



“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 5

MAAND mei 2007

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER

- blz. 114: **R. JANSOONE:** De lotgevallen van een Oostendse "refugee" in Groot-Brittanië tijdens W.O.I (deel 2)
- blz.117: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 13).
- blz. 125: **R. VANCRAEYNEST:** Enkele kanttekeningen over Oostende en omgeving na het Beleg.
- blz. 126: **R. STUYCK:** Niet-alledaagse schepen in Oostende (deel 5).
- blz. 128: **M. CAPON:** Veloclub de Zeemeeuw Oostende. De clubkampioenschappen vanaf 1945 (deel 17).
- blz. 131: **DE PLATE WEDSTRIJD:** waar in Oostende?

Thematoonstelling Volksschouwburg "In het Witte Paard (1949-1974)"

Een brok onvergetelijk Oostends volksvermaak: in de zomer propvol (Britse) toeristen, in de winter motor van het balseizoen!

Komt genieten van deze geslaagd te noemen retrospectieve.

Nog tot einde mei te bezichtigen. Elke zaterdag, van 10u tot 12u en van 14u tot 17u.

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.

Johan VAN ROOSE, Kabeljauwstraat 5, 8460 Oudenburg (wnd).

Schreven in dit nummer:

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Raymond VANCRAEYNEST: Blauw Kasteelstraat 103, 8400 Oostende

Raf STUYCK: Europagaanderij 125A, 8400 Oostende.

Michel CAPON: Westlaan 19, 8400 Oostende.

MEI EN JUNI ACTIVITEITEN

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

MEI ACTIVITEIT

donderdag 31 mei om 20.00 uur

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

Onderwerp: **VISROKERIJEN EN –DROGERIJEN AAN DE KUST EN IN HET BIJZONDER IN OOSTENDE (1850-1920)**

Spreker: dhr. **Rudy DE CLERCK**

De heer Rudy DE CLERCK is ingenieur in de Scheikunde en de Landbouwindustrieën. Hij behaalde in 1966 aan de Faculteit der Wetenschappen van de Universiteit van Madrid het diploma Doctor en Ciencias, gelijkwaardig met Doctor in de Landbouwkundige Wetenschappen.

Aan het Rijksstation voor Zeevisserij in Oostende was hij tot 2004 hoofd van het Departement voor Zeevisserij.

Dhr. DE CLERCK is auteur van meer dan 130 wetenschappelijke publicaties en gastprofessor aan de VUB en UGent, maar deze avond komt hij bij ons en zal hij het hebben over een noodzakelijke maar evenzeer hinderlijke tak van onze visserijindustrie.

Op het einde van de negentiende eeuw en in het begin van de jaren 1900 waren er nog geen bedrijfszones afgebakend, zoals thans het geval is, en konden visbedrijven zich midden een stadscentrum vestigen en daar actief functioneren. Visrokerijen en –drogerijen waren toen een absolute noodzaak voor de voedselbevoorrading van de bevolking en bovendien gaven ze werkgelegenheid. In die tijd was roken en drogen van vis trouwens de enige methode om vis langer te bewaren. Koeltechniek bestond toen nog niet en door het hard zouten en het daarna roken of drogen van de vis kon het natuurlijke afbraakproces met meerdere dagen worden vertraagd.

Zo waren zeer veel kleinschalige vestigingen voor het roken en (of) drogen van vis in drukbewoonde volksbuurten bedrijvig in de kuststreek, met concentraties in Oostende, Nieuwpoort en De Panne. Zelfs in Brugge-centrum waren tientallen rokerijen.

Het oprichten, voortzetten of uitbreiden van een visrokerij of –drogerij heeft in die periode voor heel wat commotie gezorgd. Voor die vestigingen moest immers een officiële vergunning bekomen worden en dat was veelal het sein voor een regelrecht gevecht tussen enerzijds de aanvrager en anderzijds de buurtbewoners.

De voordracht belicht enkele markante feiten en geschriften met als thema “haring op mijn bord, maar niet in mijn buurt”. De kritieken waren tweeledig: het gebuurte, of ook “het gewest” genoemd, had last van hinderlijke reuken, de eigenaars ofte huisjesmelkers zagen het gevaar van waardevermindering van hun bezittingen, maar voor de uitbaters zelf betekende het zonder meer hun gezinsinkomen en het inkomen van de betrokken werklieden. Een heuse dualiteit waarbij elke partij soms op zeer spitsvondige manier zijn argumenten voor en tegen liet weten aan de bevoegde diensten, hetzij de Commissaris van “Policie”, hetzij de Gouverneur en zijn Bestendige Deputatie.

Het Provinciaal Archief van West-Vlaanderen, gevestigd te Sint-Andries, bevat de originele documenten van deze heftige controversies, al waren niet alle brieven eigenhandig geschreven en was bovendien de voertaal soms Frans, wat de zaak voor sommige beklaagden niet vergemakkelijkte.

De motieven voor het verkrijgen van een toestemming voor exploitatie of het weigeren ervan door de Bestendige Deputatie waren bovendien niet altijd even duidelijk.

Een avond om niet te missen. Het is de laatste avondvoordracht vóór onze zomerstop en zoals steeds is de toegang vrij voor de leden zowel als de niet-leden.

1^{ste} JUNI ACTIVITEIT – HULDE AAN PASTER PYPE

Het Herdenkingscomité Paster Pype, dat voortaan onder de vleugels van onze Kring werkt, nodigt onze leden uit om op

zaterdag 02 juni om 10.30 uur

deel te nemen aan de jaarlijkse hulde aan Paster Pype.

De plechtigheid begint met een bloemenhulde aan zijn monument in de plantsoenen van de SS Petrus- en Pauluskerk, Jozef II-straat.

Daarna gaan wij naar het Paster Pype-kerkhof aan de Nieuwpoortsesteenweg waar, **om 11.00 uur**, door het Stadsbestuur, de afvaardigingen uit de visserij- en zeevaartmiddens en het Herdenkingscomité Paster Pype bloemen op zijn graf gelegd worden.

Zo brengen wij hulde aan de man die gedurende meer dan 40 jaar zoveel voor onze vissersbevolking heeft betekend.

2^{de} JUNI-ACTIVITEIT - REIS NAAR TERVUREN EN MEISE

We vertrekken op

zondag 3 juni om 08.00 uur stipt

vanaf het Canadaplein, over het Gerechtshof.

We rijden via de autostrade naar Tervuren waar we aankomen bij het **Museum van Midden-Afrika** rond openingstijd.

Via de warande begeven we ons naar het resto Simba van het Museum voor de koffie.

Daar komen de gidsen en leiden ons in 3 groepen door de 21 zalen van het Museum tot 12.00 uur. Wie daarna nog de tijdelijke tentoonstelling 'Haartooien' wil bezoeken kan dat, wie liever nog een kleine wandeling in de Franse tuin wil maken mag dat ook. Maar om **12.30 uur** biedt de Kring U het aperitief aan en gaan wij aan tafel in het restaurant 'La Vignette', gelegen rechtover het Museum.

Op het menu:

Perzik met tonijn
*
Vol-au-vent met frietjes
*
Ijsje
*
Koffie

De dranken aan tafel zijn voor eigen rekening.

We stappen terug de bus op om 14.30 uur . We willen om 15.00 uur aan de poort van de **Nationale Plantentuin van België** zijn om ons onmiddellijk naar de kassen met tropische planten te begeven. Iedereen kan er op zijn tempo doorwandelen. Via de tuinwinkel, de kruidentuin en het kasteel van Bouchout kom je dan in de Oranjerie waar een frisse pint of iets dergelijks kan gedronken worden. Daar maken we ook afspraak om 18.15 om terug de bus in te stappen en om 20.00 uur in Oostende aan te komen.

Inschrijven kan door storting van € 40 per persoon op rekening 380-0096662-24
Heemkring De Plate - Oostende
met vermelding: "Plate reis x personen".

Inbegrepen in de prijs zijn de autocar, de koffies, het middagmaal, de gids, en de fooi voor de chauffeur.

De inschrijvingen (stortingen) moeten binnen zijn vòòr 25 mei.

Er zijn maar 55 plaatsen waarvan al twee gereserveerd zijn, één voor de chauffeur en één voor de reisleader!

WEES ER VLUG BIJ.

Uw reisleader
Valère Prinzie

De lotgevallen van een Oostendse "refugee" in Groot-Brittannië tijdens W.O.1

door Roger JANSOONE

.2. Naar Engeland !

De aanhouder wint ! Schipper Jan Borrey "zet een grooten bek op" tegen de Franse gendarmen en weet dan toch gedaan te krijgen dat de O.42 nog enkele dagen mag aanmeren langs de kaai in Gravelines. Meteen betekent dit dat de ganse groep nog wat respijt krijgt en nog wat langer mag blijven vertoeven in dit stadje dat gedurende ruim een maand volledig overrompeld was door Belgische vluchtelingen. Op zaterdag 21 november 1914 krijgt Jan inderdaad een nieuwe aanlegplaats voor zijn schip toegewezen "in de bassin". Daarmee is evenwel het bevoorradingsprobleem niet opgelost. Op dinsdag 24 november gaan enkele mannen uit de groep te voet naar Bourbourg (een fikse wandeling van twee uren !) om aldaar op de markt enig voedsel te bemachtigen. Maar het is daar ook "geene vetten". Er is weinig aanbod, alom woekerprijzen, en ook een vorm van "afpersing": het onontbeerlijke en zo begeerde braadvet kan men slechts bekomen als men er een stuk (duur) vlees bij koopt !

Doch de rust is van korte duur, want op woensdag 25 november, om 6 u. 's avonds, komen de gendarmen weer opdagen om iedereen ertoe aan te zetten , reeds de volgende morgen om 7 u. te verzamelen in het station van Gravelines, waar een speciale trein zou klaar staan om de nog achtergebleven vluchtelingen verder zuidwaarts te vervoeren. Dit bevel wordt echter gewoon genegeerd. De volgende morgen vertrekt de trein "gelijk hij gekomen was", met lege rijtuigen, ... zij het dan onder ruime belangstelling van een groot aantal nieuwsgierige Belgische vluchtelingen.

