

*In dit nummer:*

- \* *ACTIVITEITENKALENDER*
- \* *VOORWOORD*
- \* *KONGOBOOT IN HET LEOPOLDPARK (2)*
- \* *UIT ONZE MUSEA*
- \* *WAT EEN GIDS (VERB)L(EI/IJ)DEN KAN ...*
- \* *OOSTENDSE SCHEEPSWERVEN (2)*
- \* *WIE WAS GENERAAL WLIASSOW?*
- \* *CHINA: DE VERBAZING VOORBIJ...!*
- \* *100 JAAR GELEDEN: DE TILBURYBOTEN*

Gidsenblad  
**LANGE NELLE**  
OOSTENDE



---

Driemaandelijks blad van de afdeling OOSTENDE  
van de WESTVLAAMSE GIDSENKRING vzw  
Afgiftekantoor OOSTENDE X  
Verantwoordelijke uitgever en redactie  
Dirk Beirens, Floralaan 7, 8400 Oostende

---





## *IN DIT NUMMER:*

### *Inhoud:*

01	<i>ACTIVITEITENKALENDER LIDMAATSCHAP 1996</i>	<i>REDACTIE</i>
03	<i>VOORWOORD</i>	<i>MARC LOY</i>
04	<i>DE "A.I.A." OF KONGOBOOT IN 'T LEOPOLDPARK (2)</i>	<i>VINCENT DUFLOU</i>
08	<i>UIT ONZE MUSEA</i>	<i>DIRK BEIRENS</i>
10	<i>WAT EEN GIDS (VERB)L(EI/IJ)DEN KAN ...</i>	<i>LUC DUPON</i>
11	<i>OOSTENDSE SCHEEPSWERVEN</i>	<i>RENE VANDERCROYSEN</i>
15	<i>WIE WAS GENERAAL WLISSOW?</i>	<i>LUC DUPON</i>
18	<i>CHINA: DE VERBAZING VOORBIJ...!</i>	<i>MONIQUE LUCA</i>
20	<i>100 JAAR GELEDEN</i>	<i>LUCIEN VALCKE</i>

---

#### **Redactieraad:**

Dirk Beirens, Martine Quaegebeur, Lucien Valcke.  
De medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen  
(overname mag, mits bronvermelding)

#### **Verantwoordelijke uitgever en redactie:**

Dirk Beirens, Floralaan 7, 8400 Oostende

#### **Vormgeving:**

Herman Moerman, Parijsstraat 11/6, 8400 Oostende

#### **Secretariaat:**

Patricia Veris, Nachtegalenlaan 50, 8400 Oostende

#### **Voorzitter:**

Marc Loy, Batterijstraat 70, 8450 Bredene

#### **Rekeningnummer:**

068-2075070-73





# Activiteitenkalender

Redactie

**Wilt u zeker weten of een activiteit al dan niet doorgaat contacteer**  
(onze nieuwe) secretaris Patricia Veris  
tel. (059) 80 62 39 - fax (059) 80 12 54

**Aandacht:**  
wijziging niet op 22 maart,  
maar op 8 maart!

## VRAGEN OVER ARTILLERIE BEANTWOORD

*Vrijdag 8 maart 1996 om 20 uur in zaal "Den Anklap", Lef fingestraat 85, Oostende. Voordracht met illustratie - materiaal door Pierre Vanhecke.*

Specialist ter zake majoor-ingenieur Pierre Vanhecke, geboren in 1942, beantwoordt vragen over artillerie die rijzen na het zien van TV-oorlogstaferelen of na een bezoek aan de Duitse verdedigingswerken uit WO I & II in het domein Raversijde.

Er wordt aan een koord getrokken, een projectiel verlaat de kanonloop, een explosie volgt met de gekende gevolgen. Wat is een kanon, een ho(u)witser? Hoe komt het dat er zoveel projectielen verschoten worden om doel te treffen? Hoe wordt op vliegtuigen geschoten? Deze vragen zal de spreker op een bevattelijke, niet-specialistische wijze beantwoorden.

*Leden gratis - niet-leden: 50 BEF.*



## GELEID BEZOEK AAN DE SPILLIAERT- TENTOONSTELLING

*Zondag 21 april 1996 om 11 uur,  
Museum voor Schone Kunsten  
Oostende, Feestpaleis, Wapenplein*

Verzameling om 10.45 uur stipt! op de 2de verdieping (te bereiken met lift of via 72 treden) in de Emile Molenaerzaal, naast de lift, waar onze begeleiders u opwachten.

Wie wil deelnemen, doet het volgende voor 15 maart (!) 1996:

1. onze secretaris Patricia Veris verwittigen, telefonisch op 't nummer (059) 80 62 39 of via fax nummer (059) 80 12 54. Aantal personen vermelden.
2. 't juiste bedrag overschrijven op bankrekening nr. 068-2075070-73 t.n.v. West-Vlaamse Gidsenkring, afd. Oostende "Lange Nelle"

*Leden (toegang + gratis gids) = 200 BEF.*

*Niet-leden (toegang + gids) = 250 BEF.*



## GELEID BEZOEK AAN HET MOUT- EN BROUWHUIS "DE SNOEK" IN ALVERINGEM

*Woensdag 1 mei 1996 om 15 uur.*

Afspraak aan de brouwerij zelf.

Wie niet over vervoer beschikt, kan onze secretaris contacteren op het nr. (059) 80 62 39.

*Leden (toegang + gratis gids) = 0 BEF*

*Niet-leden (toegang + gids) = 50 BEF*





# Activiteitenkalender (vervolg)



## KONINKLIJKE KROEFELWANDELING BELLE EPOQUE/LEOPOLD II

*Zaterdag 11 mei 1996*  
*o.l.v. Dirk Beirens*

Deze kroefelwandeling (= contaminatie/samensmelting van kroeg en smoefel) is een leerrijke, smaakvolle, gezonde, stemmige en boeiende wandeling voor een groep van 20 (max. 25) personen. Via de gids leert u het Leopold II-Oostende uit de belle epoque-periode (1880-1914) kennen. Tijdens de wandeling wordt u vergast op een aperitief, een voorsmaakje, een tussendoortje en een variaschotel met consumpties.

Start om 19 uur aan de Venetiaanse Gaanderijen, hoek Zeedijk/Parijsstraat. Aankomst: omgeving kruispunt Petit-Paris.

Duur: minstens 4 uur.

Inschrijving noodzakelijk!

Maximum 24 personen! "Eerst komt, eerst maalt!"

Voor 1 mei, telefonisch bij secretaris P. Veris op het nummer (059) 80 62 39 en door overschrijving van 700 BEF (leden) of 750 BEF (niet-leden) voor spijs en drank op rekening 068-2075070-73 t.n.v. Gidsenkring "Lange Nelle", Oostende met vermelding aantal personen kroefel 11/5.

## FIETSELING "DE GROENE 62"

(afgelast als het stortvloedt).

*Fietsspoor Oostende-Torhout*  
*o.l.v. R. Vandercruyssen.*  
*Zaterdag 15 juni 1996*

Vertrek om 14.30 uur aan het begin van de route, Zandvoordestraat, transportbedrijf Maenhout. Aankomst grens Torhout omstreeks 17.30 uur, iets later als er gepauzeerd wordt in de Herdershoeve in Ichtegem. Deelnemers moeten op eigen kracht terug naar Oostende!

Een leerrijke en leuke fietstocht.

*Leden: gratis - niet leden: 50 BEF.*



## KREKENFIETSELING

(afgelast als het stortvloedt).

*Vrijdag 21 juni 1996 om 19 uur .*  
*Afspraak aan het Sint-Annakerkje in*  
*Stene-Dorp. Begeleiding: Marcel Braet*

De krekentocht is ondertussen een klassieker (8ste keer al) geworden op ons programma. We fietsen door het geklasseerde krekengebied, op de Groene 62 en langs de "Keignaert" in Zandvoorde. Duur: ongeveer 2 uur (terug aan kerkje Stene-Dorp): afwisselend fietsen en becommentarieerd bewonderen.

*Leden: gratis - niet-leden: 50 BEF.*





*Een nieuwe lente, een nieuwe lay-out.  
Een bereidwillige ziel hielp ons bij deze soepelere  
vormgeving voor meer leesplezier en ogencomfort.*

*Voor de kwaliteit van de inhoud tekenen nog altijd  
hoofdredacteur Dirk Beirens en z'n (te) kleine redactieploeg  
die zichzelf erg strenge normen opleggen om u vier keer per  
jaar ons gidsenblad te presenteren.*

*En ondertussen slaan de 37 cursisten van onze derde  
gidsenopleiding zich door het eerste jaar.  
We wensen ze een nieuwsgierige interesse en succes maar  
vooral veel doorzettingskracht toe om de 5 uur durende  
lessen op zaterdag door te bijten.*

*Ondertussen ook werkt Rita Werbrouck zich punctueel en  
plichtsbewust in als dispatcher van onze gidsenkring.  
Een erg zware taak die ze erfde van Omer Simoens die deze  
nooit eindigende opdracht onbesproken en correct 7 jaar  
lang heeft uitgevoerd.*

*Met de drie tentoonstellingen "Spilliaert", "De Baden van  
Oostende - James Ensor, satiricus" en "Van Ensor tot  
Delvaux", hopen we u van een aantal interessante  
evenementen mee te laten genieten.*

*Het Bestuur.*

## Herinnering lidmaatschap 1996

**Wilt u ons blad ook in 1996 ontvangen en bovendien (meestal gratis) deelnemen aan onze activiteiten zoals voordrachten, bezoeken, wandelingen en uitstappen, dan kunt u dit door lid van *LANGE NELLE* te blijven of te worden.**

**De lidmaatschapsbijdrage blijft zoals vroeger: 400 BEF.**

**Dit bedrag kunt u overschrijven op  
bankrekening nr. 068-2075070-73 t.n.v. West-Vlaamse Gidsenkring,  
afd. Oostende *LANGE NELLE*, 8400 Oostende.**

**U kunt ook steunend lid (500 BEF) of erelid (1000 BEF) worden door het  
passende bedrag over te maken.**

**Dank bij voorbaat voor een vlotte afhandeling.**



# De "A.I.A.", of Kongoboot in het Leopoldpark

Vincent Dufflou

(vervolg van vorig nummer)

Als wij het reisverslag van STANLEY'S exploratietocht doorheen Centraal-Afrika lezen dan stellen wij vast dat die kan worden opgesplitst in twee delen. Een eerste deel betrof de expeditie van Banana naar Stanley Pool (7) en het Leopold II-meer (1879-1882), wat overeenstemt met de exploratie van Beneden-Kongo. Het tweede deel van de expeditie ging van Stanley Pool naar de Stanley Falls (1883-1884), wat overeenstemt met de exploratie van Boven-Kongo. Tussen beiden in kwam STANLEY voor een kortstondig verblijf terug naar Europa.

