. Naast marinepersoneel waren er ook burgers, waaronder twee motoristen, aan boord. Het dodencijfer wordt geschat tussen de dertien en achttien opvarenden.
- (4) 78 Oostendse vissersvaartuigen werden ter beschikking gesteld van de Britse Admiraliteit en ingezet als "auxiliary patrol vessel, ballon barage vessel, minesweeper of boom defense vessel".
- (5) Een ander Oostends vissersvaartuig, de O.88 "John", werd op haar terugreis van de IJslandse visgronden op 2 en 3 juni 1941 aangevallen door een Duits bombardementsvliegtuig. Zwaar beschadigd begon de O.88 langzaam te zinken, de 13 bemanningsleden werden in de nabijheid van het Schotse eiland St. Kilda opgepikt door de Noorse tanker "Thorsavet" . Slechts één bemanningslid was lichtgekwetst.
- (6) In totaal namen circa 860 vaartuigen - waaronder torpedojagers, korvetten, mijnenvegers, treilers en drifters, jachten, veerboten, hospitaalschepen, sleepboten en andere kleine vaartuigen -

onder onophoudelijke vijandelijke luchtbombardementen deel aan de daadwerkelijke evacuatie van de geallieerde troepen.

(7) De S.S. "Anna" (695 BT) en de S.S. "Sambre" "683 BT" lagen zij aan zij, gekapseisd en zwaar beschadigd. Beide kustvaartuigen werden uiteindelijk gelicht en hersteld, ze kwamen opnieuw in de vaart en overleefden de oorlog.

(8) De konvooien werden aangeduid door twee codeletters gevolgd door een nummer. Aldus is konvooi ON 153 het 153ste, snelvarend (12-14 knopen) richting U.S.A.. Schepen die geen 10 knopen konden varen, vaarden in een trager konvooi. Vaartuigen met een vaart van 15 knopen of meer moesten op eigen houtje de Atlantische Oceaan oversteken.

(9) De Belgische koopvaardijvloot verloor 78 schepen (64% van haar effectief), 855 zeelieden (33,4% van haar getalsterkte) verdwenen op zee.

(10) Hector-Auguste ROUZÉE werd op 8 november 1920 opgenomen in het "Koninklijk Werk IBIS" met als stamnummer 219. Behalve een beroepsopleiding van visser, kreeg hij er een militaire opleiding, een cursus timmerman, bankwerker en radio-telegrafist. Op 4 februari 1925 slaagde hij in het examen "de radio-télégraphiste pour le fonctionnement des postes installés à bord des bateaux de pêche Belges" .

(11) Volgens André ASSELOOS werd voor een eerste maal uitgevaren op 19 december 1940. De aanvoer was zeer beperkt

O.82 "Gilberte"	1 kg. schar	17 Fr.
O.67 "Annie"	3 kg schar	46 Fr.
O.41 "Chales"	5 kg. schar	86 Fr.
	15 kg schar	210 Fr.
	25 kg. garnaal	400 Fr.
0.110 "Vliegmachien"	11 kg schar	195 Fr.
	26 kg garnaal	416 Fr.

De lucratieve haringvangsten waren voor later!

## BIBLOGRAFIE

1. Het vliegveld te Stene-Oostende (1920-1945) - Walter MAJOR.
2. Kustvolk in de vuurlijn - deel 1 - Jean-Marie PYLYSER.
3. Oostende onder de Nazi's 1940-44 - deel 1 - André ASSELOOS.
4. Het Marinekorps (1939-1940 - een uitgave door de vrienden van de sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en Krijgsgeschiedenis V.Z.W.
5. Neptunus info Marine - N° 183 (1979-80).
6. Ships of the Royal Navy - an historical index-volume 2 - J.J. COLLEDGE.
7. The second world war - Winston CHURCHILL.
8. The second great war - Sir John HAMMERTON.
9. Ten years and twenty days - memoirs - Admiral Karl DOENITZ.
10. London in the Blitz - Constantine Fitz GIBBON.
11. Van Mannen en de zee - Marcel POPPE.
12. Odyssee van de Hollandse vissers - 1940-45 - Dick SCHAAP.
13. Geschreven verslag van 23 april 1945, door Camiel DEBRA (motorist van de 0.303).
14. De Belgische koopvaardij in de 2e W.O.door. MACHIELSON.

15. 50 jaar onderzoeksraad voor de zeevaart - R. CARLY.

\*\*\*

† Bidt God voor de Zielerust van :

**Mr Gustaaf ROUZÉE**  
MATROOS  
weduwnaar van Mev. Joanna PAUWELS  
echtgenoot van Mev. Sidonie CHAPEL  
geboren te Oostende den 8 Juni 1884 en  
verongelukt met de Georges-Eduard O 86  
op de kusten van Ysland den 13-2-1941

**Mr Hector ROUZÉE**  
STUURMAN  
echtgenoot van Mev. Germ. MARTINSEN  
geboren te Oostende den 17 October 1910  
en verongelukt op zee met de O.157 tenge-  
volge van oorlogstuig. op 26 April 1945.

Mr & Mevr.  
**Arthur ROUZÉE-SCHROYEN**  
MATROOS  
beiden slachtoffers van het luchtbombar-  
dement op 20 Mei 1940 te Oostende.

**Mr Karel ROUZÉE**  
MATROOS  
Zoon van Gustaaf en Joanna PAUWELS  
geboren te Swansea den 2 Maart 1917 en  
verongelukt op zee met S.S. Em. Francqui  
den 16 December 1942

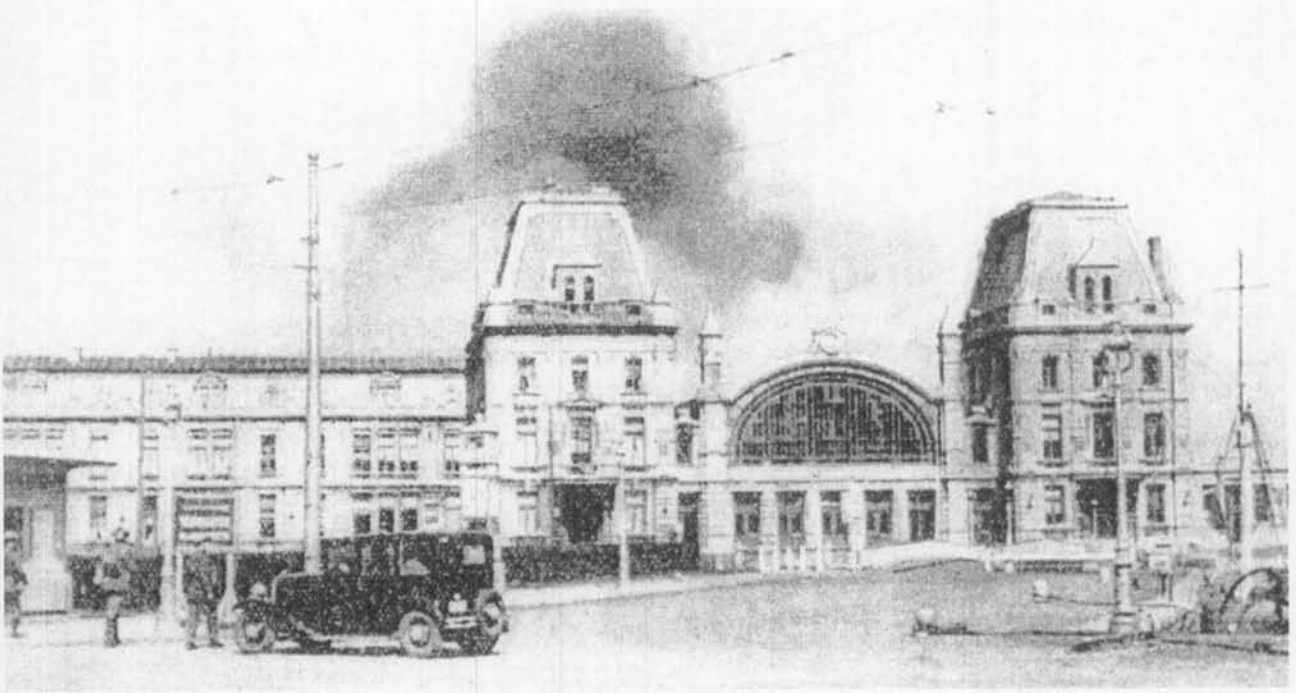
Wees hunne ziel indachtig in uwe god-  
vruchtige gebeden.