Maar de Belgen beseffen wel dat het uur van scheiden nakend is. Op zaterdag 28 november vertrekt Joseph Viane met zijn gezin naar Calais, waar hij inscheept naar Folkestone, om vervolgens zich te gaan vestigen in Teignmouth. De meeste Belgen zien het in Frankrijk niet meer zitten (ook wegens de nabijheid van het front) en verkiezen hun geluk te gaan beproeven in Engeland. En het voorbeeld van Viane vindt navolging.

Op zondag 6 december gaat Jan Borrey aan boord van de O.42, met de bedoeling insgelijks over te steken naar Engeland. Doch hij heeft nog maar nauwelijks de motor aangezet of daar komen een paar Franse mariniers aangelopen die het roer overnemen en het schip vastketenen aan de kaai. Blijkbaar zijn alle vaartuigen opgeëist voor de Franse marine, ofschoon de schipper daar geen weet van heeft. Doch de Franse marine heeft buiten de waard gerekend, in casu Jan Borrey, die zich niet zo maar "zijn kaas van zijn brood laat nemen". Nadat de waakzaamheid van de Franse mariniers blijkbaar wat is afgenomen, wordt op woensdag 9 december stiekem en in alle stilte een "raid" op de O.42 ondernomen. De motor wordt losgeschroefd en van boord gehaald, evenals "de bijzonderste stukken van het machiene" en een deel van de optuiging van het schip. Alles wordt vakkundig verstoep, grotendeels in hun huisje in Gravelines. Het opzet is zeer duidelijk: indien de Fransen het schip opeisen, dan hoeft niemand er nog iets aan te hebben, noch de Belgen, noch de Fransen !

Vervolgens wordt besloten er van door te gaan naar Engeland "want het stak ons zuiver tegen". Al wat niet te heet of te zwaar is, wordt ingepakt. Met de trein van 13.40 u. spoort de groep naar Calais, waar zij arriveren omstreeks 15 u., dus net nog tijd genoeg om de nodige formaliteiten te gaan vervullen bij de Franse administratie met het oog op de overtocht naar Engeland. Dat gaat vrij vlot : paspoortencontrole, douane-controle, enz. Hoe meer vluchtelingen Frankrijk verlaten, des te beter blijkbaar voor de Franse overheid ! Er zijn ook goede faciliteiten voor overnachting : de Belgen worden geboekt voor een overtocht 's anderendaags met de Belgische pakketboot "Léopold" en het overnachtingsprobleem is onmiddellijk opgelost wanneer toestemming wordt gegeven om aan boord van het schip te overnachten en dan nog wel "in den beste saloon". Weliswaar krijgt niet iedereen daar

een behoorlijk zitje want net voordien is er uit Duinkerke een trein gearriveerd met vluchtelingen uit Veurne en Nieuwpoort.

De volgende morgen, donderdag 10 december, is het voor de groep van Jan Borrey een vreemd ontwaken aan boord van de pakketboot, na reeds zoveel weken samen te hebben doorgebracht in het huisje in Gravelines. "Ontwaken" is overigens een groot woord, want van slapen is er die nacht niet veel in huis gekomen "met zoveel volk onder malkander, 't was juist gelijk een mierennest!". Vanaf 6 u. is het aanschuiven bij de Franse vreemdelingenpolitie om zijn paspoort terug in ontvangst te nemen. Uiteindelijk vertrekt het schip te 9 u., richting Folkestone. Er steekt "een kloeke bries" op, een krachtige westenwind, zodat de overtocht naar Engeland anderhalf uur duurt, voldoende voor heel wat ongemak en zeeziekte! Dit neemt niet weg dat de Britse "Immigration Officers" geen tijd verliezen, want reeds aan boord wordt een medische controle uitgevoerd. Dit is nog maar een voorsmaakje van de manier waarop de Britten, totaal anders dan de Fransen, zich op zeer korte tijd hebben georganiseerd om het hoofd te kunnen bieden aan deze onverwachte situatie.

In Folkestone staan leden van het "Refugees Committee" klaar voor het onthaal van de vluchtelingen. Zij worden afgevoerd naar het zeestation, waar voor iedereen voldoende drank en voedsel in gereedheid is gebracht. De mannen worden gescheiden van de vrouwen en kinderen (niet erg sympathiek maar niemand protesteert). "Wij mochten daar eten zoovele men wilde: koffie of thee met boterhammen en kaas of ingelegd vleesch". Na al die schrale dagen en weken in Gravelines is dit echt een festijn! De eerste indruk op Britse bodem is dus lang niet slecht. Maar er schuilt wel een addertje onder het gras. Wanneer iedereen flink genoten heeft van spijs en drank, komt een blijkbaar officieel personage de leeftijd noteren van de mannen, met daarbij een bijzondere belangstelling voor de leeftijdsgroep van 18 tot 22 jaar, en de bedoeling is meteen nogal duidelijk: die mijnheer komt recrutereren voor de legerdienst! Al die jongemannen mogen dadelijk opstappen "en wat er van gekomen is weten ik niet".

Vervolgens worden de Belgische vluchtelingen doorgesluisd naar diverse "refugees homes" in en rond Folkestone. De groep waartoe Joseph behoort (80 personen), komt terecht in een kapel van het Leger des Heils, doch dit blijkt slechts een voorlopige opslagplaats te zijn voor al de koffers en bagage die de vluchtelingen vanuit België hebben meegezeuld. De Britten zijn wel voorzichtig, want alles wordt zorgvuldig gecontroleerd. Daarna wordt de groep onderverdeeld in kleinere groepen van ongeveer 15 personen die dan onderdak vinden in verschillende "homes", waar bij aankomst een tafel blijkt klaar te staan, overdekt met drank en voedsel! "'t Was gelijk van in de hel in de hemel dat wij waren, het verschil was te groot na Frankrijk!". Dat dit allemaal gratis wordt verstrekt, is voor heel wat vluchtelingen beslist nodig. "Mijn fortuin was negen franken en ik had alles opgeëten in Frankrijk. Altijd uitgeven en niets bijkomen, dat mindert stijf zeere!". Het is wel eventjes wennen aan de Engelse keuken ("klaar gemaakt op zijn Engelsch maar goed op zijn Vlaamsch eten wat er te eten was"). De lunch omvat soep met kool en aardappelen en wortels "alles ondereen klaar gemaakt, maar 't was oprecht goed". Met die typische Engelse keuken zullen onze Belgen nog verder kennis maken, maar voorlopig is honger de beste saus!

Na die heerlijke lunch gaat men het stadje verkennen, doch slechts gedurende een paar uurtjes want stipt om 18 u. moet men opnieuw aan tafel zitten voor de "supper", andermaal koffie of thee, en boterhammen met beleg, "al wat men wilde". Daarna kunnen de vluchtelingen nog een kijkje gaan nemen in een centraal pakhuis, een verzamelpunt voor tweedehandskledij en schoenen, waar men naar believen zijn keuze mag doen. Voor Joseph is dit een uitkomst want "ik had mijn zolen van mijn schoenen verloren en ik had mijne schoenen gebonden met touwen". De "bottienen" die hij nu krijgt zijn van zo'n prachtig leder vervaardigd dat het hem spijt "ze voor alle dagen te dragen". Wegens gebrek aan accommodatie moeten toch een aantal Belgen (waaronder Joseph) die nacht doorbrengen in de kapel van het Leger des Heils, te midden van al de bagage, doch wel op strozakken en met voldoende dekens. Na zo'n drukke en gevulde dag slaapt iedereen als een roosje.

De volgende ochtend, vrijdag 11 december, gaan de Belgen heel vroeg in de morgen een kijkje nemen in de haven van Folkestone omdat er Belgische vissersvaartuigen zouden aan de kaai liggen. Dat is inderdaad het geval : er liggen een tiental sloepen, waaronder vijf Oostendse garnaalscheepjes en een boot uit Blankenberge.

De Belgische vluchtelingen hebben intussen begrepen dat Folkestone slechts een doorgangskamp is. Iedereen krijgt vanwege de Britse overheid een bepaalde bestemming toegewezen, doch het spoorkaartje dat wordt uitgereikt, vermeldt de naam van een station dat in de praktijk meestal een tussenstation blijkt te zijn op het traject naar een eindbestemming. De groep waartoe Joseph behoort, rijdt naar Londen / Victoria Station. De trein vertrekt uit Folkestone om 9.20 u. en arriveert in Victoria Station om 11.20 u. Daar worden zij opgewacht door een onthaalcomité dat hen met bussen overbrengt naar Paddington Station. De wereldstad Londen maakt op Joseph uiteraard een overweldigende indruk ("wat een leven en nest ! had ik 6 oogen gehad, zij hadden mij wel te pas gekomen ! nooit in gansch mijn leven zal ik dat vergeten !"). In Paddington Station, waar anderhalf uur moet gewacht worden op aansluiting, valt hij van de ene verrassing in de andere: "pissienen en gemakken gelijk in een paleis, men dorste schier niet over de vloer gaan, dat het zoo schoon was". En "als men gedaan had met pissen stond er een schoenpoetser klaar voor uwe schoenen af te poetsen !". In zijn roman "Love and Justice" (1960) - en dat willen we u niet onthouden - heeft de Britse auteur Colin MacInnes deze fantastische "pissienen en gemakken" van Paddington Station zeer picturaal beschreven als volgt:

"The design of male urinals, in England, and especially those dating from the heroic period of pre-World War I construction, has to be witnessed to be believed. For this simplest of acts, what one can only describe as temples or shrines have been erected. The larva-hued earthenware, the huge brass pipes, the great slate walls dividing the compartments, are all built on an Egyptian scale. Each visitor is isolated from his neighbour, though so close to him and in such physical communion, as if in a sort of lay confessional. Horrortendous notices advising not to spit in the only place in the city where it wouldn't matter in the slightest, and warnings against fell diseases that can nowadays be cured by a few cordial jabs by a nurse in either buttock, abound, as do those reminding visitors about what their mothers taught them when, at the age of three or so, they were put into their first short pants. All this seems to bear witness to a really sensational and alarming fear and hatred of the flesh, even in its most natural functions, that inspired the municipal Pharaohs who designed these places. And from their ludicrous solemnity, the ribald inscriptions on the walls of a political, erotic or merely autobiographical nature, are an agreeable light relief".