Het is pas in het tweede expeditiegedeelte dat de "A.I.A." in ons verhaal zal voorkomen.

In een brief van Koning LEOPOLD II, gedaateerd van 18 mei 1881 en gericht aan kolonel STRAUCH (8) herinnerde de vorst nogmaals aan de gemaakte afspraak om een boot, de "A.I.A.", te bestellen.

Ondertussen was de "A.I.A." echter reeds op 16 maart 1881 besteld geweest bij de "Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée". De constructie ervan gebeurde op een werf in Le Havre (9). Weliswaar was enkel de stalen romp (10) en de bovenbouw van Franse makelij, terwijl de machinerie van Duitse origine was, afkomstig uit Hamburg.

Nochtans had SANFORD (wie is dat?) echter aangeraden om de stoombootjes bestemd voor de exploratie van de Kongo te bestellen in Amerika want, zo zei hij, daar werden de bootjes in nog kleinere secties opgebouwd, wat dus zorgde voor een nog vlotter transport en een gemakkelijkere montage. Er werd echter niet ingegaan op zijn advies.

De "A.I.A." (afb. 1) was van hetzelfde type als de walvissloepen. Het bootje woog een kleine acht ton (11), had een lengte van 12,80 m. (12), een breedte van 2,35 m. (13) en een diepgang van 0,70 m. (14). Het was voorzien van één schroef, een motor van 12 PK (15) en een stoomketel waar met hout moest worden gestookt. De "A.I.A." kon een snelheid halen

van 7,5 à 8 knopen. Op een gegeven ogenblik - juli 1881 - dacht LEOPOLD II eraan om met de medewerking van Fransen de "A.I.A." via de Ogooué rivier (16) ter bestemming te brengen. Hij zag echter af van dit plan, liet het bootje demonteren en overbrengen naar Congo, waar het in de loop van de maand oktober 1881 in de havenstad Boma werd ontscheept.

Vanuit Boma werden de elementen van de uit elkaar gevezene romp overgebracht naar Vivi. De stoomketel en de machine zorgden voor heel wat vertraging. Totaal verroest bleven ze achter langs de linkeroever van een riviertje in Ango Ango.

Alhoewel ik sterke twijfels had of de romp van de "A.I.A." in secties was opgebouwd, blijkt dit wel degelijk het geval te zijn, want er is sprake van:

*"... les éléments de sa coque divisés en charges, prêts pour le portage" (17).*

Dergelijke bootconstructie, samengesteld uit segmenten blijkt trouwens een uitvinding te zijn van STANLEY zelf. In zijn expeditieverslag van ... zegt hij zelf over de "Lady-Alice":

*"La barque était une de mes inventions" (18).*

Toen STANLEY in 1874 opdracht kreeg van Edward L. LAWSON, directeur van The Daily

(7) Stanley Pool is een plaats op de Kongostroom (thans de Zaïre), iets stroomopwaarts van Leopoldstad (thans Kinshasa) waar de rivier zich sterk verbreedt.

(8) Kolonel STRAUCH was de voorzitter van de A.I.C.

(9) Er is ook sprake van de stad Antwerpen, maar dit is zeker fout.

(10) Een andere bron spreekt van een ijzeren bootje.

(11) Een andere bron meldt 6,5 ton.

(12) Andere bronnen maken melding van 12,00 m. en 12,30 m.

(13) Andere bronnen maken melding van 2,15 m. en 2,20 m.

(14) Een andere bron meldt drie voet (= 99,9 cm).

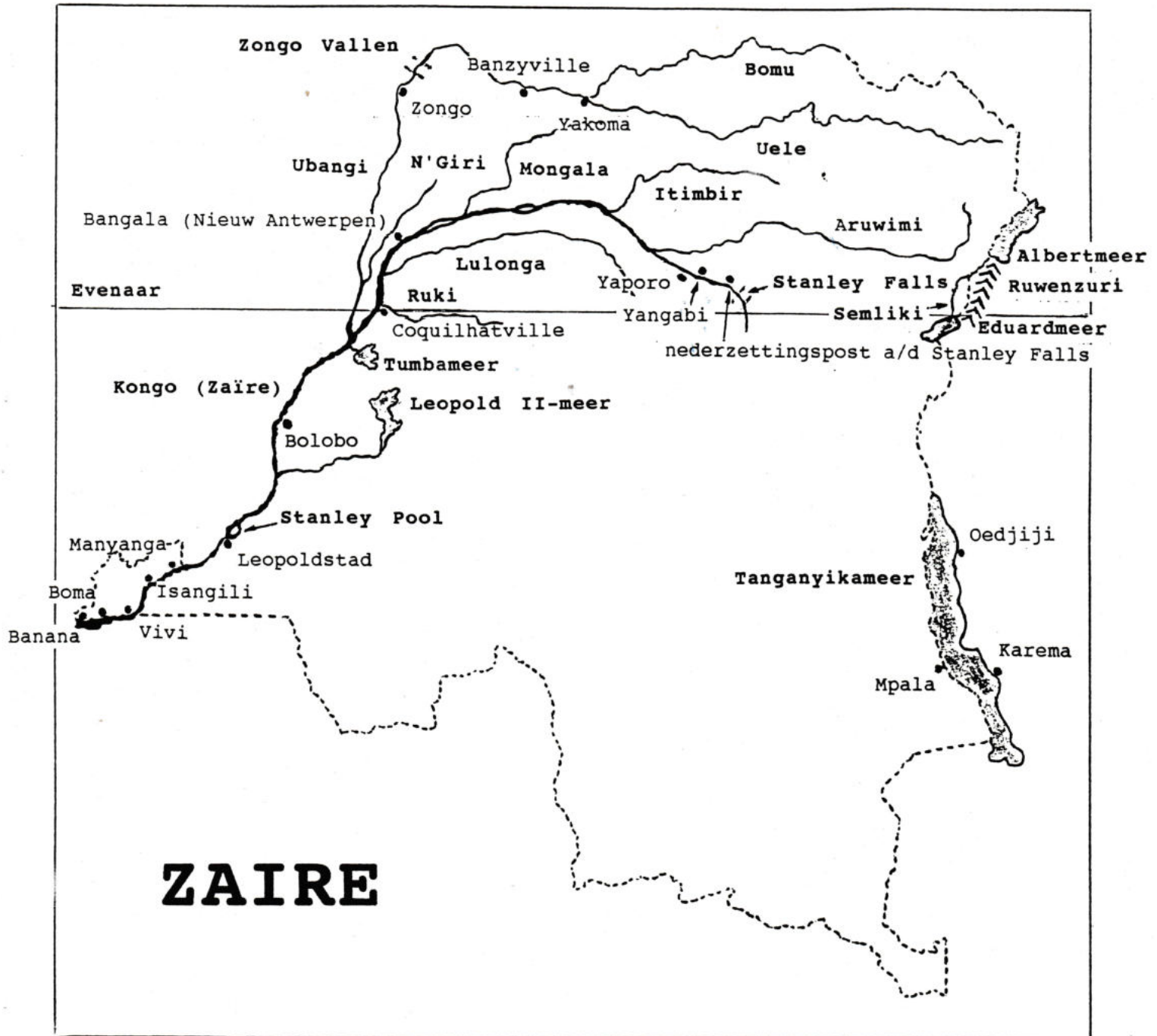
(15) Een andere bron spreekt van 25 PK.

(16) De Ogooué is een stroom die ontspringt in de Republiek Congo en door Gabon stroomt.

(17) CORNET R.J., *L'extraordinaire carrière d'un petit bateau, l'A.I.A.*, pag. 82.

(18) STANLEY H.M., *A travers le continent mystérieux*, pag. 3.





Telegraph en James Gordon BENETT, directeur van The New York Herald om het expeditiewerk van de overleden LIVINGSTONE (19) verder te zetten, liet STANLEY een speciale sloep, de "Lady-Alice" (afb. 2) bouwen.

Het betrof een boot in Spaans cederhout van 3/8 duim dik (= 9,2 mm.), met een lengte van 40 voet, een breedte van 6 voet en een diepte van 2,5 voet. De sloep kon uit elkaar worden genomen en bestond uit zes segmenten. Boeg- en achterstevensegment hadden een lengte van acht voet, de vier tussensegmenten zes voet elk. Indien de segmenten te zwaar waren konden zij

in de helft worden gesneden ten einde het transport nog te vergemakkelijken (afb. 3).