De Familie dankt voor Uw chr. rouwbeklag

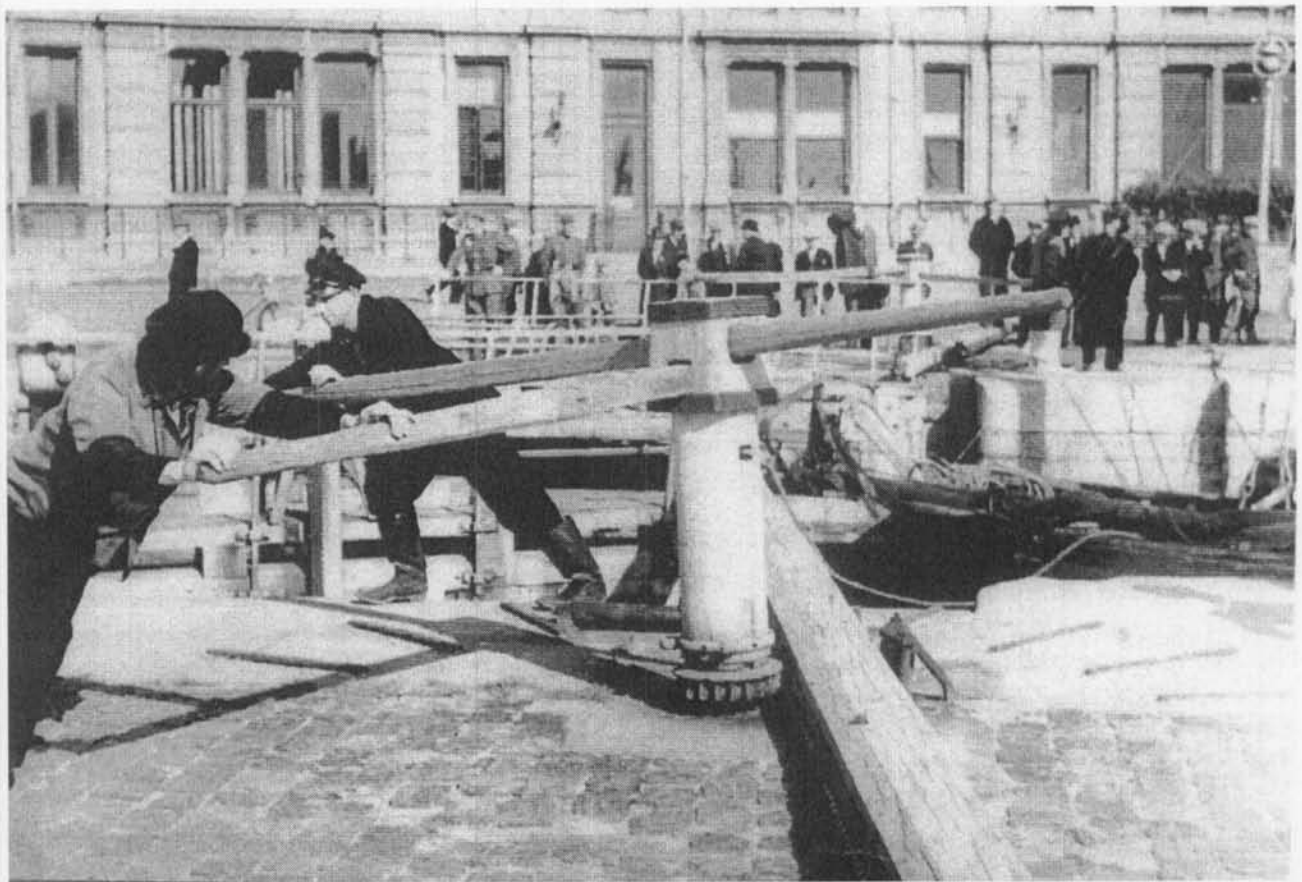


De O;86 Georges-Eduard", bouwjaar 1938. Eigendom van de rederij "Pêcheries à Vapeur". Motor Diesel Carels 600 PK.

Reddeloos verloren op de rotsen van de IJslandse kust

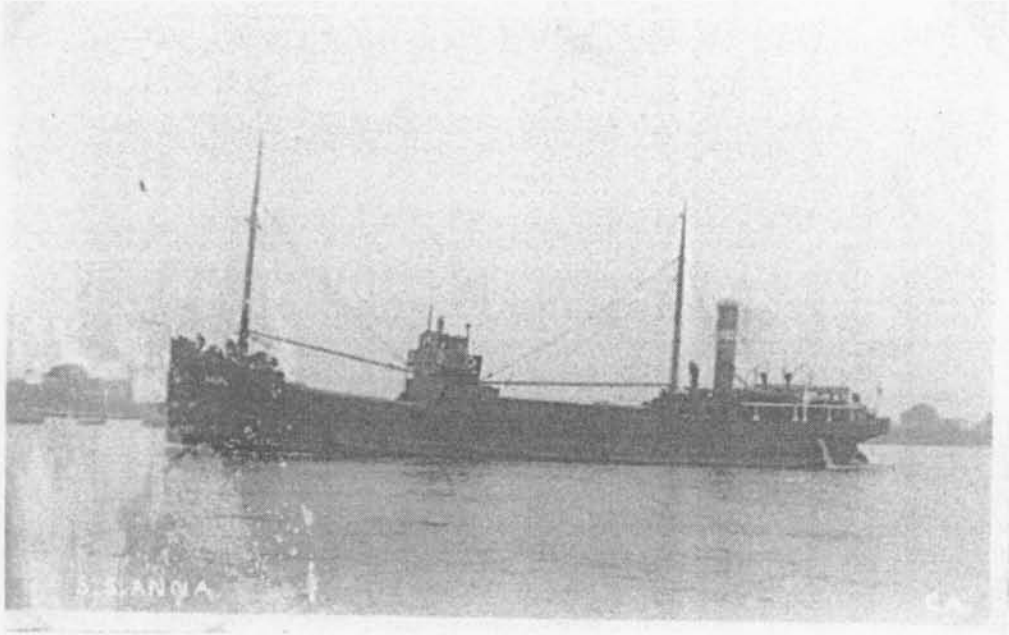


Zwarte rookwolken boven een desolaat Zeestation. In de rechterbenedenhoek de mast van een zwaar beschadigde O.20 "De Zee", opleidingsvaartuig van de Visserijschool "Paster Pype"