Opvallend in deze getuigenis is het enorm verschil qua onthaal van vluchtelingen resp. in Frankrijk en in Engeland. Hoe kan men dit verklaren ? Er is natuurlijk vooreerst de (zeker in die tijd) grotere zin voor organisatie bij de Britten, tegenover de alom gekende "Franse slag". Doch allicht speelde ook een flinke dosis medeleven bij de Britten een rol : de verraderlijke schending van de door Groot-Brittannië gegarandeerde Belgische neutraliteit, evenals de Duitse oorlogsmisdaden in België, hadden in het Verenigd Koninkrijk een golf van sympathie ontketend voor de "poor Belgians", slachtoffers van de boosaardige "Hunnen". Ter verontschuldiging van de Fransen kan men aanvoeren dat zij, in tegenstelling tot de Britten, zelf in eigen land behoorlijk in de penarie zaten, met een ontredde administratie en distributie, en met een leger dat reeds zware klappen had moeten incasseren.

(wordt vervolgd)

DE METAMORFOSE VAN DE HAVEN VAN OOSTENDE (deel 13)

door Ferdinand GEVAERT

De volgende twee aanliggende bladzijden zijn gewijd aan vergelijkingsfoto's van de haven van Oostende, vóór en na de ingrijpende havenwerken gedurende de periode 1990-2007.

De ene foto geeft een globaal beeld van de haven van Oostende omstreeks 1980. Een eerste fase van de verbreding van de havengeul is reeds uitgevoerd, nl. de bouw van een nieuw oosterstaketsel op een meer oostelijk tracé.

Op de volgende foto, genomen in 2007, is duidelijk waarneembaar hoeveel breder de havengeul geworden is na de werken uitgevoerd tijdens de periode 1990-2004. Niet alleen is er een aanzienlijke Zwaikom ontstaan even zuidelijk van de toegangseul tot de sluis van de vissershaven. Tevens heeft de haven vanaf de staketsels tot de Voorhavenbrug, (RYCO jachtclub) een totale gedaantewissel ondergaan en ook grotendeels een andere bestemming gekregen, qua havenactiviteit..

Weg de vele "ferries" van de Oostende-Doverlijn, gemeerd aan de vier in- en ontschepingbruggen op de westeroever en aan de kaaien van de oosteroever, weg de supersnelle vleugelboten (jetfoils), weg het drijvend droogdok van de R.M.T., weg de vele oorlogsbodems van de Zeemacht (Marine) gemeerd aan de kaaien van de Logistieke Dienst van de Zeemacht en aan het Mijnenveegcentrum (in het vakjargon: de Cedra) op de westeroever van de voorhaven. Verdwenen de werkhuizen, magazijnen van de R.M.T. en de Zeemacht.

Nu in het beeld een groot terrein voor het verhandelen en opstellen van voertuigen en containers die ingescheept moeten worden via de nieuwe ro-ro terminal aan het Zeewezen op schepen die voeren naar nieuwe bestemmingen in het Verenigd Koninkrijk.

Op de voormalige Cedra aan de diepwaterkaai liggen enorme bergen ontscheept zand en andere soorten keien. Een zandmengcentrale beheerst de sky-line van de Slijkensesteenweg. Nu nog een paar grote cruiseschepen aan de omgevormde Pakketbotenkaai en de metamorfose is volledig.

Nota: alhoewel de eerste foto (1980) reeds in de voorgaande bijdrage is gepubliceerd, menen we er goed aan te doen deze nogmaals te gebruiken, aangevuld met referentiemerkttekens, om te vergelijken met een aanliggende foto van de huidige toestand. We menen dat het geen verspilling is van waardevolle kopijruimte.

Zodoende kan men een visuele appreciatie maken van de enorme gedaantewisseling van de toch relatief bescheiden haven van Oostende, die vele jaren stiefmoederlijk behandeld werd door "the powers that be", (de opeenvolgende machthebbers).

De staketsels, havengeul en aanliggende watervlakken, (deel 4).

Het Montgomerydok, eertijds genoemd: Schuuldok.

Dit dok is het oudste nog bestaande watervlak rechtstreeks aanliggende aan de havengeul. Het Eerste en Tweede handelsdok, nu Jachthaven Mercator, zijn 100 jaar ouder, doch niet rechtstreeks aanliggend aan de havengeul, slechts bereikbaar via het Montgomerydok en de Mercator Jachtsluis.

Om de oorsprong van het dok te beschrijven is het noodzakelijk even terug te gaan in de geschiedenis.

In 1852 stortte een gedeelte van de houten aanlegsteiger van de Stoombotenkaai in. De houten kaai werd vervangen door een metselwerkconstructie waarvan de bouw in 1853 werd aangevat. Terzelfdertijd werd het tracé van de kaai gewijzigd om de toegang tot de Visserskreek en de sluis van de Handelsdokken te verbeteren, (zie fig. nr. 104). De kaai werd verlengd in 1860, 1866 en 1869. Na

het bouwen in 1853 van het eerste gedeelte van de stenen kaai ontstond er tussen de vestingsdijk en de kaai een kuisbank, (zie foto fig. nr. 96). Deze werd echter tijdens de periode 1855-1858 gedeeltelijk gedempt met aarde afkomstig van de werken voor het aanleggen van een openbaar rioleringsstelsel in de stad Oostende.

Op aandringen van de stad werd in 1865 door de regering de beslissing genomen om Oostende te schrappen als militair bolwerk. De vestingwerken waren een hinder om de stad verder te ontwikkelen, o.m. als badstad. Ze waren een waar keurslijf waarin Oostende geprangd zat. De beslissing van de regering betekende dat de vestingwerken mochten geslecht, gesloopt en ontmanteld worden. In augustus 1866 werden de eerste sloopwerken aangevat ter hoogte van de doorsteek van de spoorweg in de vestingwerken (nabij de Gistelsesteenweg) (1). In 1867 werden de afbraakwerken aan de Westpoort en aan de oostzijde ter hoogte van de "Kaai der Stoomschepen" gestart. (zie fig. nr. 106).

In 1868 begon men met het dempen van de noordgracht, waar later de Van Iseghemlaan zou aangelegd worden.

Door de afbraak van de vestingwerken kon:

1. een nieuw en groter spooreplacement aangelegd worden, met inbegrip van o.m. een goederenstation en het tracé van de aanloopsporen van het station verbeterd worden,
2. de stad uitbreiden naar het westen,
3. hotels en een nieuw casino gebouwd worden langs een, gemakkelijk bereikbare, bredere zeedijk met promenade (2),
4. de haveninstallaties uitgebreid worden,
5. een nieuw urbanisatieplan uitgewerkt worden: zo ontstonden het Leopold- en Maria-Hendrikapark, op de gronden van de west- en zuidgrachten.

Door de toename van de vissersvloot was er sinds geruime tijd gebrek aan ligplaatsen. Na herhaaldelijke verzoeken door de visserijmiddens en het stadsbestuur, gaf de overheid toestemming om de haven uit te breiden met een tijdok (schuuldok), aan te leggen tussen de kaai der Stoomschepen en de oostelijke rand van de stad. Door het schrappen van Oostende als bolwerk kon men ruimte scheppen voor dit dok door het slopen van de oostelijke vestingdijken en het opvullen van de gracht. Op 16 maart 1867 werd de aanbesteding gehouden voor het uitvoeren van de werken, die in het volgend jaar werden aangevat. De noordelijke kaaimuur werd aangesloten met het westerstaketsel door middel van een houten steiger. Omstreeks 1871 waren de werken voltooid, (zie fig. nr. 104).

In 1877 werd de bouw aangevat van een vismijn op de zuidelijke oever van het nieuwe schuuldok. Ze werd op 15 februari 1879 plechtig geopend. Door de vorm van het gebouw kreeg het in de volksmond weldra de naam: "de Cierk".

In 1880-1881 werd de smalle slingerende Kanonnendijk (deel van de vestingswerken) en de Jeneverbrug, gesloopt en vervangen door een volwaardige zeedijk. Die, boogvormig, de bestaande zeedijk ter hoogte van de oude vuurtoren, verbond met de verhoogde westelijke havendam, en zo aansloot op de noordelijke kaaimuur van het schuuldok, (zie fig. nr. 104 en fig. nr. 79 -blz; nr.2006-297).

In 1884 werd besloten het schuuldok verder uit te breiden met een nieuw gedeelte. Dit in samenhang met de bouw van een nieuw westerstaketsel (zie blz. nr. 2006-294). In 1885 werden de werken aangevat. Tussen de nieuwe dijk aan het "klein strand" en de noordelijke kaaimuur van het schuuldok werd een nieuw dok gebouwd. In het verlengde van het westerstaketsel werd een stuk kaai gebouwd zodat de toegang tot het oud en het nieuw gedeelte van het schuuldok haaks kwam te liggen op de havengeul. Dit bemoeilijkte de toegang tot het dok, doch had het voordeel dat de golven niet onbelemmerd het dok inrolden Dit bracht met zich een veiliger schutting van de gemeerde vaartuigen.

De noordelijke kaai van het oud gedeelte bleef behouden, hier staat nu de "vistrap". In 1887 waren de werken af, (zie fig nr. 105).

Het dok was steeds druk bezet, te zien op de afbeelding op fig. nrs. 107 en 108. Gedurende W.O. I werd het schuildok niet gebruikt en niet onderhouden. In 1919 was het dok zo aangeslibd dat er 3 meter minder waterdiepte was.