De bouw van dit nieuw model werd toevertrouwd aan James MESSENGER, een scheepsbouwer in Teddington, nabij London.

Wat ik wel eigenaardig vind, is dat STANLEY in zijn reisverslag nergens enige melding maakt over de specifieke constructie van de "A.I.A.", terwijl dit wel het geval was voor de "Lady-

(19) LIVINGSTONE overleed op 1 mei 1873 aan de oevers van het Bangeolomeer (Zambia) ten gevolge van dysenterie.



Alice", alsook voor de "Advance", een boot, eveneens met een romp bestaande uit segmenten (afb. 4), die STANLEY gebruikte om de Aruwimirivier (20) op te varen, toen hij de expeditie "Emin Pasja te hulp" leidde in 1887.

Daar hij niets over de constructie van de "A.I.A." schreef in zijn reisverslag, dacht ik aanvankelijk dat de "A.I.A." net zoals bijvoorbeeld de "En-Avant" demonteerbaar was, waarbij de scheepsromp, het raderwerk, de machine, de stoomketel enz. als afzonderlijk gehele delen over land konden worden getransporteerd (afb. 5). Op een gegeven ogenblik kreeg de jonge Frédéric ORBAN, onderluitenant bij het 6de Artillerie Regiment van België de opdracht om de moeilijk te transporteren vracht naar Leopoldstad over te brengen. Samen met twee mecaniciens, AMELOT en DREES, en één kar vertrok hij om de "A.I.A." op te halen. Om niet voortdurend heen en weer te moeten rijden met hun ene kar, waardoor heel wat kostbare tijd verloren zou gaan, werd de machine van de "A.I.A." door de mecaniciens ontmanteld in draagbare onderdelen. Elk stuk kon worden gedragen door drie à vier negers. Alleen de stoomketel werd op de kar gezet en in één stuk overgebracht naar Vivi, waar de rompsegmenten van het bootje reeds waren aangekomen.

In Vivi kreeg onderluitenant ORBAN problemen met muggezifter SPARHAWK, de boekhouder van de nederzetting van Vivi, die het verdere transport tegenhield. Gelukkig wist ene LINDNER de gemoederen te bedaren en kon ORBAN op 14 december 1881 Vivi verlaten met bestemming Isangila.

Het transport van de stoomketel zorgde wel voortdurend voor vertraging. De stoomketel zou pas op 25 februari 1882 Vivi verlaten, want eerst moest de weg worden aangepast en meermaals een brug worden gebouwd over de rivier om te kunnen passeren.

Vanuit Isangila werd de gedemonteerde "A.I.A.", ditmaal met de stoomketel inclusief, met de "Royal" en een lichter overgevaren naar Manyanga. In Manyanga werd weer heel wat kostbare tijd verloren. Er moest worden gewacht op orders en op de dragers, want het "Comité d'Etudes" had zomaar het recht niet om ter plaatse dragers aan te wijzen, in tegenstelling tot de missionarissen die dit wel konden.

Acht maanden later, in november 1882, bereikten ORBAN en de twee mecaniciens eindelijk

Leopoldstad met hun kostbare vracht, echter zonder stoomketel. Het zwaar geaccidenteerde landschap van Manyanga-Noord was ditmaal de oorzaak van de vertraging.

Het was de energieke luitenant VALCKE, die met de hulp van een nieuwkomer, een jonge Belgische luitenant van de infanterie, Alphonse VAN GELE, bijgenaamd KATCHECHE (dit betekend de eekhoorn) die er in slaagde de stoomketel eindelijk naar Leopoldstad over te brengen.

Het overbrengen van de "A.I.A." van Boma naar Leopoldstad had dus meer dan één jaar in beslag genomen.

Van zodra VALCKE en KATCHECHE met de stoomketel in Leopoldstad arriveerden, werden alle onderdelen gecontroleerd, geklasseerd, gereinigd en begon mecanicien DREES, samen met onderluitenant ORBAN de "A.I.A." te monteren.

Ondertussen liet STANLEY vanuit Europa berichten dat de "A.I.A." dringend moest worden gemonteerd. Dit was hoogdringend daar hij zo vlug mogelijk de Boven-Kongo wou exploreren (21). Ten einde de opdracht van STANLEY zo snel mogelijk uit te voeren werd beslist dat DREES zou worden bijgestaan door enkele mecaniciens. Twee dagen later arriveerden twee Schotse mecaniciens, MCBEY en BENNIE om een handje toe te steken. Groot was hun bijdrage niet, want na een drietal dagen waren ze reeds uit de running ten gevolge van hoge koortsaanvallen.

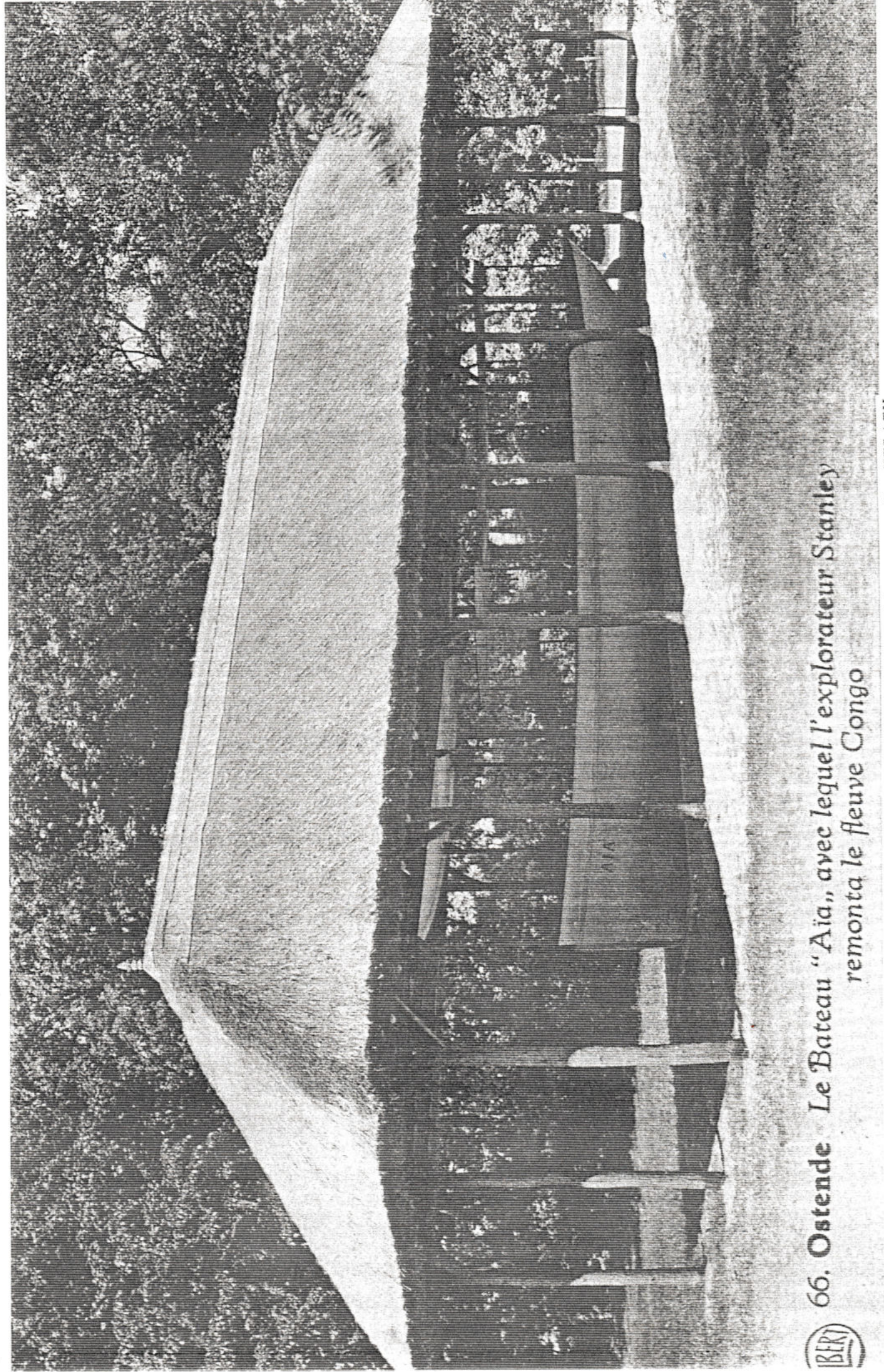
Toen STANLEY in maar 1883, na zijn kortstondig verblijf in Europa, terugkeerde met uitdrukkelijke instructies ontstak hij in grote woede toen hij vaststelde dat hij nog niet kon van start gaan met de exploratie van Boven-Kongo. Men was nog volop bezig met de voorbereidingen en hij maande zijn mecaniciens aan om met bekwame spoed de "A.I.A." in de kortste keren vaarwaardig te maken. Het zou nog een goede maand duren vooraleer de "A.I.A." gemonteerd was.

*(wordt vervolgd)*

(20) De Aruwimi is een zijrivier van de Kongostroom (Zaire) die ontspringt ten westen van het Albertmeer.

(21) De Franse ontdekkingsreiziger Pierre SAVORGNON de BRAZZA (afb. 18) één van STANLEY's rivalen had van Frankrijk nieuwe kredieten gekregen om zijn projecten in Afrika verder te realiseren. STANLEY en de leden van het comité vreesden dat hij de Boven-Kongo afhankelijk wilde maken van Frankrijk.