Hector Rouzée (volledig in het zwart) aan de slag aan de sluizen, rechtover het Zeestation





Na de zware luchtaanvallen van September 1940 lag de S.S. "Anna" gekapseisd in de Surrey Docks Londen



O.108 "Adriatic, bouwjaar 1936. Motor Diesel Deutz 300 PK. Eigenaar familie Cristiaen. Oktober 1940. Gevorderd door de Britse Marine. Omgebouwd tot "Auxiliary Patrol Vessel". Bewapening: één "one pounder" kanon en drie machine geweren.

† BIDT VOOR DE ZIELERUST  
van Heer  
**GASTON-ALBERT VERSCHELDE**  
Schipper ter Zeevischerij.  
echtgenoot van Mevrouw Georgine LIEVENS

geboren te Oostende, den 28 Juli 1917, en jammerlijk om het leven gekomen op zee, den 27 Februari 1945, tengevolg van een mijnontploffing, als schipper van de O.96.

Weetle, geluk en brood had de zee hem gegeven, maar zijn goed hart hield Gods gaven niet voor zich, maar deedde ze vrijgevig aan zijn armer naastbestaanden mee.

Niet de zee, maar verraderlijk oorlogstuig heeft hem den dood gebracht en aan de lijnen ontrukkt en de zee tot graf gegeven.

Zoeman was hij en Vischer, met hart en ziel aan de zee gebonden. Gestreefd had hij om schipper te worden en hij kreeg een schip te voeren. Eer was hij, dat jong als hij was, hij naast een ander schoone vangsten binnen kon brengen.

Gestorven is hij als schipper, met zijn schip in de golven vergaan. Zijn mannen, werden van het vaartuig gsalingerd en levend opgepikt. De schipper met het stuur in de hand heeft de eeuwigheid ingestuurd en zijn ziel voor God gebracht in de vervulling van zijn plicht.

Daurbare vrouw, zoo jong van elkaar gemcheiden zullen wij elkaar in de eeuwigheid weervinden.

Beste kleine, wess de trouw van moeder in de droeve dagen en vergeet uw vader, die voor u naar zee ging, niet in uw kindergededen, hoewel hij hem amper tuit gekend hebben.

Mevrouw Weduwe G. VERSCHELDE-LIEVENS, kind en familieleden, danken U om uw gebeden en bliken van deelneming.

Dirk Smitsaert, Oostende.

VERSHELDE Gaston, geboren te Oostende op 28/07/1917, echtgenoot van LIEVENS Georgine, is om het leven gekomen bij een mijnontploffing, als schipper van de O.96 op 27/02/1945.

Hij is geland in d'Haven van Gods eeuwigheid.

† BID VOOR DE ZIEL  
van Mijnsheer  
**ALBERT DESWELGH**  
Matroos.

Echtgenoot van Mevrouw

Julia DESODT

geboren te Oostende den 22 Februari 1917, en jammerlijk om het leven gekomen op zee, als slachtoffer van den oorlog, met de "St Jan O. 145", den 28 Maart 1945.

O wreede dood, is het zoo dat jij ons van elkander scheidt. (l. Reg. XV.) De zoon is voor hem ondergaan terwijl het nog dag was. - Hij hoopje nog lang voor zijn vrouw en kinderen te leven; doch de Heer heeft er anders over beschikt! Wij buigen nedrig het hoofd en zeggen: Heer Uw heilige wil geschiede!

Oppermoed, vol over en vertrouwen, trok hij heen naar zee. - De zee trok hem aan; hij was zijn arbeidsveld geworden. Maar helaas, in deze droevige oorlogstijd, bedroefde meer dan ooit, menige gevaren het zeevansterven. Daar waar hij zijn brood socht, heeft hij de korene vischer, zijn dood gevonden.

Teergeliefde Echtgenote, vaarwel. De slag is hard en wreed, doch neem deze beproeving met christens onderwerping op en dit zal U troosten. - Bidt voor mi, ik bid ook voor U bij den Heer.

Diebare Nideren, dat Gods seges over U beiden nederkome. Ik moet U zoo vroegtijdig verlaten, wijgt minne steun nog zoo noedig hebt. Van uit den hemel nu, sal ik over U waken. Bidt veel, samen met uwe lieve moeder, voor uw vader die U zoosser bemide. Vaarwel.

Diebare Ouders, Schoonsouders, Familieleden en Vrienden-Vischers, gedankt mi in uw gebeden.

H. Maria, Ster der Zee, bid voor ons!

JruX. Smitsaert, 6, St-Sebastiaansstr., Oostende



Albert DESWELGH

DEC. 1942



From :

WAR ORGANISATION OF THE BRITISH RED CROSS AND ORDER OF ST. JOHN

To :

Comité International de la Croix Rouge Genève

205703

Foreign Relations Department.

Expéditeur SENDER Absender

Name ROUZÉE MERTINSEN
Nom
Christian name GERMAINE
Vornome Prénom
Address
Adresse

MESSAGE Mitteilung

(Not more than 25 words) (25 mots au maximum) (Nicht über 25 Worte)

LIEVE BROEDER... ZUSTER... HILF...
SHIRD... IN WOON...
SIBET ANNA...
VROU... HIND... ROUSSON

GERMAINE CHRISTLANS

Date Datum 14.9.1942.

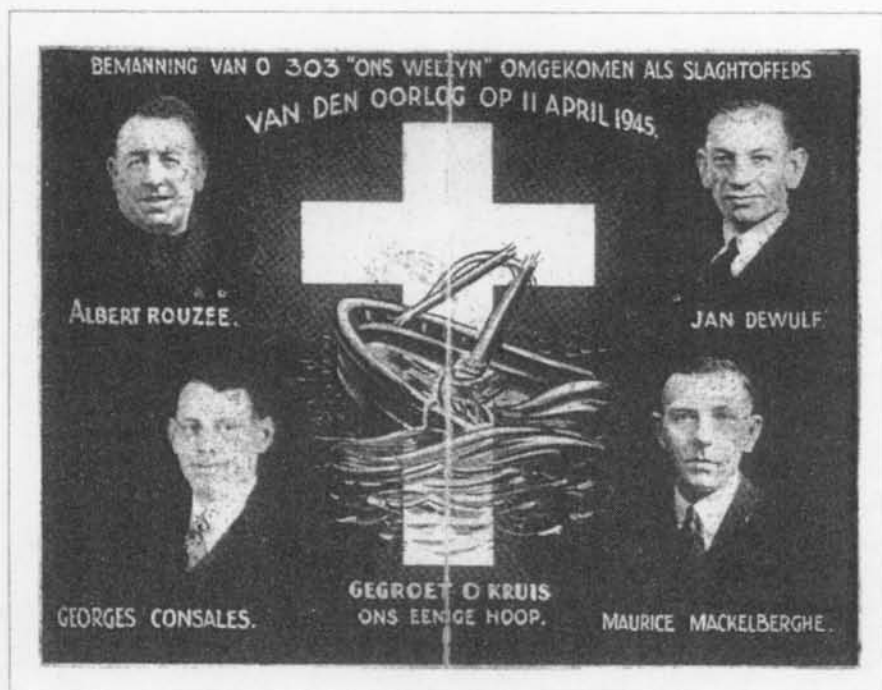
Destinataire ADDRESSEE Empfänger

Name LASBEND...
Nom
Christian name PIERRE
Vornome Prénom
Address VIERCIERSLAWI, 43 b,
Adresse
COSTONDE-BELGIE.