Het schuildok verloor van zijn betekenis vanaf 1934 toen de nieuwe vissershaven op de oosteroever volledig in bedrijf werd gesteld. In 1936 werd "de Cierk" gesloopt.

Tijdens de tweede Duitse bezetting, 1940-1944, werd het dok weinig gebruikt en verzandde.

Na de bevrijding op 8 september 1944 werd het dok gebaggerd en door de Britten, na aanpassing van de kaaimuren, in gebruik genomen als los- en laadkaai voor landingsvaartuigen, (zie "LST-ramp", blz. 2006-61).

Na het gedeeltelijk vrijgeven, begin juni 1945, van de haven voor burgerlijke bedrijvigheid, werd het dok geleidelijk terug gebruikt voor de kustvisserij. Op de haakse steiger werd een voorlopige vismijn gebouwd.

In april 1948 werd het "schuildok" omgevormd tot "Montgomerydok".

Midden de jaren '50 van de vorige eeuw werd op een nieuw gebouwde steiger een garnalenmijn gebouwd.

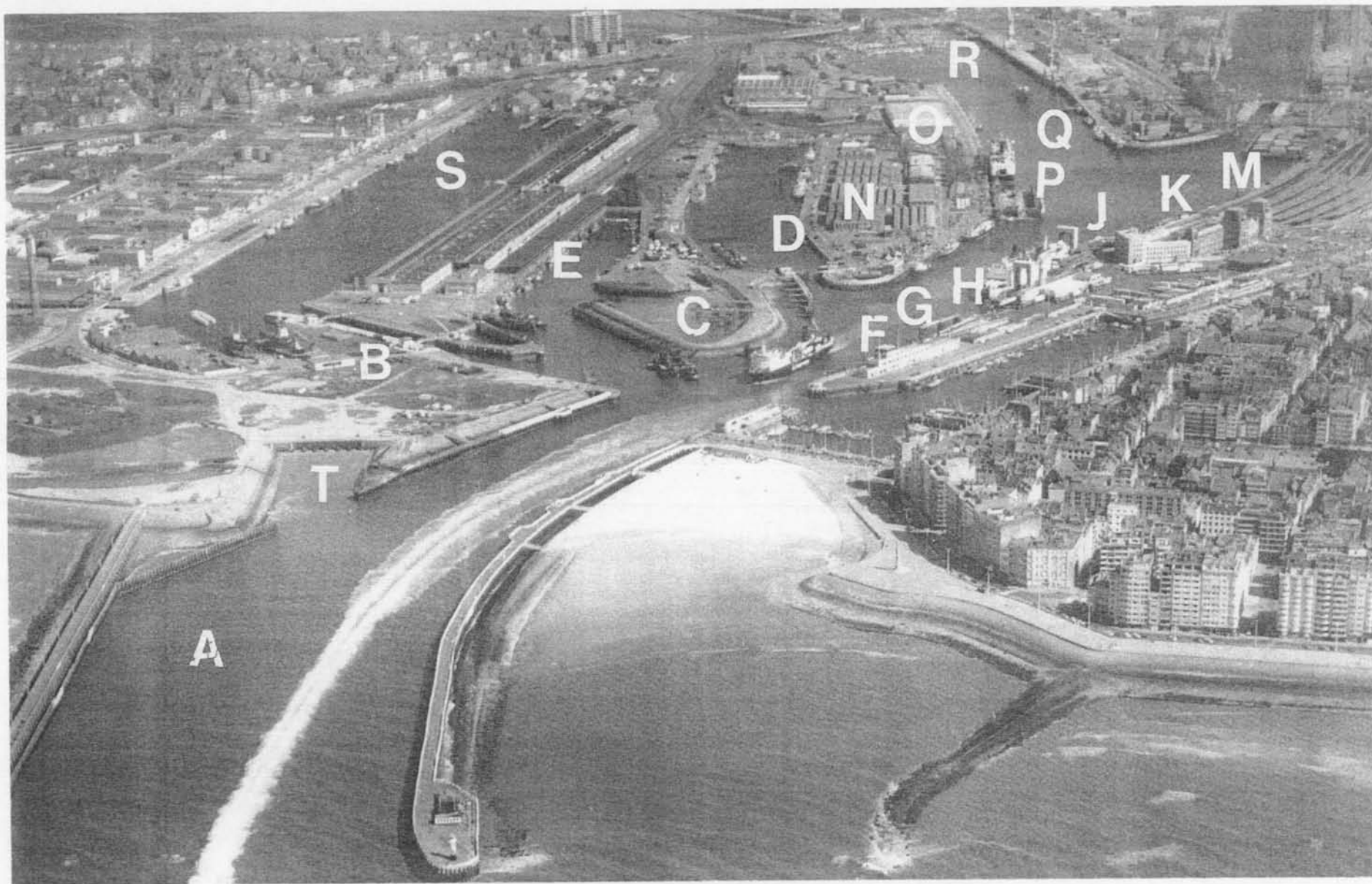
In 1977 werd in deze sinds enkele jaren verlaten garnalenmijn het Noordzeeaquarium ondergebracht, dat nu nog steeds bestaat.

Na de dramatische overstroming van 1 februari 1953 werd omheen het dok een waterkeringsmuur gebouwd, zodat bij herhaling van het fenomeen van 1.2.1953 het water belet werd om via het dok de binnenstad onder water te zetten. Bij latere werken werden de kaaimuren opgetrokken tot een hoger peil. Bij het herinrichten van de Visserskaai (en de bouw van ondergrondse garages) kreeg het dok een heuse wandeldijk. Gekoppeld aan de visstandjes aan de vistrap biedt het geheel een prachtige aanblik.

Na W.O.2 werd de North Sea Yacht Club opgericht. Op het gedeelte noord-oostelijke kaai werd een clubhuis opgericht en werd het noordelijk gedeelte van het dok ingericht als jachthaven.

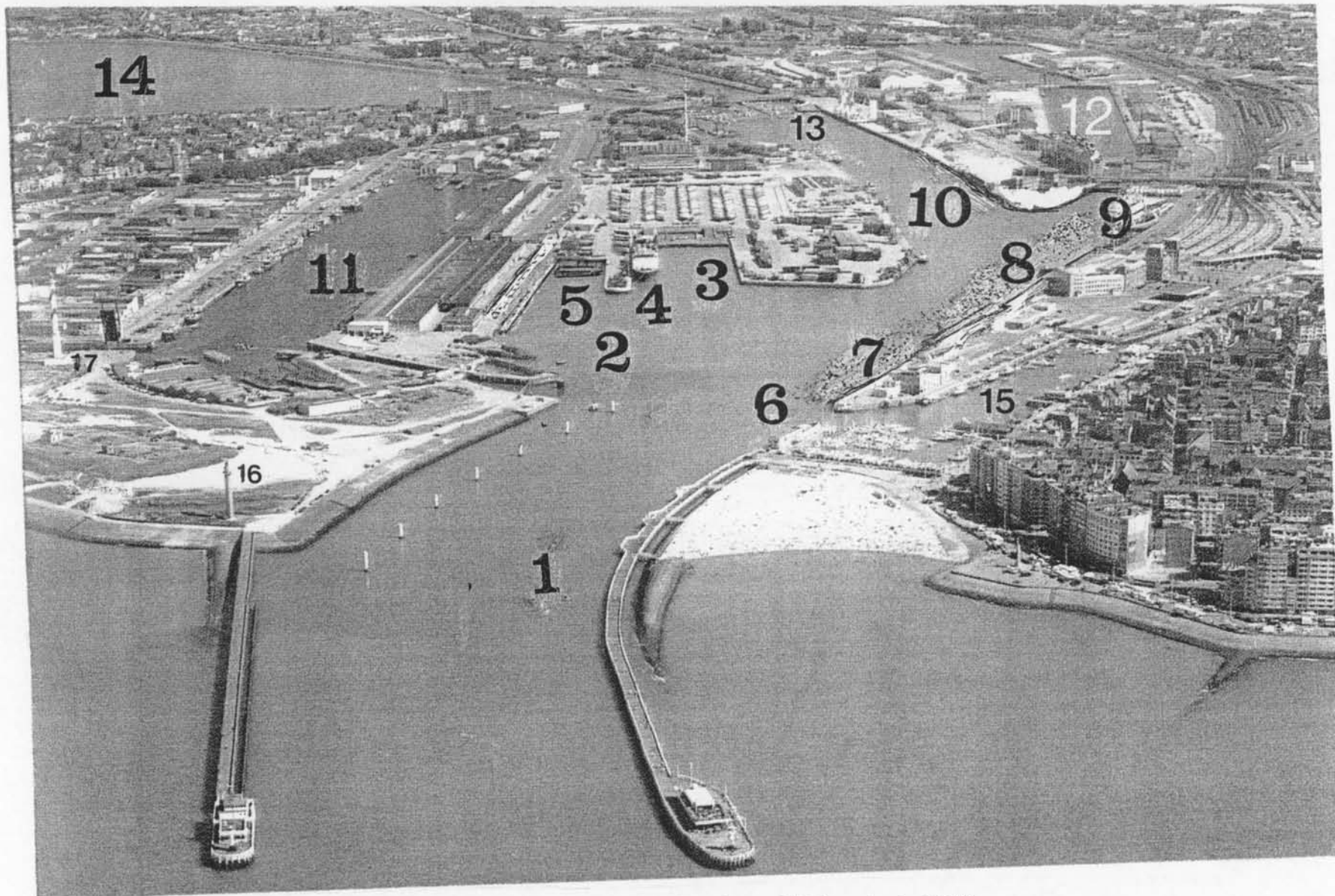
In 1970 werd op het zuidelijk uiteinde van het dok de nieuwe zeesluis gebouwd, die als benaming de "Mercator Jachtsluis" meekreeg.

Het dok wordt heden ook nog steeds gebruikt als aanlegplaats voor de vaartuigen van het loodswezen, zeevaartpolitie (scheepvaartpolitie), reddingsdienst en recent voor een "snelboot" van de toldiensten, (douane).