66. Ostende Le Bateau "Aia", avec lequel l'explorateur Stanley remonta le fleuve Congo

Prentkaart uit de verzameling van O. VILAIN



# Uit onze musea

Dirk Beirens

## 1. **STEDELIJK MUSEUM VOOR SCHONE KUNSTEN**

LEON SPILLIAERT overzichtstentoonstelling

02.03.1996 - 24.05.1996

(zie ook activiteitenkalender:

geleid bezoek op 21 april)

## 2. **HEEMMUSEUM "DE PLATE"**

\*\* MARITIEME PENTEKENINGEN (tot 22.03.1996)

thematentoonstelling met werk van Roger Decler

\*\* 150 JAAR OOSTENDE-DOVER (29.03 - 15.09.1996)

thematentoonstelling door F. Gevaert

## 3. **MUSEUM VOOR MODERNE KUNST (PMMK)**

\*\* RETROSPECTIEVE PAUL VAN HOEYDONCK (70 jaar)

verlengd tot 17.03.1996

\*\* ASTRID - foto's (verlengd tot 17.03.1996)

\*\* GYNAIKA 1996 met werk van Lili Dujourie,

Marie-Jo Lafontaine, Liliane Vertessen,

Trees Van Ravels

(09.03.1996 - 21.04.1996)

\*\* RAOUL DE KEYSER, 40 schilderijen 1992 - 1994

(06.04.1996 - 12.06.1996)

\*\* PAUL DE VYLDER, beeldprojecten 1980 - 1994

(06.04.1996 - 12.06.1996)

\*\* RAYMOND MINNEN

(06.04.1996 - 12.06.1996)

\*\* "DE KUNST VAN HERR SEELE"

(06.04.1996 - 12.06.1996)

\*\* POL BURY, retrospectief

(19.06.1996 - 15.09.1996)

\*\* WALTER LEBLANC, tekeningen

(19.06.1996 - 15.09.1996)

\*\* CONFRONTATIES, beeldende kunst in België, 20ste eeuw

(19.06.1996 - 15.09.1996)

\*\* VAN ENSOR TOT DELVAUX: ENSOR, SPILLIAERT, PERMEKE,

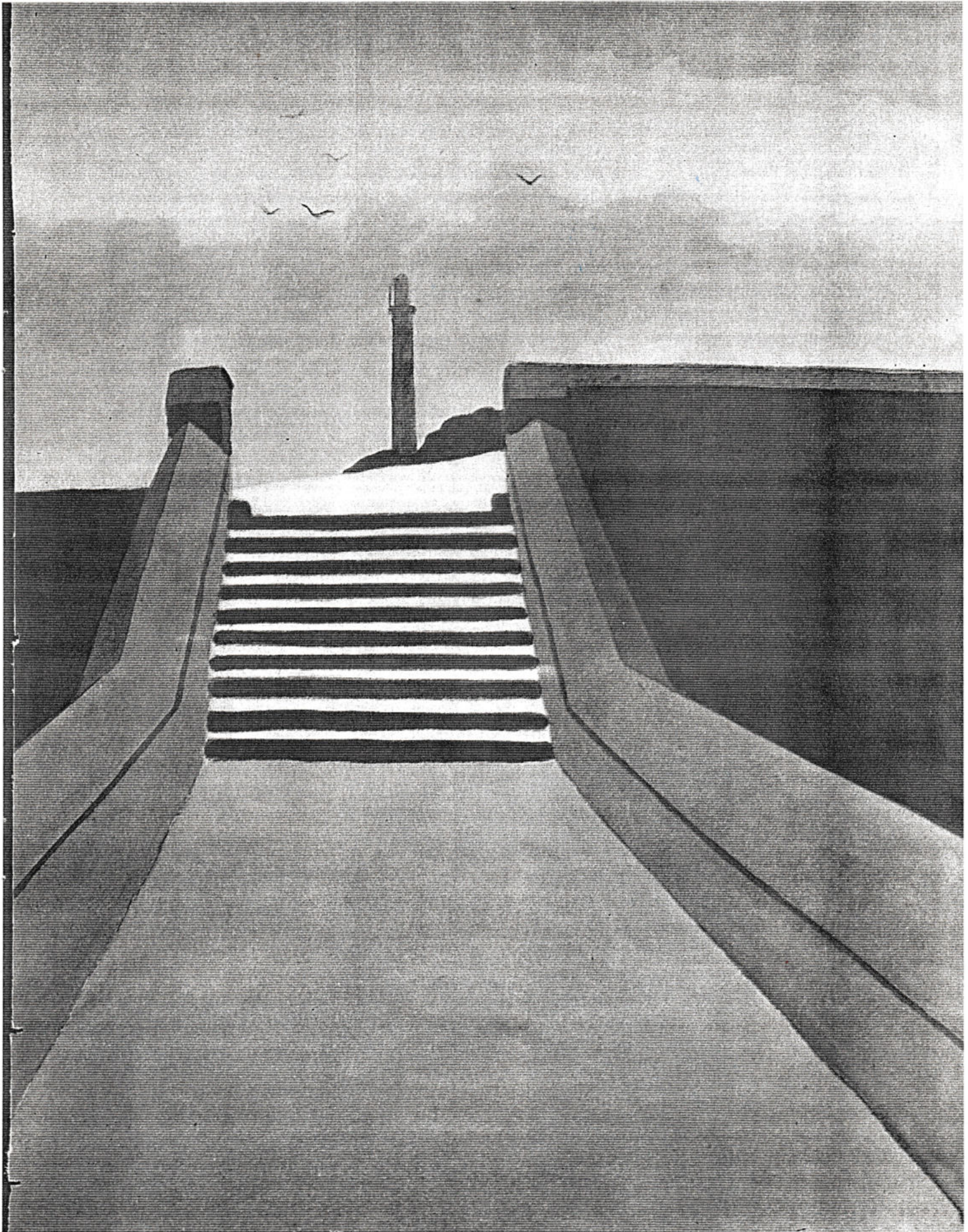
MAGRITTE, DELVAUX

(05.10.1996 - 02.02.1997)

\*\* ETIENNE ELIAS, retrospectief (onder voorbehoud)

(05.10.1996 - 02.02.1997)





*Leon Spilliaert, "Fort Napoleon en vuurtoren" (1934?),  
ill. in ABC, geïllustreerd weekblad, jaargang 3, nr. 6, 4 maart 1934, p. 5*



# Wat een gids (verb)l(ei/ij)den kan...

Luc Dupon

Tijdens de heerlijke zomer van 1995 heb ik onder de bezoekers van het Domein Raversijde Atlantikwall héél wat Duitse toeristen opgemerkt. Ook de bewoners van de nieuwe deelstaten, de vroegere Oost-Duitsers waren talrijk. Voor of na de rondleiding kwam het altijd tot een interessant en vriendelijk gesprek. Zo leerde ik bezoekers kennen uit Jena, Halle, Leipzig, Potsdam, Chemnitz en Frankfurt aan de Oder. Het waren telkens tevreden en opgetogen bezoekers, die ik aanraadde het Domein Raversijde te promoten in hun streek.

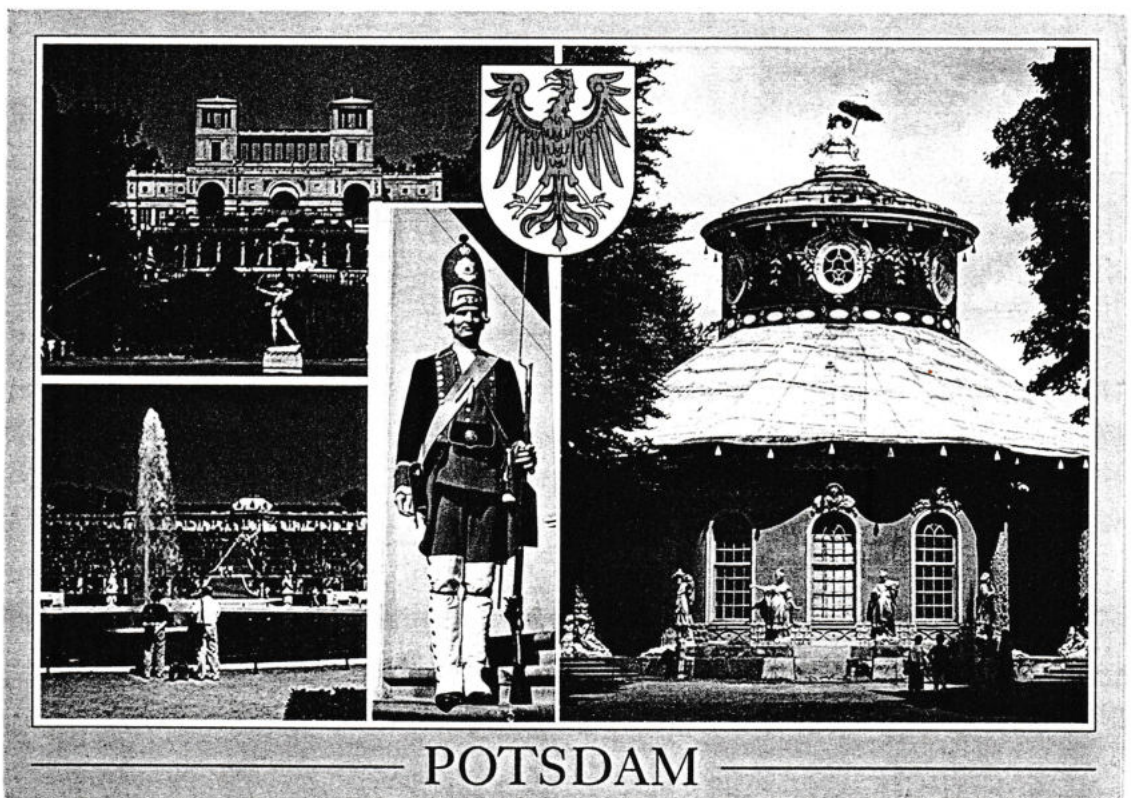
Op woensdagnamiddag 18 oktober 1995 verwachtten Rita Werbrouck en ikzelf een Duitse groep uit Potsdam. Stipt om 13.15 uur kwam een eerste bus de parking opgereden. Het waren leerlingen van de Orania-Realschule (middelbare school) in Potsdam. Het bleek een vrolijke groep tieners te zijn, begeleid door hun leraars. Gedurende de voorbije dagen bezochten zij Oost- en

West-Vlaanderen. Eigenlijk verwachtten we twee bussen. In de voormiddag hadden zij Brugge bezocht, maar op het laatste moment ontbraken twee meisjes. Uren later kwamen allen terecht en kwam ook de tweede bus in zicht. De groepen werden vlug ingedeeld en de rondleiding startte. Het weer was helder en de jongelui waren aangenaam verrast door het prachtig zeezicht en duinenpanorama. De vele onderaardse gangen, de perfect ingerichte bunkers en de originele bewapening lokten bewondering uit. Maar op een gegeven moment moest ik een kloeke kerel tot de orde roepen, tot groot plezier van de anderen.