Reply overleaf (not more than 25 words)
Réponse au verso (25 mots au maximum)
Antwort umseitig (nicht über 25 Worte)

Germaine Martinsen, echtgenote van Hector Rouzée correspondeerde met haar zuster, Hélène Martinsen door middel van de Rode Kruis berichten (niet meer dan 25 woorden).





✠

Gedenkt in uwe gebeden de Ziel van

**ALBERT ROUZEE**  
Schipper  
geboren te Oostende 29-8-1897,  
echtgenoot van Honorine Decraecke.

**GEORGES GONSALES**  
Stuurman  
geboren te Nieuwpoort 4-12-1909,  
echtgenoot van Rosa Vileyn.

**FRANS MACKELBERGHE**  
Matroos  
geboren te Oostende 9-8-1904,  
echtgenoot van Ida Clays.

**JAN DEWULF**  
Matroos  
geboren te Oostende 12-10-1901,  
echtgenoot van Angele Coppelée.

Opnieuw werd de dierbare visschersbevolking erg getroffen — terwijl zij uitvaardten om het moeilijk draagvlak van de bevoorrading te helpen oplossen, is de ramp gebeurd; vier families uiteengerukt en in ruuw gedompeld. — De tweede oorlog eischt maar steeds nieuwe slachtoffers. Hebben wij nog niet ons deel gehad? Gods wegen zijn wonderbaar en niemand is zijn raadgever. Buigen wij allen het hoofd en bidden wij samen: "Uw Wil geschiede." Blikken wij op naar het kruisbeeld gedurende dezen vastentijd en vragen wij moed om ons kruis te dragen want het kruis brengt sterkte en troost.

En, les mogen wij niet vergeten. — De dood spaart niemand en komt steeds onverwacht. Weest dus bereid en verzamelt uw schatten in den hemel.

Dierbare Echtgenooten, wij waren samen gelukkig en wij droomden van een gelukkige toekomst. Niets op aarde zou ons ooit kunnen scheiden maar de dood heeft ons op ons en rukte ons uiteen. — De slag is hard en onherstelbaar. Zijt nogtans niet hopeloos — eens zien wij inalkander weer. Vergeet mij niet in uwe gebeden.

Teergeliefde Kinderen, vergeet uwen vader niet; houdt zijn gedachten in eere en weete een troost voor uwe zoo diep beproefde moeder.

Dierbare Familieleden, Vrienden en Kennissen, en gij bijzonder Visschers-Broeders, blijft deze les steeds indachtig, en bidt soms een weesgegroetje voor ons allen.

Jezus, Maria, Jozef! 7 j. en 7 quadr. afl.

De bemanning van het vissersvaartuig **O.303** "ONS WELZIJN" zijn allen omgekomen bij een mijnontploffing op 11/04/1945.



†  
Bid voor de Zielrust van

Mijnheer  
**Frans Baert**

Kapitein,  
echtgenoot van Mevrouw  
Gilberte DEDRIE,  
geboren te Oostende, den 28 Juli 1910.

Mijnheer  
**Henri Mestdagh**

Machinist,  
echtgenoot van Mevrouw  
Louise PUIS,  
geboren te Oostende, den 6 Augustus 1899.

Mijnheer  
**Eduard Clement**

Stuurman,  
echtgenoot van Mevrouw  
Marguerite RAMBOER,  
geboren te Oostende, den 19 April 1916.

Mijnheer  
**Eduard Deprince**

Matroos,  
echtgenoot van Mevrouw  
Estelle DECLERCK,  
geboren te Oostende, den 17 December 1906

Mijnheer  
**Theodoor Verkouille**

Matroos,  
echtgenoot van Mevrouw  
Irene DURIE,  
geboren te Milford-H. (E.), den 10 April 1917.

Mijnheer  
**Karel Devinck**

Matroos,  
echtgenoot van Mevrouw  
Rachel DEPUYDT,  
geboren te Oostende, den 24 Juni 1913.

Mijnheer  
**Emiel Major**

Matroos,  
zoon van wijlen Mr. Frans en  
Mevr. Elodie MINNE,  
geboren te Oostende, den 26 Januari 1922.

Mijnheer  
**Charles Asaert**

1<sup>o</sup> Stoker,  
echtgenoot van Mevrouw  
Wilhelmina WILLAERT,  
geboren te Oostende, den 13 December 1907.

Mijnheer  
**Isidoor Rouzee**

2<sup>o</sup> Stoker,  
echtgenoot van Mevrouw  
Maria GOES,  
geboren te Oostende, den 27 September 1907

Mijnheer  
**Pierre Braem**

Kok,  
echtgenoot van Mevrouw  
Marguerite HUYGHE,  
geboren te Oostende, den 18 Maart 1897.

Mijnheer  
**Jan Missuwe**

Kolentremmer,

echtgenoot van Mevrouw  
Alice MOREAU,  
geboren te Oostende, den 29 Januari 1899

Mijnheer  
**Gilb. Vanmassenhove**

Lichte Matroos,  
zoon van Mr. Lucien en Mevr.  
Rachel LEBLEU,  
geboren te Veurne, den 18 Februari 1929.

Mijnheer  
**Paul Rykman**

Jongen,  
zoon van Mr. Marcel en van wijlen  
Mevr. Jeanne VAN GAVAREN,  
geboren te De Panne, den 19 Juli 1928.

allen vermoedelijk omgekomen met  
de O. 159 "Transport" van de  
"Oostendische Reederij", in October  
1945, tengevolge van een mijnont-  
ploffing.

Weer wordt geweend en gerouwd over zoo-  
vele bloeiende levens, die nu gebroken wor-  
den, weggemaald door den dood, zoo ver-  
derlijk, op het eereveld van werk en plicht.

Die zee trok hen aan en zat hen in 't bloed;  
zij was hun arbeidsveld geworden, de eenigen  
omdat vader reeds de zee bevaarde, de ande-  
ren door de omstandigheden. Helaas, allen  
hebben de dood gevonden, daar waar zij hun  
brood, en dit hunner familie, gingen zoeken.

O God, werp uwe genadige oogen op de-  
zen die een teergelieden Echtgenoot, Vader,  
Zoon of Bloedverwant verloren, op desen  
wiens hertbloed en wiens smart grievend is;  
op dezen die hunnen steun en hunnen geleid-  
der missen. Geef hun de sterkte om deze be-  
proefing te dragen.