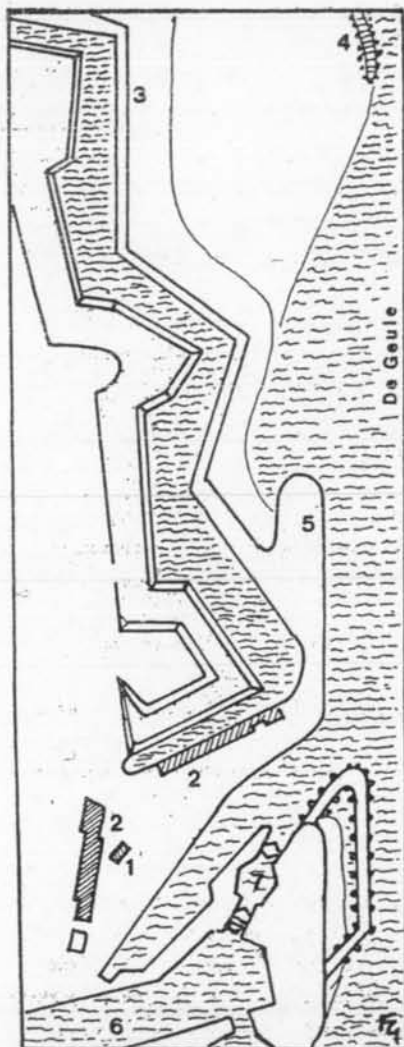


Figuur nr. 102. Haven Oostende omstreeks 1980. Vergelijk met fig. nr. 103 (2007).

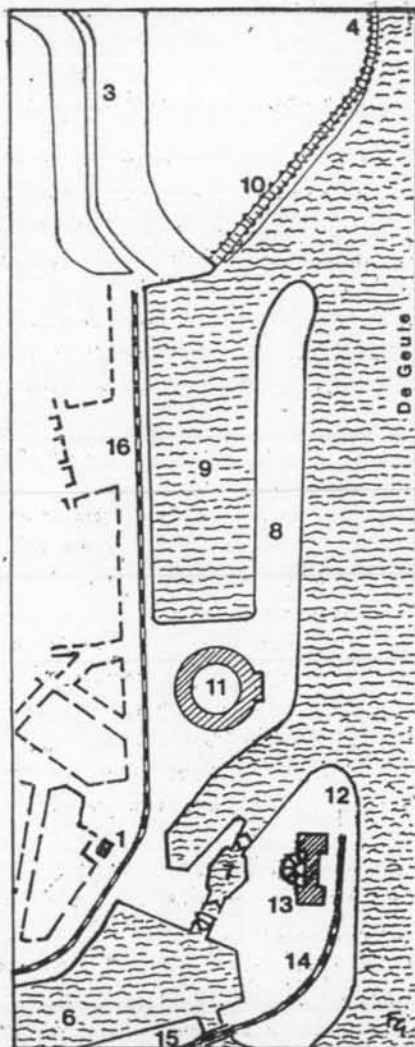
A. havengeul. B. sluis visserijdok; C. werfbank; D. Zeewezendok en Zeewezenluis; E. Wandelarkaai; F. Loodswezen en loodsenwacht; G. c.f.-brug nr. &; H. c.f.-brug nr. 2; J. c.f.-brug nr. 3; K. jetfoilterminal; M. platform voor de latere c.f.-brug nr. 4; N. werkhuisen R.M.T.; O. werkhuisen Logistieke dienst van de Zeemacht; P. drijvend droogdok van de R.M.T.; Q. Mijnveegcentrum (Cedra); R. ro-robrug Cockerillkaai; S. visserijdok; T. Leopoldspuisluis.



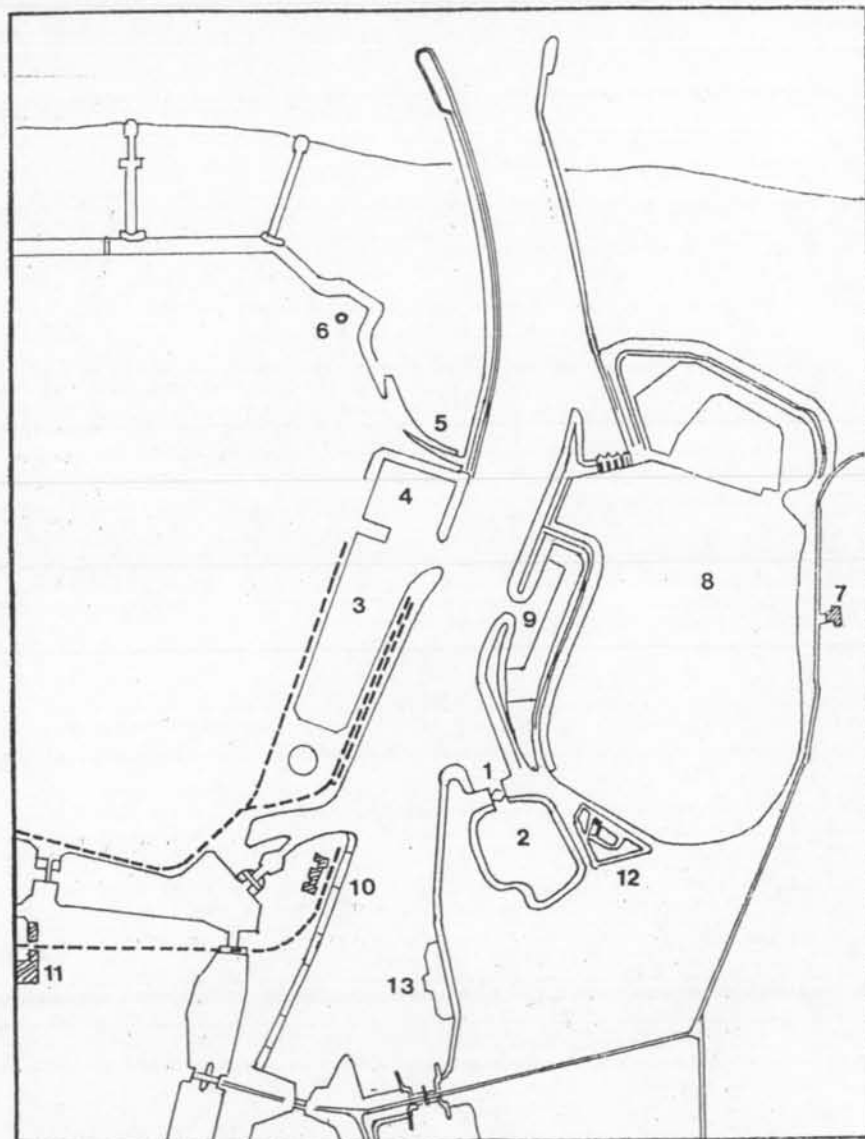
Figuur nr. 103. Haven Oostende 2007. Vergelijk met foto fig. nr 102, (omstreeks 1980).
 1. havengeul; 2. Zwaaiikom; 3. 4. 5. Ro-ro terminal Zeewezendok 'n Wandelaarkaai; 6. North Sea Yacht Club; 7. Carferrybrug nr. 1 (in- en ontschepingsbrug) met zijlaadplatform; 8. Cruisekaai; 9. Carferrybrug nr. 4 met zijlaadplatform; 10. Voorhaven; 11. Visserijdok; 12. Vlotdok (handels-haven); 13. Ro-ro brug Cockerillkaai (diepwaterkaai), (verwijderd sinds januari 2007); 14. Spuikom; 16. Radartoren (Scheldeketen); 17. Vuurtoren.



- 1 Waterhuis
- 2 Pakhuizen Oostendsche Co.
- 3 Kanonnendijk
- 4 Westerstaketsel
- 5 Kaai der Stoomschepen
- 6 Handelsdokken
- 7 Sluizen



- 8 Verlengde Kaai der Stoomsc.
- 9 Nieuwe tijdok
- 10 Verlengd Westerstaketsel
- 11 Nieuwe Vismijn
- 12 Pakketbotenkaai
- 13 Zeestation
- 14 Spooransluiting
- 15 Gedempte Amerikakreek
- 16 Vismijnspoor



- 1. Zeewezendoksluis
- 2. Zeewezendok
- 3. Tijdok
- 4. Uitbreiding Tijdok
- 5. Klein strand
- 6. Oude vuurtoren
- 7. Nieuwe vuurtoren
- 8. Leopold springsas
- 9. Kuisbank
- 10. Pakketbotenkaai
- 11. Nieuw station
- 12. Oosterpark
- 13. Kielbank