Wellicht had ik het haantje vooruit van de groep geviiseerd. Ik verplichtte hem in

mijn directe omgeving te blijven. Als hij niet rustig bleef, verwachtte ik van hem een beschrijving van de rondleiding. De opmerking werd bij de leraars gunstig onthaald. Naargelang de rondleiding vorderde, werd de jonge kompaan bijna mijn assistent. Het werd nog een vriendelijk onderonsje waarbij hij vertelde dat zijn vader metselaar was en tewerkgesteld was in een grote bouwonderneming in Potsdam. Tenslotte werden ook nog fijne vragen aan ons gericht. Bij het einde van de rondleiding werd wat informatie uitgewisseld.

Enkele weken later heb ik een mooie postkaart ontvangen uit het verre Potsdam. Hierbij bedankt men ons voor de rondleiding. Daarmee kan men een gids echt verblijden!





# Oostendse Scheepswerven (deel 2)

René Vandercruyssen

Dit overzicht heb ik gemaakt in het voorjaar van '92 voor de gidsencursus en het is nu geactualiseerd tot begin februari '96.

Er is in die 4 jaar heel wat veranderd; vooral de werkgelegenheid is dramatisch verminderd. Daarom vermeld ik telkens het aantal personeelsleden nu en toen.

## 1. BELIARD POLYSHIP NV

Adres: Bargestraat 7, Oostende

Tel.: (059) 32.47.20

### Historiek

1877: Stichting Beliard Crighton and Co in Antwerpen

1914: Afdeling in Oostende voor herstellingswerken

1922: Samengaan met scheepswerf Seghers

1923: Eerste stalen vissersboot in België gebouwd (onder technisch directeur A. Seghers).

Tot aan WO II grote bedrijvigheid met veel vissersschepen voor Belgische en Franse reders, voor het Ministerie van Koloniën, sleepboten enz.

1940: Overname door de Duitsers en bouw voor hun rekening

1946: Na WO II weer volop bloeiperiode beginnend met 4 loodsboten, vissersboten voor Belgische en Franse reders (waaronder exemplaren van 58 m. lang), lichtscheppen, sleepboten o.a. voor Marseille en ook voor Marokko en kustvaarders voor Indonesië.

1961: Wordt Beliard Murdoch

1969: Grote sleepboten, baggerschepen (van 100 m.) en hektreilers

1979: Zelfstandige NV Scheepswerven Beliard Oostende

1980: NV Mercantile Beliard

1981: Bouw van een nieuw complex (fabriek) op het industrieterrein aan de achterhaven van Oostende (huidig adres) voor bouw van 10 mijnenjagers in glasvezel versterkte polyester voor de Belgische Zeemacht. Het 10e schip is te water gelaten op 08.02.1990.

1983: Na de bouw van het 236e schip sluit de werf aan de Sloepenstraat

1988: Zelfstandige NV Scheepswerf Beliard Polyship Oostende

### Laatste activiteiten (tot 24.02.94)

1. Allerlei polyesterwerken, o.a. schotelantennes en de wieken van de Zeebrugse windmolens.

2. Bouw van een SES schip (Surface Effect ship) d.i. een catamaran, systeem hovercraft, uitgevoerd als ferry en in polyester (snelheid 45 knopen = 80 km/uur.)

Het eerste exemplaar (prototype) werd in '93 geleverd aan de Griekse opdrachtgever maar van het tweede staat het karkas nog in de fabriekshal en is al uitvoerig in de media getoond.

3. Productie van polyester onderdelen voor de treinstellen van de Chunnel (voor BN=Brugeoise et Nivelles Brugge = Eurorail Bombardier).

Op 24.02.94 wordt de faling uitgesproken en bezet het personeel de werf. Dit houden ze vol tot 23.12.94 als de bouw van 4 nieuwe mijnenvegers wordt toegewezen aan overnemer SKB (Scheeps Konstruktie Bedrijf). Daarmee vestigt het Polyship personeel het record van de langste bedrijfsbezetting uit de Belgische sociale geschiedenis.

Maar de overname door SKB geraakt nooit rond, enerzijds door de klacht bij de Raad van State door konkurrent BSC (Belgische Scheepsbouw Combinatie) en anderzijds omdat SKB de overnameprijs te hoog vindt.

Volgens mijn "welingelichte bron" is er nu een ernstige buitenlandse (uit Monaco) kandidaat-overnemer.

Personeelsbestand: 0

Voorjaar '92: 115

bij de faling 24.02.94 zelfs 152!

## 2. I.D.P. (INDUSTRIELLE DES PECHERIES)

Adres: Nieuwe Werfkaai 2

Tel.: (059) 32 06.13

Zaakvoerders: Mathieu en Jan De Vestele



### Historiek

1922: Gestart als coöperatieve in de St. Franciscusstraat met onderhoud en herstellingen

1935: Naar het nieuwe Visserijdok waar nu de Slipway is

1973: Op huidige plaats na overname scheepswerf Deweert

1979: Begonnen met nieuwbouw, kleine snel-varende scheepjes voor Loodswezen en Zeevaartpolitie.

1981: Bouw nieuwe vissersschepen. Dit gebeurt hier helemaal in een loods en de tewaterlating via een zelfgebouwde lift met een draagvermogen van 1000 ton.

1989: Werf SCAP (failliet) erbij genomen

1991: Laatste nieuwbouw Z 186 (zie verslag L. Claeyss - Gidsenblad "Lange Nelle" - 3e jaargang nr 1)

### Huidige activiteiten

Scheepsherstellingen algemene, metaalbouw

Personeelsbestand: 15 personen (voorjaar '92: 30)

### **3. PANESI**

Adres: Nieuwe Werfkaai

Tel. (059) 32.30.39

Zaakvoerder: Richard Panesi

### Historiek

We hebben hier te maken met een zeer oud scheepsbouwersgeslacht.

1824: Stamvader is Benedictus Panesi uit Genua wiens zoon Andreas zich in 1824 te Oostende komt vestigen en een werf begint in de buurt van het huidige station.

Een zoon Joseph(\*) richtte een eigen werf op in de omgeving van de oude Ibis.

Een zoon Joseph, Andries leidde de twee Panesiwerven.

Een broer van Andries, Henri verongelukte op zee en zijn zoon, ook Henri, had een werf aan het derde dok.

Richard senior, zoon van Henri, bacht de werf over naar zijn huidige plaats aan de nieuwe vissershaven.

Zijn zoon Richard junior (°York 1915 en 7e generatie Panesi) houdt nu nog het bedrijf in leven.

1957: Eerste stalen schepen, ook voor de binnenvaart (Rijnschepen).

1964: Belgische primeur met de O 202 "PELAGUS".

Dit was een stalen treiler, 38 m. lang, speciaal uitgerust voor de haringvisserij met een nieuw systeem van diepteapparatuur vastgemaakt aan de netten, waarmee men op verschillende diepten kon vissen, naargelang de plaats van de school vissen.

1965: Laatste nieuwbouw: O 181 "CLEOPATRA".

### Huidige activiteiten

Kleine herstellingen.

Alhoewel men de installaties stilaan tot de industriële archeologie mag rekenen, staat er begin februari toch nog een boot op de scheepshelling, waaraan een kranige tachtiger nog werkt!

Personeel: 1 (2 voorjaar '92)

(\*) NvdR: In "Roepsteen", het 3-maandelijks tijdschrift van de Heemkring Ter Cuere (Bredene), nr 158, jan. 1966, verscheen een bericht over Joseph Panesi van G.D. (Georges Desopper?), p. 5-7, als reactie op een artikel in ons tijdschrift 1993/3. G.D. las in "Rond den heerd" van 1886 meer over die "Sassenaar" Joseph Panesi

### **4. EX. SEGHERS N.V.**

Adres: Slipwaykaai 4

### Historiek

Amedee Seghers (Antwerpen 1883 - Oostende 1937) leerde het beroep van scheepsbouwer op de werf Roeyens te Antwerpen

1919: A. Seghers vestigt zich te Oostende in het atelier Leria op de oude Vuurtorenwijk

1922: Samengaan met Beliard Scheepswerf aan het zwaardok

1923: Onder technisch directeur A. Seghers wordt de 1e stalen vissersboot in België gebouwd. Toen 330 personeelsleden

1934: Weer voor eigen rekening, los van Beliard, met nieuwe werf op de huidige plaats.