En gij menschen van Oostende en van de  
kust, bidt voor die duurzame overledenen en  
voor dezen die ze betreuren.  
O.L. Vrouw, Ster der Zee, bidt voor ons.

Druk. Smitsart, St. Sebastiaanstr., Oostende

The real price of fish is the lives of men



*S/S EMILE FRANCOIS - Gebouwd 1929 - 5.936 BRT - Rederij C.M.B. (Foto L. Van Ginderen, Antwerpen).*

Op weg van Liverpool naar Halifax getorpedeerd door de U.664 op 16 december 1942

---

### **Waar in Oostende bevindt zich het “lijkbidderslokaal”?**

Bij het doorbladeren van oude nummers van “De Zeewacht vond ik op 13 januari 1950 (pag. 1) een foto van de “nieuwe” (ondertussen ook weer oude) post in opbouw met de vermelding van de naam die dit gebouw in de volksmond had gekregen: het lijkbidderslokaal!

Blijkbaar was men al te zeer verrast door de ongewoon moderne stijl van architect Gaston Eysselinck (“het nieuwe postgebouw dat ons steeds zal doen denken aan een Siberische koude”), vooral als men de vergelijking maakt met het vorige gebouw dat in juni 1906 in gebruik was genomen en dat geïnspireerd was door het Spaans paviljoen op de Wereldtentoonstelling 1900 te Parijs. Dit sierlijk gebouw werd door de wegtrekkende Duitse bezetter op 5 juni 1944 gedynamiteerd.

De plechtige aanvang der werken had plaats op 15 april 1947 en het nieuwe postgebouw werd pas officieel in gebruik genomen op 14 januari 1954.

Gaston Eysselinck mocht dit evenement niet meer meemaken: hij had, allicht ontgoocheld door de jarenlange tegenwerking en door de dood van zijn vriendin, op 6 december 1953, pas 46 jaar oud, zelfmoord gepleegd.

Nog een volkse bijnaam: het H. Serruysziekenhuis zelf werd eertijds bestempeld als het “ziekelyk karkas”.....

**Yves DINGENS**

## Het toeristisch treintje ("t Tringsje") in zomers Oostende: een overzicht

door Emile SMISSAERT

Er al op gelet, dat afgelopen seizoen (2007) een splinternieuw stel reed? Het werd tijd, pff, het "ding" was oud geworden en uit de tijd, een rammelkast in wisselende kleuren, - en dermate vervallen en versleten, dat men waarempel ging vrezen dat bij het aanzetten enkele moeren en bouten schokkend eruit zouden getrokken worden. O wee op hobbelige kasseistenen ... Een povere presentatie voor eenieder die het goed meent met de opfrissing of vernieuwing van ons toeristisch patrimonium. In recente toeristische publiciteitsfolders komen allang geen foto's meer voor van dit aftands vehikel, - en maar best ook, vind ik.

Vooreerst een *tour d'horizon* van dergelijke attracties voor vooral dagjesmensen. Een echte trein, vroeger vooral (laaiend vuur, sissende stoom!) en nu nog (stoere, electrisch of door diesel aangedreven krachtpatsers, met sierlijke wagons op sleep) spreken tot de verbeelding. Dermate dat voor de jongsten een houten namaak-trein met een paar wagons beklommen en afgesprongen wordt op de speelplaats, op school of in een tuin, om te ravotten. Dat mensen (meestal mannen) gefascineerd zijn en blijven door vernuftige miniatuurtreintjes (denk aan Märklin uit Duitsland), - en pak hun speeltje niet af, hoor! Ggrrr. En dat er te lande vzw's bestaan die toeristische rondritten organiseren met oude, inmiddels gerenoveerde treinen-op-ware-grootte (stoom- of diesellocomotieven). Er bestaat zo'n vereniging te Baasrode-aan-de-Schelde en één in Wallonië, nl. de oude lijn 128 tussen Ciney (provincie Namen) en Purnade (Yvoir), kriskras,, tunnel in, tunnel uit, doorheen de vallei van het Bocq-riviertje( vanwaarl vroeger ons leidingwater vandaan kwam) (1).

Zo'n aantrekkelijkheid bestaat niet aan onze Belgische/Vlaamse kust, überhaupt niet. Wel publiekslokkers te lande en ter zee. Ik kom nu op algemeen bekend terrein, ik besef het, maar wie kent ze allen op een rijtje, zomaar uit het hoofd? Weinigen, hè. Om met iets te beginnen: eertijds ging men aan de kust met zgn. *amfibieboten* op zee, d.z. vaartuigen uit de Tweede Wereldoorlog; in de beginjaren waren er wel een tiental, te Oostende weleer en elders, en nu nog, o.m. te Oostduinkerke (2). Ik ben eenmaal mee geweest en vond het *amazing, terrific*. Eigentijdse bootexcursies biedt de firma's van rederij *Seastar (Nieuwpoort-Oostende-Nieuwpoort)*; *nieuw is de Oostende-zeetrip* gedurende een uur (3). Alsook de rederij *Franlis* die al meer dan 40 à 45 jaar de Oostendse rede aandoet met de blijkbaar onverslijtbare, ranke *Franlis 3-boot* (4). De nieuwe Oostendse Tweemastsloep *De Nele* biedt een dagje op zee en ze is er feitelijk niet meer weg te denken (5). Voor wie niet beschikt over zeebenen is de overzetboot binnenin de haven van Oostende een oplossing om toch maar even gevaren te hebben. De *Blue Link* is een mooi gerestaureerde reddingssloep van een passagiersschip; voetgangers en fietsers zijn welkom aan boord. En op de begane grond? Daar zorgen tijdens het seizoen zowel *paardenkoetsen* als het *toeristisch treintje* voor de verstrooiing van voornamelijk vakantiegangers in het centrum van de stad. Zeven (in 2004) koetsiers, gestationeerd aan het begin van de Albert I-promenade richting Zeeliedenmonument, bieden ginds stadsritjes aan. Er is de *grote* en de *kleine* toer, al dan niet met het Maria Hendrikapark erbij, met wat uitleg onderweg voor allerlei nationaliteiten, met of zonder (klein)kinderen. Het valt voor, dat Oostendenaars, veelal in gezelschap, met graagte plaatsnemen in zo'n rijtuig. Het is en blijft iets aparts, niet? (7). Veel minder duur komt een ritje met het *toeristisch treintje* in en doorheen het hartje van Oostende. Gedurende ruim een half uur. In 2004 voor de prijs van 2 euro's vor volwassenen en half zoveel voor kinderen. Al rijdt ze op aanvraag tijdens het jaar uit, wanneer scholen, verenigingen, vierende personen e.d.m. mits overeen te komen prijs beroep op haar doen; een passend traject is te bespreken met de heer Marnik De Blauwe, Sluizenstraat 19, 8450 Bredene(-Sas). Tel.: 059/32 35 69. Maar, stellen sommigen zich de vraag, van wanneer feitelijk dateert dit voertuig dat ons hier bezig houdt?