HAVEN
OOSTENDE
1892

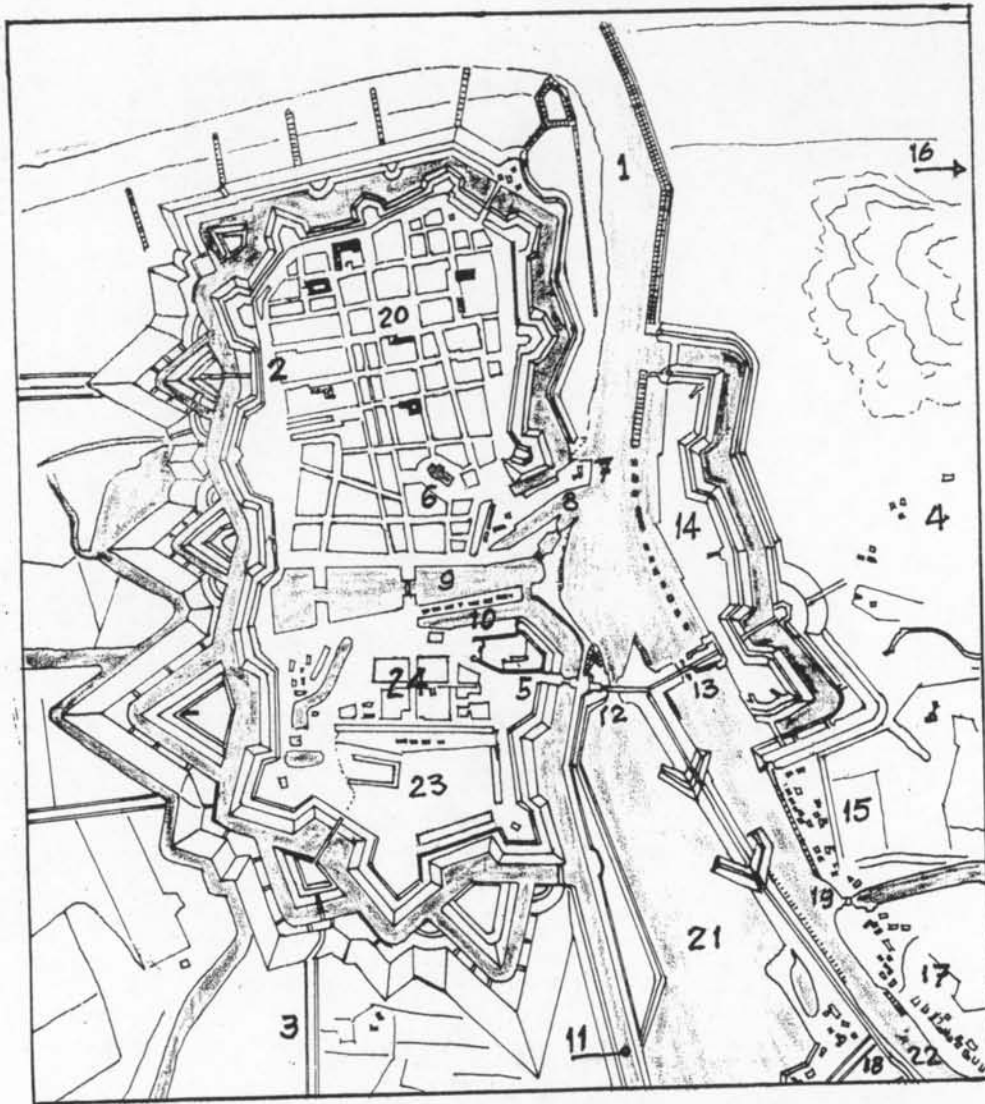
FGevaert
1980

fn 105

HAVEN OOSTENDE 1853 & 1879
VERGELIJKING VISSERSKAAI

fn 104

FGEVAERT
1980



Legende:

1. Havengeul
2. Stoombotenkaai
3. Gistelsesteenweg
4. Lisjemoris
5. Brugse poort
6. Sint P. & P. kerk
7. Stoombotenkaai
8. Visserskreek
9. Handelsdokken, 1, 2 en 3
10. Amerikaanse kreek
11. Verbindingsvaart
12. Franse sluis
13. Militaire sluis
14. Kroonwerk (oosteroever)
(later Zeewezendok)
15. Mosselhoek
16. Fort Willem I (later -Napoleon)
17. Sas-Noord
18. Camlerlinckx
19. Noordedesluis
20. Wapenplein
21. Franse spui
22. Achterhaven
23. Kazerne
24. Hazegras

Vesting Oostende 1823

F. Gevaert
fig 106

1977



Fig. nr. 107. Haven Oostende, omstreeks 1912. Het noordelijk deel van het schuildok (Montgomerydok). Bemerkt de wirwar van masten, tuigage en rompen van de talrijke vissersvaartuigen gemeerd in het dok.



Fig. nr. 108. Haven Oostende, omstreeks 1912. Het zuidelijk (oudste) deel van het schuildok. In dit deel van het dok zijn grotere vissersvaartuigen gemeerd dan in het noordelijk deel. Bemerkt de goederentreinwagens op de Visserskaai, bestemd om vis te vervoeren naar het binnen- of buitenland.

⁽¹⁾ zie F. Gevaert, *Anderhalve eeuw spoor en stations te Oostende*, Oostende, De Plate, jg 19, nr. 6-7-8, aug. 1990, pp. 90-221, blz. -1847-185.

⁽²⁾ zie D. Farasyn, *Historiek van de eerste gebouwen langs de Oostendse zeedijk 1830-1878*, De Plate, 1979, herziene uitgave 2001.

Enkele kanttekeningen over Oostende en omgeving na het Beleg

door **Raymond VANCRAEYNEST**

Op 28 september 1604 kwamen president Richardot en de heer van Hinghene, gezonden door Zijne Hoogheid prins Albrecht, in de vergadering van de Staten van Vlaanderen te Gent. Ze betoogden dat het nodig was door ingeniarissen de dijken te doen bezichtigen en de staat van de haven van Oostende te onderzoeken. Ze vroegen ook de bede van 90.000 pond tournoois per maand voort te zetten (1).

Bij brief vanuit Brussel van 2 februari 1606 vroegen Hun Hoogheden dat de Staten van Vlaanderen zouden betalen voor de havenwerken te Oostende. Immers, als er altijd maar gewerkt werd bij gedeelten, werd alles wat pas hersteld was terstond door de zee weer weggespoeld. De werken die aangevat werden, werden niet voltooid. Hun Hoogheden vroegen dan ook 150.000 gulden te betalen in drie halfjaarlijkse betalingen en de werken te voltooien opdat de zee ze niet meer zou kunnen beschadigen (2).

Op 25 september 1606 kwam vanwege Hun Hoogheden het voorstel 90.000 gulden per maand en daarboven nog 10.000 gulden per maand te besteden voor de werken te Oostende en nog andere versterkingen, dit gedurende een heel jaar. Dat voorstel werd door de Staten van Vlaanderen onderzocht. Ze beweerden dat de herstelling van de stad Oostende en andere versterkingen niet konden betaald worden door de steden en de subalterne kasselrijen. Deze waren immers al overbelast met de kazernerij en de overwintering van oorlogsvolk, vooral Ieren, Schotten en Engelsen (3).

De Ieperleet vroeg ook veel aandacht. Langsheen haar oevers waren verscheidene forten aangelegd geweest o.m. te Snaaskerke, Leffinge, Oudenburg en elders (4).

Het magistraat van Brugge liet op 19 oktober 1607 weten aan het Vrije dat het bevonden had dat die van het Camerlinxambacht een overdracht aan het maken waren in de Ieperleet en van zin waren het Pleytegat te stoppen strekkende naar het fort van Snaaskerke. Daardoor zou de Ieperleet onbevaarbaar worden en zou men terstond over 70 à 80 roeden moeten delven op kosten van de generaliteit. Het Vrije besliste dat de delfwerken mochten uitgevoerd worden. Het magistraat van Brugge werd verzocht de werken te laten betalen door zijn commies die daarvoor akte zou doen aan het college van het Vrije (5).

Op 12 juni 1608 lieten de Aartshertogen vanuit Edingen weten aan de magistraten van Brugge, Ieper en het Vrije dat de Ieperleet op vele plaatsen vol slijk en vuilnis lag. De sluis mocht ze niet gesloten houden ten nadele van de gelanden van het Camerlinxambacht. Tijdens het aanstaande seizoen moest de rivier gezuiverd worden om ze zo beter bevaarbaar te maken. Op 26 augustus 1608 komt er vanwege de Staten van Vlaanderen een ordonnantie om het bestek op te maken voor het zuiveren en het verdiepen van de Ieperleet beginnende aan de Haghersbrug en de overdracht van Nieuwendamme tot aan de overdracht van Snaaskerke (6).

De Ieperleet bleef de aandacht opeisen. Op 28 juli 1611 lieten de Aartshertogen uit Brussel aan het magistraat van Brugge weten dat Loys Coorde, poorter van Brugge, fascinen in ontvangst had genomen voor de werken en de versterkingen van Oostende. Het was onmogelijk voor hem ze bij laagtij ter plaatse te brengen bij gebrek aan water tussen Plassendale en Snaaskerke. Ook de goederen van Duinkerke naar Brugge ondervonden daardoor vertraging. Het ging hier niet om een particulier belang, maar om het algemeen belang van de Zuidelijke Nederlanden door de toename van de handel en de trafiek in de havens van Duinkerke, Nieuwpoort en Oostende. Hun Hoogheden, daarin gesteund door hun commies van Financiën Ayala, gaven daarom bevel zo vlug mogelijk 2 sluisen te bouwen om het water van het kanaal tussen Plassendale en Snaaskerke op te houden. Alle meeruitgaven boven de 2000 pond moesten door de stad Brugge opgebracht worden. De Staten van Vlaanderen mochten rechten heffen op elk schip dat zou passeren (7).

Commissies Ayala kwam op 9 september 1617 aan het magistraat van het Vrije zijn geloofsbrieven overhandigen die hij op 2 september van Hun Hoogheden had verkregen. Daarin werd opdracht gegeven scheepvaart mogelijk te maken van Plassendale naar Oostende in de kreek, welke plaats tevoren was gevisiteerd door de afgevaardigden van het Vrije, van Brugge en van Oostende. Ayala verklaarde dat dit werk maar 15.000 gulden zou kosten. De afgevaardigden van het Vrije kregen daarop de toelating te onderhandelen met Ayala en het magistraat van Brugge om dat gedelf uit te voeren en het bevaarbaar te houden (8).

Verwijzingen

- (1) R.A.Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 109, f° 117 V°.
- (2) S.A.Gent. Reeks 92, doos 15 (1605-1613), farde 7.
- (3) S.A.Gent. Idem.
- (4) S.A.Brugge. Reeks 290, nr. 259. Vaart van Plassendale.
- (5) R.A.Brugge. Registers van het Vrije, nr. 29 (1607-1618), f° 6 V°.
- (6) S.A.Gent. Reeks 92, doos 15 (1605-1613), farde 10.
- (7) R.A.Gent. Staten van Vlaanderen. Resolutieboek 110 (1614-1615), f° 12.
- (8) R.A.Brugge. Registers van het Vrije, nr. 29 (1607-1618), f° 403.