1937: Amedee overlijdt; de werf wordt verder geleid door zijn twee zonen Charles en Victor, deze laatste is scheepsbouwkundig ingenieur.

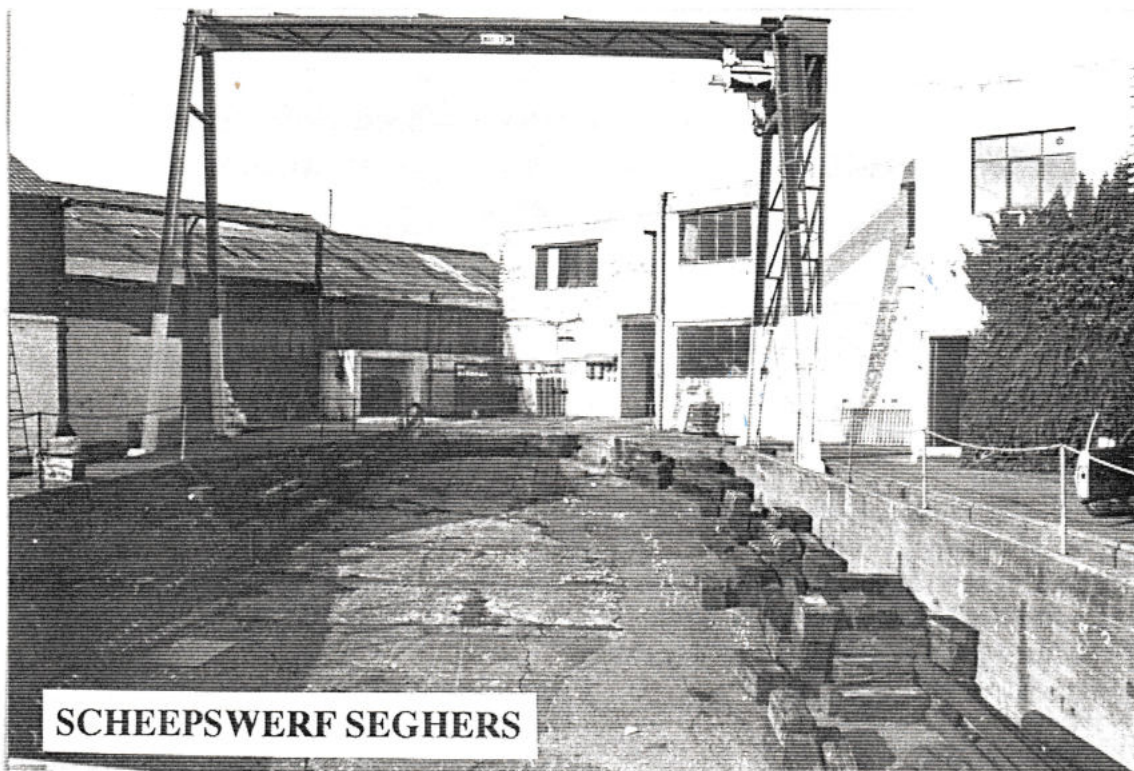
Tot aan WO II is er bloei, veel vissersschepen voor Franse reders.

Tijdens WO II: verplicht werk voor de Duitsers (Tommy werf(1)).

1946: Oprichting eigen Rederij Seghers met zelfgebouwde schepen O 333 en O 334, toen de modernste van de Belgische vloot.

1963: Victor Seghers overlijdt, zijn zonen Jacques en Jean zetten de werf en de rederij verder.





**SCHEEPSWERF SEGHERS**

1972: Voor de eerste maal wordt een Nederlandse kotter gebouwd op een Belgische werf.

1976: Diepzeesleper voor Engelse rederij Knight.

1977: Herstellingswerken - gedeeltelijke werkloosheid.

1982 - 83: Weer nieuwbouw in samenwerking met SCAP.

1988: O 154 WILMAR (waarvan videofilm).

1989: Casco van Z 98.

*(1) Omdat daar gretig naar de BBC werd geluisterd. Zelfs Duitse soldaten luisterden mee.*

Op 11.04.92 werd de N.V. Seghers ontbonden en in vereffening gesteld.

Daarna kwam de overname door APS (Antwerpen Ponjaert Shipyard) op 01.03.93 maar weldra volgde een sociaal conflict dat leidde tot de faling op 06.07.94. Ook hier werd een triest record gevestigd: van 08.10.93 tot 06.07.94 de langste staking uit de Belgische sociale geschiedenis.

Nu is alles er stil en verlaten; einde van een belangrijke brok Oostendse geschiedenis.

Personeel: 0

Voorjaar '92: 34.

## 5. VERSLUYS

Adres: Nieuwe Werfkaai

Tel.: (059) 32.20.88

Zaakvoerder: Jacky Versluys

Opmerking: Alhoewel het hier niet om een scheepswerf maar om een jachtwerf gaat vond ik dat die bespreking niet mocht ontbreken omwille van de zelfs internationale bekendheid van wereldzeiler Staf Versluys (1).

1968: Staf Versluys, schrijnwerker van beroep, begint voor eigen rekening boten te bouwen, zijn hobby wordt zijn beroep.

1990: Zeker te vermelden, als pronkstuk van ambachtelijke scheepsbouwkunst is de bouw van een Keizerlijke Staatsiesloep (repliek van een engelse "barge" uit de 16e eeuw) voor de Brugse Havenfeesten 1990.

### Huidige activiteiten

Houten zeilboten (o.a. voor BLOSO) en jachten  
Personeel: 2 (3 in '92)

*(1) Staf Versluys overleed op 26 augustus 1995. Staf Versluys verwierf vooral bekendheid als schipper in de Whitbread zeilrace rond de wereld waaraan hij tweemaal deelnam.*

*In 1981-1982 met zijn zelfgebouwd houten jacht Typhoon VI - het kleinste van alle deelnemers; slechts 13,40 m.*



*In 1985-1986 met de Rucanor Tri Star.*

*Hij zeilde o.a. ook tweemaal solo de Atlantische Oceaan over in de wedstrijd Plymouth-Newport met zelfgebouwde jachten Typhoon V en VI.*

## **SCHEEPSSMEDERIJEN**

Het betreft hier 2 firma's met dezelfde activiteiten. Vroeger werd het ijzerwerk aan houten schepen, later allerlei ijzeren onderdelen en uitrusting voor stalen schepen hoofdzakelijk gesmeed, dus door een scheepssmid gemaakt; vandaar nog de naam.

### Huidige activiteiten

Onderhouds- en herstellingswerken aan vissersboten o.a. op de slipway.

Voorlaswerk, zowel staal, inox, aluminium. Maken en herstellen van planken (= borden), masten, bokken, klokken, cabines, kookhuizen, lichtkoepels, buizen, enz.

### **1. JULES ST MARTIN**

Adres: Hendrik Baelskaai 4

Tel. (059) 32.25.23

Zaakvoerder: Jules St Martin

1920 Gesticht door de grootvader van de huidige zaakvoerder.

Een paar Duinkerke vissersboten zijn hier nog regelmatig klant. Voor het ogenblik werken er 7 mensen. (Ook 7 in '92).

### **2. OSCAR SCHOCKAERT EN ZONEN NV**

Adres: Hendrik Baelskaai 7

Tel. (059) 32.04.88

Zaakvoerder: Roger Schockaert

Grootvader Henri Schockaert was smid te Alveringem en werkte aan "panneboten".

Met andere Pannenaars kwam hij naar Oostende afgezakt.

1920: Vestiging aan het 3e dok, waar de vroegere winkel Pfaff aan de Alfons Pieterslaan was 1936: Naar de Hendrik Baelskaai.

Op een bepaald moment werkten er 5 broers, allen smid.

Nu nog 3 mensen aan 't werk. (Idem in '92)

## **SCHEEPSTIMMERBEDRIJF**

### **LOWYCK EN ZOON**

Adres: Victorialaan 30

Tel. (059) 32 08 21

Zaakvoerder: Guy Laurent

In 1962 start Alfons Lowyck, scheepstimmer-

man bij de werf A. Loy, een eigen bedrijf.

De zaak wordt nu geleid door zijn schoonzoon.

### Activiteiten

Alles wat houtconstructie aan schepen betreft. Herstellen houten schepen.

Binneninrichting nieuwe schepen o.a. Z 186 (laatste van IDP). Ook polyesterwerken.

Personeel: 4 mensen. (5 in '92)

## **BLJVOEGSEL**

### **VALCKE INDUSTRIES NV**

Adres: Hendrik Baelskaai 3

Tel. (059) 32 18 14

NB: Sinds januari 1990 overgenomen door de Antwerpse groep IMOP.

Bij het horen van de naam Valcke (Frères nv) denken veel Oostendenaars (en ook mensen van buiten de stad) terug aan de winkel in de Kapellestraat, nu het Mercatorpand.

Het was veel mensen niet bekend dat er ook een "Valcke op de Opex" bestond die zeer veel te maken had met scheepsbouw en visserij.

In 1780 vestigde Casimir Valcke, meester-loodgieter en blikslager zich te Oostende.

Gedurende 7 generaties, ingenieurs en industriëlen, was Valcke een begrip in Oostende met:

1. Winkel in de Kapellestraat met uitbreiding naar de Dekenijstraat.

IJzerwaren, huishoudartikelen, elektro, later doe-het-zelf.

2. Van 1958 tot 1985 een magazijn in de Handelsstraat met staalprodukten voor de bouw.

3. Valcke Industries aan de Hendrik Baelskaai.

Valcke had verschillende bijhuizen, o.a. Knokke, Zeebrugge, Antwerpen, Brussel en Parijs.

In nauwe samenwerking met de Duitse firma Deutz had Valcke een groot aandeel in de motorisatie van de binnenvaart, de Belgische en Franse vissersvloot.