# OOSTENDE

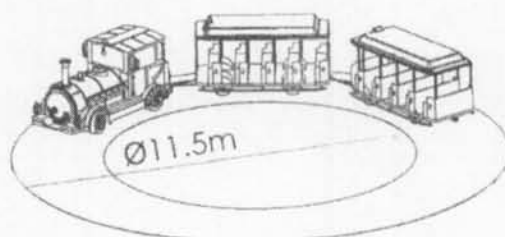
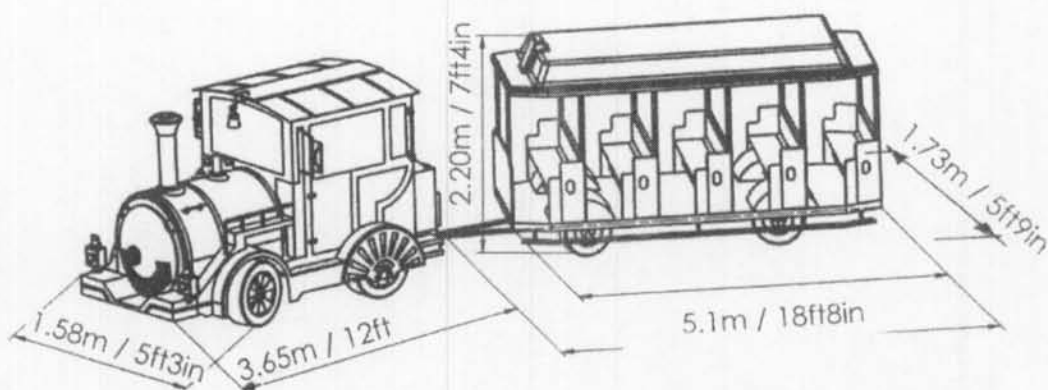
## "EL MIRADOR"

- Moderne studio's met aparte slaaphoek
- Studios modernes avec petite chambre séparée
- 1-4 pers.

OOSTENDE: VAKANTIE  
OOSTENDE



# T 40



	<b>Locomotive</b> Locomotive Lokomotive	<b>Carriages</b> Waggons Anhänger
Type	T 40	open / ouvert / offen
Drive / Motorisation / Antrieb	Gasoline / Essence / Benzin LPG / gaz / Gas // Electro	
Power / Puissance / Leistung	38 hp / cv / PS 29 kW	
Max. gradient / Pente max. / Max. Steigung	5% with two coaches / avec deux waggons / mit zwei Hängern	
Capacity / Capacité / Kapazität	2 pers.	open / ouvert / offen 16 pers.
Weight / Poids / Gewicht // total	1340 kg	2800 kg
Length / Longueur / Länge	3.65 m	5.50 m
Width / Largeur / Breite	1.58 m	1.96 m
Height / Hauteur / Höhe	2.25 m	2.38 m
Turning radius Rayon de braquage Wendekreis	11.50 m	11.50 m

**Deze originele attractie ...** In de loop van het presezoon werd een voorstel ingediend “om ook te Oostende een miniatuurtreintje (sic) te laten rijden. Zulke vervoermiddelen hadden in verschillende badsteden een reuzesucces. Met een rondrit doorheen stad langs de Zeedijk, Leopold II-laan, Koningsstraat, de Koninginnelaan, 't Bosje en de de Smet de Naeyerlaan, langsheen de Visserskaai naar het vertrekpunt, oorspronkelijk aan de Vlaanderenramp, later ter hoogte van het Zeeliedenmonument zelf. De firma “die dit treintje zou laten rijden” vroeg een contract voor negen jaar aan; de Stad “zou echter geneigd zijn om eerst een proef te doen”, vanaf 1 augustus tot het einde van het seizoen 1954. Knokke nam als eerste, in 1953, zo'n mini-pleziertrein in gebruik (8). Rondritten bij ons besloegen toen al in tijd ruim een half uur; aan de voet van de standplaats stond een pancarte met een namaakuurwerk. In de praktijk, zodra er genoeg reizigers geboekt hadden, vertrok de mini-trein. De echte, pas geëlectriceerde trein Brussel-Oostende reed het traject in 75 minuten, iets waarop men toen heel fier was. Weet je wel: “*Oostende, de draaischijf van Europa!* ...” (9). Midden augustus verstreek .... En nog geen treintje te bespeuren: “wat ons de indruk doet krijgen, dat de geboorte van elke attractie te Oostende gepaard moet gaan met een zeer lastig kraambed” (10). Zaterdag 21 augustus: hocus pocus pas, daar is't alras, het toert nu door de straten van onze stad. Hoera! De veelal hyperkritische, venijnige en soms droeve, bijwijlen chagrijnige krant – in die tijd een geducht wapen – van Pros Vandenberghe mopperde, dat “men van de eerste rit geen plechtigheidje (sic) heeft gemaakt. In andere plaatsen was dit het geval (...) We kunnen dus niet zeggen of het comfortabel is, ofwel of dat uw nieren in uw keel worden geschud ... Het ziet er in ieder geval maar een mager beestje uit” (11). Wie er zich in hun wiek geschoten voelden, het was te verwachten, waren de koetsiers die, insgelijks en allang, als het ware in dezelfde vijver visten: occasionele klanten oppikken om mee rond te toeren. Maar de klandizie was toch anders en de prijzen waren niet te vergelijken, vindt de gezond denkende buitenstaander. De “mannen van de typische Oostendse ‘calègen’ (sic)” zullen “een vergadering houden en waarschijnlijk zal daar een protest bij het Stadsbestuur op volgen. Na de strijd “weg tram, kom autobus” in stad krijgen we nu de ‘calègen’ (sic) tegen het treintje!”, gniffelde de reporter (12). Bevreemdend is volgende mededeling van de in die jaren alom gekende Oostendse firma, verdeler van “Ford”-auto's. “Garage F. Stoops, Torhoutsesteenweg 54” benadrukte dat “het noch eigenaar, noch deelgenoot is van dat miniatuurtreintje dat laatst in Oostende rondreed”. Het “Pros-blad” beaamde: “wij zijn inderdaad overtuigd dat de heren Stoops, indien de Stad volgend jaar wat vlugger [zou] zijn, iets zouden op touw zetten, waardig voor Oostende” (13). Wat dan te denken, na overwegen van pro en contra, van volgende mogelijkheid? Kwam er na 1954 misschien een ander, een nieuw en beter passend treinstel in gebruik? Maar iets meer dan vijftig jaren zijn verlopen en voorbij. Het is en blijft een suppositie van mijnentwege, meer niet. “*Het treintje, door de zonen van de firma Stoops uitgebaat (onderlijnd door ons) is sedert enkele dagen [van juli 1955] in stad aan het rondrijden (...) Een ten honderd op de plaatsen werd geheven [cursief van ons; waar wordt op gezinspeeld?]. Dit jaar heeft het Stadsbestuur (,) zonder veel nadenken (,) de wegwijzer gewijzigd en mag het treintje nog slechts rijden vanaf de ‘Vlaggestok’ (nu Monument der Zeelieden) langs de Visserskaai en 't Bosje*” (einde citaat). Voornoemd weekblad is integendeel van opinie, dat “het doel van zo'n treintje heel zeker moet zijn [om] de schoonheden van de stad te tonen(.) Zoals de (Paarden)koers, het Badepaleis, het Koninklijk Paleis, de Visserskaai en 't Bosje”. Voorts dat de Stad oppert, dat het treintje dan “het verkeer zou belemmeren indien het door de plaatsen van de verkeerslichten zou moeten rijden”. Neen, beweert de krant, “wie dit treintje gezien heeft, zal dit argument belachelijk vinden”. En insisteert: “de toeristen zouden er echter veel meer gebruik van maken, indien de aangeduide weg interessanter ware. Het zou ook veel meer aan de Stadskas opleveren. Aan wie eens te meer de schuld?”. Pros, gij eeuwige criticaster ...