Niet alledaagse schepen in Oostende (deel 5)

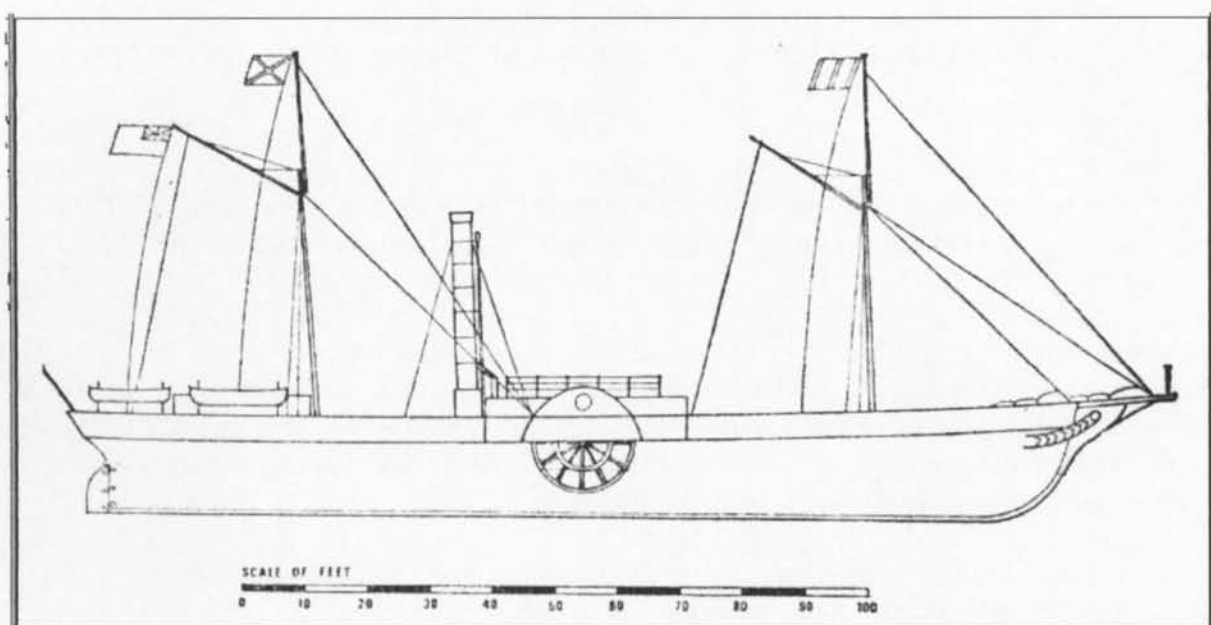
door Raf STUYCK

De Monarch.

Het vervoer van de Engelse post over het Kanaal dat voordien in handen van de Admiralty geweest was, werd in 1821 overgedragen aan de Postmaster-General. Onder verantwoordelijkheid van het Post Office werd een geregelde passagiersdienst over het Kanaal ingesteld en het was ook deze dienst die de tarieven voor de passagiers vastlegde.

Algemeen wordt aangenomen dat in deze context, de *Rob Roy* (*) het eerste zeegaand stoomschip ter wereld was dat in een reguliere dienst (in dit geval tussen Dover en Calais) werd ingelegd. (ref 1) Naast de schepen die het Postoffice voor de Kanaalovertochten in de vaart bracht, waren er in 1822 op dezelfde lijn ook twee schepen die eigendom waren van de private rederij van de gebroeders J. & W. Hayward uit Dover, namelijk de *Sovereign* en de *Monarch*. Beide schepen hadden een Maudslay stoommachine van 32 pk en maten om en bij de 100 ton.(ref 2) Terwijl de *Sovereign* vooral op Calais voer, was het de *Monarch* die de overtochten tussen Dover en Oostende maakte. We mogen dus stellen dat, naar alle waarschijnlijkheid, de *Monarch* het eerste stoomschip geweest is dat ooit in reguliere dienst op Oostende voer.

Veertien jaar later verscheen er opnieuw een *Monarch* in Oostende. Deze *Monarch* (2), gebouwd in 1836 op de werf Rubie & Blaker in Southampton, was met zijn 174 ton heel wat groter. Het was een schoener-getuigd houten karveelgebouwd schip met twee stoommachines die elk 120 pk ontwikkelden. (ref 3).



De houten Monarch uit 1836.

Om de verwarring compleet te maken, kwam ook de General Steam Navigation Company in 1836, naast hun hier bekend geworden *Earl of Liverpool* (zie De Plate, febr. 2007) naar Oostende met een derde *Monarch* (3) van 62 x 11 m., 516 ton en met een stoommachine van 220 pk. Nog later, in 1850, had de GSNC een nog grotere *Monarch* (4) van 872 ton in de vaart maar voor zover we konden nagaan, kwam deze nooit in Oostende.

(*) De *Rob Roy*, gebouwd in 1817 op de werf Denny in Dumbarton, werd aanvankelijk ingezet op de dienst tussen Glasgow en Belfast. Het was een stoomschip van 90 ton met de bescheiden afmetingen van 24 x 5 m. en een Napier stoommachine van 30 pk. Na twee seizoenen werd het schip aangekocht door de Franse regering en herdoopt als *Henri Quatre* en later als *Duc d'Orléans*.

Ref.

- 1--- Frank Burt, Cross-Channel and Coastal Paddle Steamers.
- 2--- Bernard F. Cox, The Buff Funnel Book.
- 3--- Capt. F. T. O'Brien, Early Solent Steamers.

VELO CLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE DE CLUBKAMPIOENSCHAPPEW VANAF 1945 (DEEL 17)

door Michel CAPON

Vanaf 1927 werd in het vroege voorjaar als voorbereiding op het wegseizoen de wedstrijd 'Oostende-Knokke-Oostende' voor clubrenners op touw gezet. Wegens oorlogsomstandigheden werd vanaf 1940 deze wedstrijd geannuleerd (zie deel 14).

Het eerste doel van het onmiddellijk na W.O.II opgerichte bestuur was, om zo spoedig als mogelijk, de vooroorlogse wedstrijd 'Oostende-Knokke-Oostende' te herorganiseren. Er werd beslist dat het geen soort oefenwedstrijd meer zou zijn. Vanaf 1945 werd op deze omloop het clubkampioenschap ingericht. En dit tot en met 1958. Het jaar daarop werd daarvan definitief afgezien wegens het steeds toenemende verkeer op de kustbaan gedurende de weekends .

Vanaf 1972 werd ook de titel van clubkampioen toegekend aan renners van de categorieën, waartoe de algemene kampioen niet behoorde, zoals nieuwelingen, juniors en dames.

Door omstandigheden werd vanaf het jaar 2001 voor een ander concept gekozen. Een nieuwe formule drong zich op. De periode van hoogconjunctuur, toen elke wielclub ruim honderd renners telde, zodat het organiseren van een jaarlijks clubkampioenschap een streling voor het oog was voor wie zich met het wielrennen verbonden voelde, was sedert de versnippering door het ontstaan van de semi-professionele ploegen in een neerwaartse spiraal terechtgekomen.

Ook bij de Zeemeeuw Oostende was het clubkampioenschap van de laatste jaren vóór 2001 een flauw afkooksel geworden van het evenement dat destijds zo'n rijke uitstraling genoot. Het toenmalige Zeemeeuwbestuur , onder leiding van de gebroeders Bernard en Michel DEDECKERE, lanceerde een voorstel tot andere clubs om een organisatie van een gezamenlijk clubkampioenschap op poten te stellen. Voor het jaar 2001 werd met de Brugse Velosport en Reigerlo Beernem een overeenkomst hierover bereikt. (1).



Charles VANHOUTTE. Clubkampioen 1953 Velo Club De Zeemeeuw Oostende

In het jaar 2008 zal de titel voor de 80ste maal toegekend worden, hetzij:

1924 - 1939: 16 x

1945 - 2008: 64 x

80 x

De club zelf zal dan reeds 87 jaar (1922 - 2008) bestaan.

ERELIJST VAN DE CLUBKAMPIOENEN 1945 - 2007

Voor de vorige periode 1924 - 1939; zie deel 4 van De Plate januari 2004, blz. 18-19.

1945: ean LAROYE (junior). Zie deel 16 van De Plate maart 2007, blz. 76-77.

1946: Victor JONCKHEERE (prof=beroepsrenner van 1945 tot 47, en van 1949 tot 50). Was gekomen van Eernegem. Café Fluvial, de Smet de Naeyerlaan Hazegras; nadien Pierre KIMPE.

1947: Emiel DEBRUYNE (liefhebber). Van Koekelare. Later rijkswachter.

1948: Henri DEBLIECK (liefh). Pervijze. Gemeentewerkman.

1949: Remi COELUS (onafhankelijke). Garagist te Houtave. Won vóór Jean LAROYE.

1950: Marcel DENEVE (onafh.). Tewerkgesteld bij de Spoorwegen.

1951: Gerard DESCHACHT (liefh). Westkerke. Prof in 1954. Nadien uitbater autocarbedrijf Gino Tours.

1952: Maurice Geryl (onafh). Westkerke. Nadien conducteur Ministerie van Openbare Werken.

1953: Charles VANHOUTTE (Onafh). Stene. Beroepsrenner van 1954 tot 1969 en velomaker in de Vandijkstraat.

1954: Edgard DEGROOTE (liefh). Snaaskerke; daarna Bredene.

1955: niet verreden wegens slechte weersomstandigheden.

1956: André BOUDT (liefh). Slijpebrug Slijpe.

1957: André BOUDT

1958: Marcel SEYNAEVE (onafh). Bredene. Metser, nadien aannemer van bouwwerken.

1959: niet verreden wegens slechte weersomstandigheden.

1960: Charles VANHOUTTE (prof).

1961: Willy DEKEYSER (liefh). Zevekote. Nadien werknemer electriciteitsmaatschappij Koekelare.

1962: Willy DEKEYSER (liefh).