Tot voor WO II was 80% van de Belgische vissersvaartuigen uitgerust met Deutz motoren, geleverd en geplaatst door Valcke.

### Huidige activiteiten

Herstellen scheepsmotoren

Herstellen zwaar aannemersmateriaal

Bankwerk voor grote bedrijven

Personeel: 21 (40 in '92)



# Wie was generaal Wlassow?

Luc Dupon

*Verleden jaar hebben de Duitse televisiezenders (ARD en ZDF) verschillende documentaires uitgezonden over de Tweede Wereldoorlog. Het was precies 50 jaar geleden dat de Tweede Wereldoorlog beeïndigd werd.*

*Eén van deze documentaires was gewijd aan generaal Wlassow. De uitzending duurde vijftig minuten en verhaalde het leven van Wlassow. Naast interviews van personen die deze figuur goed gekend hebben, ziet men ook hoe het collaborerende leger van Wlassow (R.O.A.: Roeskaja Osvoboditel'naja Armija) ingezet en ook misbruikt werd.*

*In het kader van onze gidsbeurten in het Domein Prins Karel is het interessant wat meer te weten over deze figuur. Tijdens wandeling 2 (batterij Salzwedel - neu) moet men op een bepaald ogenblik ook vermelden dat er manschappen van het ROA deel uitmaakten van deze batterij. Deze bijdrage is een samenvatting van de belangrijkste momenten van Wlassow. Hierbij dank ik ook Prof. Dr. Luc de Vos die mij de nodige inlichtingen bezorgde voor het bekomen van de juiste foto.*



\* Videodokumentaire maart 1995-ZDF

**André Andrivitz Wlassow:** (zie foto in het midden Wlassow met bril)



\* Deze figuur uit WO II is geboren in een landbouwersgezin in 1901 te Nizni Navgarod. Hij wordt beschreven als een patriot, een bevrijder van het stalinisme.

Toen op 22 juni 1941 de oorlog tussen Duitsland en Rusland (de operatie "Barbarossa") uitbrak waren vele Russen blij, weldra bevrijd te worden van het stalinisme. Heel snel maakten de Duitsers honderdduizenden krijgsgevangenen, velen werden als "Hilfswillige" ingezet.

\* Stalin verklaart op 16 augustus 1941 aan het Rode Kruis: "Er zijn geen Russische krijgsgevangenen". Voordien had hij een bevel uitgevaardigd: "Van de soldaat die zich laat krijgsgevangen nemen zal zijn familie aangehouden en gevangen gezet worden".

\* In de winter van 1942 verklaart Stalin opnieuw aan het Rode Kruis, dat er geen Russische krijgsgevangenen waren. Ondertussen laat hij de families van deze krijgsgevangenen aanhouden. Eveneens tijdens deze winter roept Stalin de speciale kritieke toestand uit voor Moskou. Het Duitse leger staat op amper 20 km van de hoofdstad.

\* Wlassow wordt tot opperbevelhebber benoemd van het 20ste leger en behaalt een opmerkelijke zege. Moskou wordt ontzet. Wlassow heeft nu de rang van generaal-majoor en wordt bevorderd tot generaal-luitenant.

\* In april 1942 wordt Wlassow naar het Volchovfront gestuurd. De bedoeling is Leningrad te ontzetten en het ingesloten Russisch leger te bevrijden. Maar einde juni 1942 wordt het leger van Wlassow ingesloten en vernietigd. Wlassow zwerft 3 weken lang rond in de moerassige omgeving. Op 12 juli 1942 vindt hij 's avonds onderkomen in een boerderij. Hij wordt verraden door de burgemeester van het dorp. Op 13 juli 1942 wordt hij in Toechabedchi (ten zuiden van Leningrad) krijgsgevangen genomen.

\* Onmiddellijk wordt hij overgebracht naar Wienitza in Oekraïne. Daar bevindt zich het hoofdkwartier van de Duitse propaganda-oost onder leiding van Gehlen.

Na verschillende ondervragingen legt Wlassow aan de hoge Duitse officieren uit, dat het

Russisch leger niet in staat is Leningrad te blijven verdedigen, laat staan uit te breken!

Wlassow is ook bereid met een eigen legermacht Rusland te helpen bevrijden, op voorwaarde dat Rusland niet onderworpen wordt aan Duitsland.

De Duitsers maken Wlassow snel tot voorwerp van hun propaganda. Op 10 september 1942 wordt een 1ste vlugschrift als propaganda van Wlassow verspreid.

\* In januari 1943 wordt eveneens een vlugschrift op miljoenen exemplaren uitgestrooid boven Sovjetgebied (de zogenaamde Smolenska-oproep).

\* Het Russisch bevrijdingsleger groeit aan tot 500.000 man en krijgt een eigen embleem: POA (R.O.A. Roeskaja Osvoboditel'naja Armija). Zij worden hoofdzakelijk ingezet bij het bekampen van partisanen.

De officieren van het bevrijdingsleger worden in het kamp Dudendorf, in de omgeving van Berlijn, opgeleid in een afdeling voor de oost-propaganda. Daar ervaren zij pijnlijk dat de Wlassow-beweging niet bestaat en dat zij slechts dienen als onderdeel van de propaganda.

\* Wlassow zelf wordt ingezet om de bezette gebieden te bezoeken in het Noorden van Rusland. Tijdens zijn tweede reis in de omgeving van Sint-Petersburg valt hij in ongenade bij de Duitsers. De reden was dat Wlassow verklaarde: "Nu ben ik te gast bij de Duitsers. In de toekomst zal ik de Duitsers zelf als gasten ontvangen."

Wlassow krijgt huisarrest.

\* Volgens zijn medewerkers was het slecht dat er geen officieel verdrag bestond tussen Wlassow en de Duitse legerleiding. Verder maakt zijn legergroep deel uit van de propaganda.

\* Op 18 juni volgt een uitnodiging van Keitel. De droom van een oberkommando mag Wlassow vergeten.

\* In de zomer van 1944 volgt een verrassend aanbod van Himmler. Himmler die altijd een tegenstander is geweest van het ROA wil Wlassow ontmoeten. De reden is duidelijk het Duitse leger heeft nood aan mensen.



Wlassow wordt in een "Erholungsheim" ondergebracht. De ontmoeting Himmler-Wlassow wordt uitgesteld wegens de mislukte aanslag op Hitler. Himmler die voor het ROA te vergelijken is met Beria is zeker voor de manschappen van het ROA geen bevriende persoon.

De ontmoeting gaat toch door op 20 september 1944. Het hoofdkwartier van het ROA wordt gevestigd in Dahlem (omgeving Berlijn). Er wordt een comité opgericht voor de bevrijding van Rusland in Berlijn. Maar er heerst groot wantrouwen bij de niet-Russen, vooral bij de Turkmensen.

\* Het ROA bestaat uit twee divisies. Op 14 november 1944 wordt Wlassow met militaire eer in Praag ontvangen en tot voorzitter van het comité gekozen. In de winter van 1944-'45 heeft Wlassow talrijke ontmoetingen in Berlijn met vrijwillige arbeiders uit het Oosten alsook met krijgsgevangenen. Dit zorgt bij het Duitse Oberkommando voor een herwaardering van Wlassow. Op 18 januari 1945 ontmoeten zelfs Goebbels en Göring Wlassow en sluiten zij een kredietverdrag. Het Oberkommando van het ROA wordt verplaatst naar Münzingen in de Schwäbische Alp.

\* Op 10 februari 1945 wordt een 1ste compleet uitgeruste divisie van het ROA aan het Oostfront opgesteld.

Het Duitse Oberkommando wil eerst de gevechtswaarde uittesten, dan pas kan een 2de en een 3de divisie opgesteld worden. Op 13 april 1945 moet het ROA in Frankfurt aan de Oder een bruggenhoofd van het Rode Leger bestormen. Dit mislukt. Het ROA verplaatst zijn hoofdkwartier naar Karlsbad in Böhmen. Daar verzamelt men ook alle manschappen. Dit om een sterke positie af te dwingen bij toekomstige onderhandelingen. Ondertussen zijn ook de westelijke geallieerden in aantocht!

Wlassow huwt Adelheit Bielefeld in Karlsbad. Zijn eerste vrouw werd door Stalin aangehouden en in een werkkamp opgesloten. De mislukking van de inzet van het ROA op 13 april 1945 laat hem volledig onberoerd!

\* De laatste 2 weken van de oorlog laten vele manschappen van het ROA zich krijgsgevangen nemen door de Amerikanen. Het leger van Wlassow steunt de opstand van de Tsjechische

nationalisten tegen de Duitse bezetter in Praag. Op 6 mei 1945 komt de Praagse bevolking in opstand. Wlassow bekampt de Duitse troepen aan de stadsrand. Op 9 mei 1945 bereikt het Rode Leger Praag! Wlassow vraagt politiek asiel aan voor zijn legergroep aan de Amerikanen. Dit wordt geweigerd! Toch slagen afzonderlijke groepen van het ROA erin het "Westen" te bereiken en zich daar gevangen te laten nemen.

De Amerikanen verhoren Wlassow in Schlüsselburg, maar tijdens zijn terugkeer wordt het konvooi door een Sovjetpatrouille gestopt. Wlassow wordt aangehouden en onmiddellijk naar Moskou overgebracht.

\* Na de Tweede Wereldoorlog verbleven tot het einde van juni 1945 nog 80.000 soldaten van het ROA in westelijke kampen. Vooral in Engelse kampen in Karinthië. Vanaf einde juni 1945 volgen de uitleveringen volgens de overeenkomst van Jalta.