Op een postkaart-in-kleuren, uit het midden van de vijftiger jaren stammend, krijgen wij nader zicht op dit fameuze treinstel. Voorop een kortgestuikte, rudimentair nagemaakte kleine locomotief-met-schouw, een ronde kleine ketel en een plat dak. Twee langs beide kanten open wagons-met-treden – met houten zitplaatsen en telkens een groene zeilen dakbedekking – vervoeren de passagiers. Alles

in het rood geverfd, de daken in het groen. Tamelijk fijne, ijzeren kettingen verhinderden ongewenst uitstappen of roekeloos te ver naar buiten leunen. Dat was in het begin zo. Later, wanneer weet ik niet, werd het treintje deerlijk verminkt, ja bovenaan afgebroken (veronderstel ik). De locomotief werd afgedankt en vervangen door een tractor van oorsprong; de aanblik werd bedroevend en oogde stumperig ... De wagons onkennelijk getransformeerd: de linkerzijde met doorlopende planken toegemaakt, de daken insgelijks. Alles in het wit geschilderd, georneerd met het stadslogo, met harde banken en een chassis dat deerlijk van de jaren wist (vooral op kasseien onaangenaam voelbaar). Wanneer de tractor trok, leken de wagons uiteengetrokken te worden. Ja, het was op de duur "voe te blêtn"! ... Zeker in vergelijking met wat in andere steden reed. Oostende, volop in renovatie, onwaardig geworden. Postkaarten met dit thema zijn zeldzaam en foto's werden in de toeristische brochures gemeden.

Een dagbladartikel uit 2004, in de reeks "Zomer aan de Kust", schetst de sfeer aan boord: "Rammelend over kasseien met treintje: toeristen ontdekken stad en inwoners onbekende hoekjes" (15). Enkele excerpten: "De twee euro voor volwassenen en half zoveel voor kinderen zijn een ritje dubbel en dik waard. In ruim een half uur. Geen vast vertrekkur (...) Machinist Marnik De Blauwe loodst de tot trein ombouwde tractor feilloos door het verkeer. De vele werken in de badstad nopen tot een alternatieve route. Geen Casino en ook geen Monacoplein (.) De trip zit vol verrassingen (.) Een aangename en allesbehalve vermoeiende verkenning door Oostende. [Ook voor 'tal van inboorlingen'. Opvallend is] de enorme massa etende mensen op de Visserskaai. Oostende eet" (einde citaten) Jaren kwamen, jaren gingen. Ruim vijftig stuks .....

**Het Stadsbestuur grijpt in** en "wil (,) dat de exploitant investeringen doet om de ritten aantrekkelijker te maken". Met *audiobegeleiding* voor de toeristen; ook het *uitzicht* moet iets esthetischer. Als dat gerealiseerd wordt, krijgt hij een contractverlenging", aldus Schepen Hilde Veulemans. Met een voor ons opstel belangrijk gegeven: het treintje vervoert jaarlijks 25.000 bezoekers (16). Ik had deze aanmaning gelezen, herlezen en gespaard ... voor een eventuele bijdrage. Een toeval: op het einde van het seizoen 2006 ontwaarden Chantal en ik in de verte een gloednieuw, modern treintje, als het ware rustig opstomend, via de Visserskaai richting Zeeliedenmonument. Waarachtig, dàar is het! Een heuse locomotief – wel namaak, geen nep – met twee wagons. In de stijl zoals het zich nu overal presenteert. Hier groene en gele kleuren, met rode daken. Smaakvol, tof. Eén hic: het seizoen liep op zijn einde. Maar: who cares now ... Dit jaar 2007 heeft het volop dienst gedaan. Ik merkte, dat veelal enkel de eerste wagon gebruikt werd. Prijzen: + 13 jaar: 4 euro; 4-12 jaar: 2 euro; tot 3 jaar gratis. En slaagde erin de naam van de bouwfirma te weten te komen: Tschu-Tschu-Bahnen, Neumarkt (Duitsland, tussen Neurenberg en Regensburg). Marnik De Blauwe koos het Type 40 (zie bijlage). De wagons zijn gedeeltelijk door middel van glas gesloten en met deuren; uitgerust met een audio- installatie zoals dat heden gebruikelijk en onmisbaar is voor wat uitleg onderweg. Het is me niet bekend of de aandrijving met benzine of elektrisch gebeurt. In elk geval, eigenaar Marnik De Blauwe (Bredene-Sas) is een tevreden man – en wij ook – wanneer hij op de Dijk een uitnodigende bel luidt voor passanten. De afbetalingen zijn wel voor hem. We wensen hem veel volgeboekte rondritten toe!

#### N O T E N :

- Meer dan hijzelf denkt, heeft dhr. Vermeersch geholpen om een embryo vaste vorm en groeikansen te doen krijgen. Dank je wel, Gilbert, mede met jouw interesse in treinen en trams!
- Aanleiding voor dit gedocumenteerd opstel was en is het merkwaardig artikel van dhr. Raf Stuyck over "*Pleziertochtjes op zee*", verschenen in De Plate; jg. 35, nr. 11, november 2006, p. 281-291 : ill. Een deelonderwerp over genoegens aan onze kust dat me altijd geïntereeserd heeft.

- (1) Oude trein mag weer toeristische ritten maken, in: Het Nieuwsblad; 9 augustus 2007, p. 10. De vzw *Toerisme en Spoorpatrimonium* (TSP) geeft een fraai tijdschrift uit, afzonderlijk in het Frans en in het Nederlands. En beiden blijkbaar leefbaar?!
- (2) Een zeetocht duurt 45 minuten. E-mail: [info@zeetochten.be](mailto:info@zeetochten.be); online: [www.zeetochten.be](http://www.zeetochten.be).
- (3) E-mail: [info@seastar.be](mailto:info@seastar.be); online: [www.seastar.be](http://www.seastar.be).
- (4) Online: [www.sunships.be](http://www.sunships.be). Zie ook: Asverstrooiing op zee is waardig afscheid: rederij Franlis laureaat "International Funeral Awards", in: De Zeewacht; 2 november 2007.
- (5) E-mail: [mso-anolf@scarlet.be](mailto:mso-anolf@scarlet.be); online: [www.denele.be](http://www.denele.be).
- (6) Uitbater: ons medelid dhr. Jean Elleboudt (tel. Blue Link: 059/5020676).
- (7) Yvan Naesen: Het wordt drukker: Tatianna vervoert al twintig jaar mensen met de koets, in: Het Volk, ed. Oostende-Westhoek; 29 juni 2004, p. 15.
- (8) Nieuwsblad van de Kust; 22 juli 1954, p. 5 (e).
- (9) Ibidem; 1 juli 1954, p. 1-2: "een nieuwe troef in handen"
- (10) Ibidem; 19 augustus 1954, p. 2 (b).
- (11) Ibidem; 26 augustus 1954, p. 2 (a). Pros Vdb was eveneens liberaal maar een aartsvijand geworden van de autoritaire Burgemeester Adolf Van Glabbeke die velen door zijn eigengereidheid en meer van zich doen afkeren had. Voornoemde krant dient derhalve omzichtig geraadpleegd en geïnterpreteerd te worden!.
- (12) Ibidem; 9 september 1954, p. 2 (a).
- (13) Ibidem; 16 september 1954, p. 2 (b).
- (14) Ibidem; 14 juli 1955, p. 5 (a).
- (15) Het Volk; 23 juli 2004, p. 14.
- (16) De Streekkrant, ed. Middenkust; nr. W23, 8-14 juni 2006, p. 1 (e).
- (17) Prospectus firma Tschutschu Road Trains (200?), p. 4. Zie ook online. [www.tschutschu.de](http://www.tschutschu.de).