1963: Clubkampioenschap werd niet verreden wegens overvloedige regenval. De titel werd uitgereikt op basis van een puntenklassement toegekend in de wedstrijden die bij de B.W.B. (Belgische Wielrijders Bond) aangevraagd werden via De Zeemeeuw. Winnaar werd Georges ROOSE van Leke. (Enkele jaren nadien verongelukt in een verkeersongeval).

1964: Jaak COUTTEAU (liefh). Ramskapelle. Nadien rijwielhandelaar in Veurne.

1965: Freddy DECLOEDT (liefh).

1966: Gerard DAVID (liefh). Rijwielhandelaar in Gistel.

1967: Jaak COUTTEAU (liefh).

1968: Freddy DECLOEDT (beroepsrenner). Prof van 1967 tot 70. Nadien Café Antverpia, Sas Slijkens.

1969: Camiel DEDECKERE (beroepsr.). Stene. Prof van 1968 tot 70. Kampioen van België 1972 bij de amateurs-corporatief. Stadswerkman Oostende.

1970: Hubert DEMEULEMEESTER (liefh). Eernegem. Thans aannemer kleingewegenis-werken (kasseilegger).

1971: 1972 - 1973 : Eddy RONQUETTI (liefh). Bredene. Nadien Vosseslag Klemskerke.

1974: 1975 : Ronny BOSSANT (liefh). De Panne.

1976: Wim ALBRECHT (liefh). Gistel.

1977: Dirk PYLYSER (liefh). Oostduinkerke. Zelfstandig boomsnoeier.

1978: Ronny BOSSANT (prof). Knecht van Roger DE VLAEMINCK.

1979: Dirk PYLYSER (liefh).

1980: Norbert DEDECKERE (liefh). Stene 1972: Wereldkampioen verldrijden liefhebbers, 1974: Belg. kamp. veldrijden liefhebbers.

- 1981: Eddy MUSEEUW (cyclo-sportief). Garagehouder Peugeot te Gistel. Was prof in 1968-69. Vader van Johan MUSEEUW.
- 1982: Patrick VERHOEGSTRAETE (liefh). Beroepsmilitair van Snaaskerke.
- 1983: Ronny DEVOS (liefh.). Stene. Stadswerkman Oostende. Is afkomstig van Eksaarde bij Lokeren.
- 1984: Ludo FRIJNS (beroepsr.). Oudenburg. Afkomstig van Tongeren. Prof van 1979 tot 1987. Behaalde 14 zeges waarvan 2 in Oostende.
- 1985: Johan MUSEEUW (liefh.). Gistel.
- 1986: Rudy DEKEYSER (liefh.). Oudenburg.
- 1987: Willy WILLEMS (liefh.). Klemskerke.
- 1988: Johnny BLOMME (liefh.). Ettelgem.
- 1989: Willy WILLEMS (beroepsr.): Prof van 1988 tot 1997. Won 7 x bij de profs.
- 1990: Chris DAVID (liefh.). Gistel. Afgestudeerd als industrieel ingenieur in Oostende.
- 1991: Willy WILLEMS (beroepsr.).
- 1992: Wim VANSEVENANT (liefh.). Bovekerke. Thans Ichtegem. Beroepsrenner vanaf 1995. Welgekend als meesterknecht van Peter VAN PETEGEM.
- 1993: 1994 : Ronny DEVOS (liefh.).
- 1995: Willy WILLEMS (beroepsr.).
- 1996: Jan ROTSAERT (cyclo-sportief). Bakker van Ettelgem.
- 1997: Rik MADDENS (liefh.). Roeselare. Nadien praktijkleraar Wielerschool Oostende en trainer van V.C. De Zeemeeuw.
- 1998: Eddy VERHULST (El z/c = Elite zonder contract), Lichtervelde.
- 1999: Eddy VERHULST.
- 2000: Hans VANMASSENHOVE (El z/c). Jabbeke.
- 2001: Nieuwe formule: Clubkampioenschappen met drie ploegen: Zeemeeuw Oostende - Brugse Velosport - Reigerlo Beernem op zondag 25 febr. 2001 te Stene-dorp. Hans VANMASSENHOVE (El z/c).
- 2002: Dieter DEKEYZER (El z/c). Ettelgem. Zoon van aannemer Marcel DEKEYZER.
- 2003: Wannas BOUCQUEZ (El z/c). Jonkershove. Ingericht te Assebroek door Reigerlo Beernem.
- 2004: Guy VERHAEGHE (El z/c). Lichtervelde. Ingericht te Lissewege door Brugse Velosport.
- 2005: Guy VERHAEGHE te Stene-dorp.
- 2006: Guy VERHAEGHE te Beernem. Organisatie Reigerlo Beernem.
- 2007: Guy VERHAEGHE. Inrichting Brugse Velosport te Dudzele.

Verwijzing:

- (1) Dagblad Het Volk, 1 maart 2001.

Verdere bronnen:

- archief Amedée Gevaert (ex-secretaris V.C. De Zeemeeuw);
- persoonlijk archief;
- archief Bernard Dedeckere (huidige voorzitter en secretaris V.C. De Zeemeeuw): voor gegevens vanaf 1998.

DE PLATE-WEDSTRIJD: WAAR IN OOSTENDE ?



1. Hoe noemt dit café, waarvan deze foto ? een detail van de gevel toont?



2. In welke straat is dit narrenhoofd in de gevel verwerkt



3. Op welk gebouw staan deze vazen?



4. Dit is een detail van een schilderij uit het Historisch Museum De Plate. Hoe noemt de zaal waar het zich bevindt.

Stuur je antwoord op deze 4 vragen vóór 1 oktober 2007 naar het Oostends Historisch Museum De Plate – Langestraat 69 – 8400 Oostende.

Onder de juiste oplossingen worden er drie waardevolle boekenpakketten verloot en talrijke troostprijzen.

Gebruik dit onderstaand deelnemingsformulier, slechts één formulier per lid..

ANTWOORDFORMULIER WAAR IN OOSTENDE?

Zoek de oplossing binnen het vierkant

Foto 1 : Café :

Foto 2 : straat

Foto 3 : Gebouw

Foto 4 : Zaal

Naam en voornaam :

Adres:

.....
.....



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
modernste technologie
met multi-scanner*

**COCK
CAMERA
SERVICE**

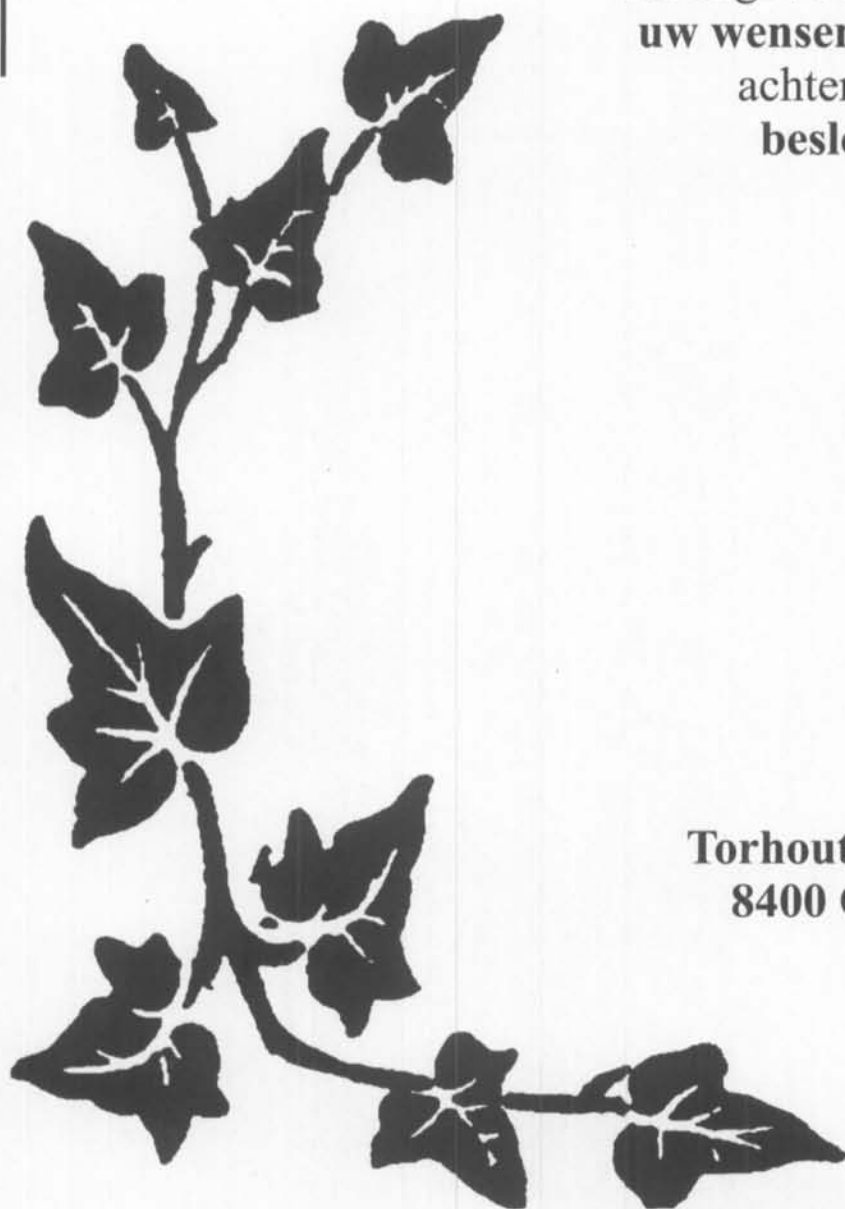
Hoek Jozef II straat en
Christinastraat - Oostende

Waar kwaliteit nog
vakmanschap is

Uitvaartverzorging - Funerarium

Jan Nuytten

Het **uitvaartkontra**kt
is de absolute **zekerheid**
dat uw begrafenis of crematie
zal uitgevoerd worden volgens
uw wensen en dat uw familie
achteraf **geen financiële**
beslommeringen heeft



Torhoutsesteenweg 88 (h)
8400 Oostende (Petit Paris)
tel. 059/80.15.53