## MUSEUM DE PLATE

Nog tot en met zondag 6 januari 2008 loopt de tentoonstelling

### PRENTKAARTEN VAN LE BON

Het is een verlengstuk van de voordracht met dezelfde naam die dhr. Norbert Hostyn, conservator, voor onze kring gaf in september.

Volgend jaar zal de voordracht hernomen worden als namiddagvoordracht.

De tentoonstelling, samengesteld door dhr. Norbert Hostyn, laat je kennis maken met een ruime keuze uit de prentkaartenproductie van Le Bon. De prentkaarten vormen een kroniek van het Oostendse leven van 1900 tot 1914.

Ook gaat terzelfder tijd een kleine tentoonstelling van **KERSTVERSIERINGEN** door in de balieruimte met materiaal uit onze Plate-collectie en uit de verzameling van dhr. Eric De Kievith.

Tijdens de Kerstvakantie (22 december 2007-06 januari 2008) is het museum iedere dag open behalve op 25 december en op 01 januari.

## PLATE-VEILING 2008

Schikkingen betreffende de veiling.

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 19 januari en dit gedurende de openingsuren van het Museum. De stukken zullen bij het aanvaarden gecontroleerd worden. Er worden geen stukken meer toegelaten op de avond van de veiling.
2. De geschatte waarde per stuk moet minstens 3 €. bedragen.
3. **Op zondag 27 januari, tussen 10u en 12u, zullen de aangeboden stukken te bezichtigen zijn in het Heemmuseum.**
4. Op de avond van de veiling, donderdag 31 januari 2008, 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.

## LIDGELD 2008

Het lidgeld voor het lidmaatschap bij de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor 2008 vastgesteld als volgt:

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

Enkel zij die tot nu toe niet gestort hebben (laatste storting ontvangen op 01 december), vinden hierbij een stortingsbulletin.

Simone MAES  
Penningmeester

## OPENINGSDATA MUSEUM IN 2007

- Elke zaterdag.
- Van 23 december t/m 07 januari 2007 (gesloten 25 en 26 december 2006 en 01 en 02 januari 2007).
- Van 17 februari t/m 25 februari (gesloten 20 februari).
- Van 31 mei t/m 15 april (gesloten 03 en 10 april).
- Van 17 mei t/m 20 mei.
- Van 15 juni t/m 16 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 27 oktober t/m 04 november (gesloten 30 oktober).
- Van 22 december 2007 t/m 06 januari 2008 (gesloten 25 december 2007 en 01 januari 2008).

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**

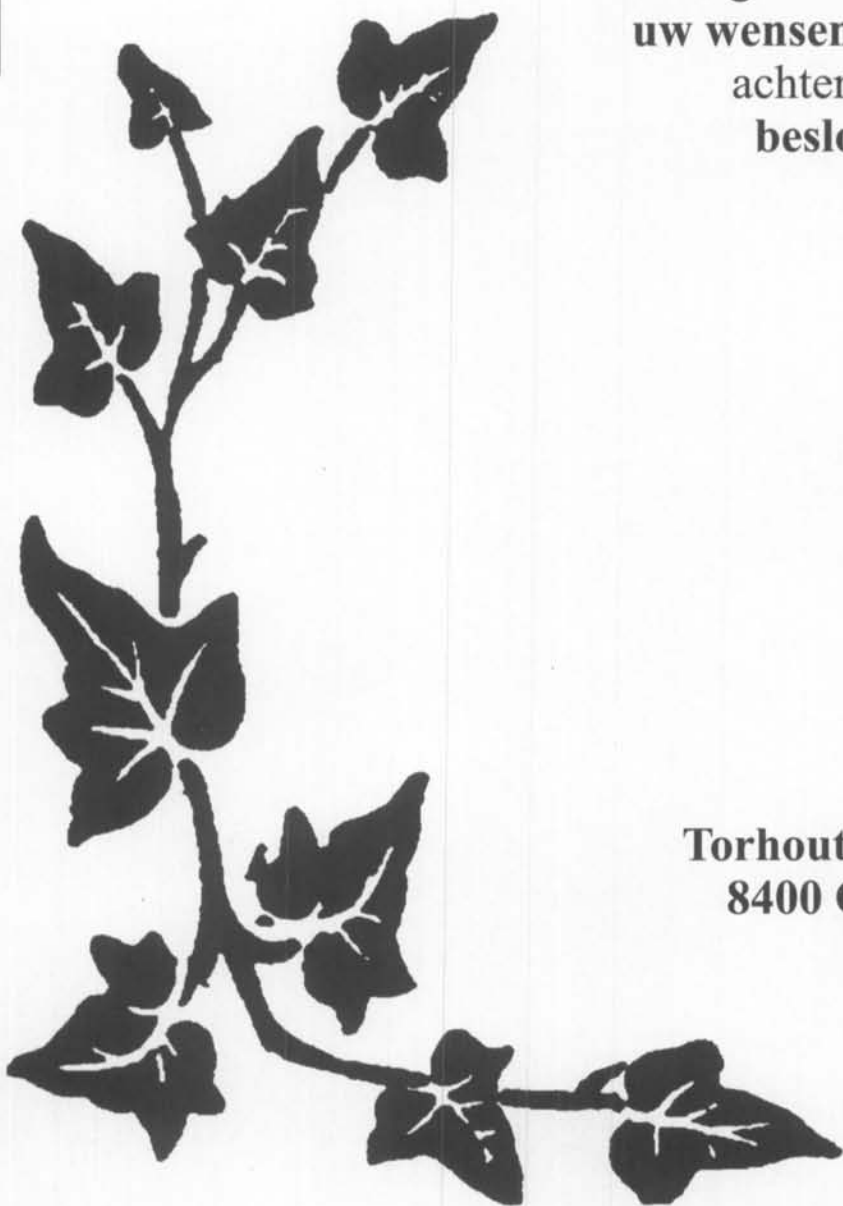
Hoek Jozef II straat en  
Christinastraat - Oostende

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