Daar werd overeengekomen de krijgsgevangenen uit te leveren aan het land van herkomst (de Russen aan de Russen enz.)

Velen van het ROA zijn toen tot zelfmoord overgegaan (o.a. door verdrinking!) Veel kozakken hadden zelfs hun hele familie meegebracht!

\* In augustus 1945 beginnen de Amerikanen met de uitwisseling van de krijgsgevangenen van het ROA. Velen worden door middel van speciale treintransporten naar Rusland teruggebracht. Daar worden zij in kampen opgesloten.

Wlassow krijgt een schijnproces in Moskou en wordt op 30 juli 1946 samen met 11 naaste medewerkers ter dood veroordeeld!

De volgende dag wordt het vonnis uitgevoerd. Wlassow en zijn naaste medewerkers worden opgehangen.

*Vertaald door Luc Dupon*

*Bronnen:*

\* *Dokumentaire uitzending van de Duitse televisiezender ZDF: "Wlassow: ein teuflers General" (maart 1*

\* *Foto Wlassow: Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog te Brussel.*



# China: de verbazing voorbij...!

Monique Luca

Eigenlijk kwam het door Alexander, mijn jongste zoon: die kreeg op het eind van de humaniora ineens een levendige belangstelling voor China. Hij vroeg me documentaires op te nemen en artikels uit te knippen. Aanvankelijk bleef het bij kijken en knippen, maar uit natuurlijke nieuwsgierigheid begon ik zelf ook met aandacht over China te lezen, links en rechts wat informeren bij mensen die een China-reis achter de rug hadden. Uiteindelijk besluiten we: let's go!

## Zaterdag 15 juli '95

We vinden makkelijk de plaats van rendez-vous in het vernieuwde Schiphol. De reisleidster van VNC-travel deelt paperassen uit en, nog wat onwennig maken we kennis met de hele groep. Vliegen met Singapore-Airlines is de zuiverste verwenning die een mens zich kan dromen. Ik geniet ervan met volle teugen (letterlijk en figuurlijk!)

## Zondag 16 juli

Laat in de middag arriveren we in Beijing (= Peking). Ik heb het gevoel dat je kan leunen tegen de zwoele hitte. Vermoeid en een beetje in de war door 6 uur tijdsverschil, komen we net op tijd aan voor het avondmaal in het pan-



oramisch restaurant. Er schuift een Chinese orkestje aan ons voorbij en telkens ik van mijn Peking-eend opkijk, zie ik weer andere lichtjes over de stad. Ik word er een beetje draai-erig van en verlang naar vaste grond onder de voeten en ... een bed.

## Maandag 17 juli

Voor het hotel staat een lekker koel busje dat ons een eind buiten de stad brengt: we bezoeken de Dingling Keizerstombe met de Heilige Weg uit de Ming-dynastie. Rustige wandeling, indrukwekkende wachters-beelden en opvallend net.

De bus pikt ons wat verder weer op, maar eerst moeten we nog langs een pad, waar de serene sfeer die hier hangt, brutaal verstoord wordt door lawaaierige verkopers. Van achter hun kraampjes rinkelen ze driftig met een fietsbel, roepen "Hello..." en schudden met hun koopwaar. Flink afdingen is de boodschap. Ik koop een zonnehoed voor 5 yuan (x 4 = 20 BEF) die ik dezelfde dag alweer kwijt ben.

De eerste echte Chinese lunch valt reuze mee. Ik had thuis wel stiekem geoefend om met stokken te eten. Nu kan ik fier demonstreren hoe zelfs pindanootjes geen probleem meer zijn voor mij. We zitten met een tiental mensen aan een ronde tafel. Middenin is een draaischijf waarop zalige groente- en vleeschotels worden geplaatst. Het is méér dan eten, het is een gezellig, sociaal gebeuren.

Na de middag begint het te regenen.

De kwieke Chinese venters vervangen hun zonnehoedjes door plastic regenjasjes: handig! We drentelen mee met de stroom toeristen om in Badaling de "Great Wall" te beklimmen. Het is er razend druk en ik herken niets van dat majestueuze gevoel dat een mens normaal krijgt, bij het bekijken van zo'n machtig bouwwerk.

Gelukkig voor ons: de meeste toeristen vinden het bij de eerste verkooptent al welletjes, kopen een T-shirt waarop staat: "I climbed the Great Wall", keren op hun stappen terug en gaan schuilen achter een grote fles Beijingbeer in een gore rest-room. Wij wandelen wat verder tot we haast niemand meer zien. Het Chinese gekwebbel ebt weg en dán pas hoor ik de wind fluiten tussen de kantelen. Ik ga zitten op een uitgesleten trap en volg de Muur met m'n ogen over de hele lengte: overweldigend!!

## Dinsdag 18 juli

Flink wat krachten opgedaan bij een royaal ontbijtbuffet, want vandaag gaan we op eigen houtje Peking verkennen. Eerst stuur ik nog een



fax naar huis: alles O.K., kusjes!

We wandelen langs een drukke, brede laan in de schaduw van een dubbele rij bomen. Dikke drommen fietsers hebben het hier voor het zeggen. Voetgangers moeten door een brede, nette tunnel om de andere kant van de straat te bereiken. Een keurige politieman houdt er een oogje in het zeil.

We vinden makkelijk de toegang tot de Verboden Stad. Plots schieten filmflarden door m'n hoofd van "The last emperor" en "The red lantern".

Stadig lopen we over de witmarmeren trappen en vergapen ons aan al dat fraais. Langs de zijkant keren we terug: die is nog niet gerestaureerd en dus niet-toeristisch. De "sfeer van weleer" is er voelbaar. Net voor we de poort willen uitstappen, wordt mijn nonkel aangeklampt door een stel giechelende chineesjes: ze willen met hem op de foto om er in hun dorp mee te kunnen pronken.

Arie filmt de schrille tegenstelling tussen de rijke hotelkant van de straat en de verpauperde woninkjes in de schaduw.

's Avonds bezoeken we de Peking-Opera. De kleurrijke kostuums met lange veren en wimpels zijn fantastisch. Op een groot scherm verschijnen flikkerende, rode letters die vertellen wat er gezongen wordt: een boeiend spektakel, alhoewel de "krakkemikkige" Engelse vertaling komisch aandoet.

### **Woensdag 19 juli**

Met een goedkope taxi (80 BEF) rijden we met z'n vieren naar de Lama-tempel. Onder de walm van wierookstokjes zie ik een monnik een schapulier wijden. Het ritueel lijkt erg op het onze. In één van de popperige tuinen staat een werkmans te slapen, leunend op z'n schop. Déjà-vu-effect... Hier ademt alles vrede en rust uit.

Wat later is dat harmonieuze gevoel kwijt en sta ik heftig te argumenteren met een inhaliërende taximan. Hij zet ons aan de verkeerde kant af, zodat we een heel eind langs de omwalde stad moeten lopen. Niet erg. Achterkanten zijn soms ook heel mooi!

Het immense Tienanmen Plein is een verademing in de drukte van de stad. Aan de rand staan venters met kleine karretjes: ze verkopen fris water, fruit, soms een warme hap (met onduidelijke oorsprong!!). Er heerst een déjeu-



ner-sur-l'herbe-sfeer. Ik kan dit vredige beeld moeilijk rijmen met de grimmige scènes uit vroegere t.v.-journaals.

Vlaktbij is het Historisch Museum dat ik wil bezoeken, maar bij de ingang houdt een dame-tje me tegen. Ze taterd Chinees, schudt nee met het hoofd en wijst op m'n rugzakje. Verdorie, mens!! Ik wil niet dat hele eind teruglopen in de brandende zon om m'n rugzak af te geven, en begin in mijn Vlaamse dialect uit te leggen dat daar niks gevaarlijks inzit, terwijl ik haar de inhoud toon. Steeds verder "lamerterend" gesp ik m'n rugzak weer aan en stap resoluut het museum binnen, gevolgd door m'n verbaauwerde vent. Ik voel haar verbaasde blik in m'n rug priemen: zo van: was dat nu Mandarijns of Kantonnees Chinees? Het is boeiend om de geschiedenis van de mens van de Oertijd tot nu eens vanuit een andere hoek te bekijken. Voor het eerst in m'n leven zie ik een enorme prauw, gemaakt van een uitgeholde boomstam. Iele dametjes lopen stil rond om de vitrines te poetsen. Jammer dat ik juist hier moet kennis maken met een stinkend en overvol hurktoilet, maar ja ... als de nood het hoogst is...

*(wordt vervolgd)*



# Honderd jaar geleden

Lucien Valcke

## De "Tilburyboten"

Over het juiste tijdstip van het ontstaan van de vrachtschipverbinding OOSTENDE-TILBURY, kan men eventueel van mening verschillen maar niet over de datum van de eerste afvaart: 1 juni 1896!

Het heeft inderdaad heel wat voeten in de aarde gehad en men heeft er wel een paar jaar over gediscussieerd, vooral de uiteindelijke beslissingen genomen werden.

Het was op het eerste gezicht eigenlijk ook niet zo evident om dergelijke verbinding rond de jaren 1895 op te starten.

Er waren toen reeds dagelijks tientallen vrachtovervaarten naar de onmiddellijke omgeving van LONDEN vanuit FRANSE, HOLLANDSE en DUITSE havens en ook vanuit GENT en ANTWERPEN. (1)

Toch waren er enkele mensen die er vast in geloofden en het was een zekere mijnheer M. VANDENPEEREBOOM die de grote bezieler bleek te zijn. (2)

De OOSTENDE-TILBURYlijn was een onderneming van de "Société COCKERILL S.A.", die een fabriek opgericht had te SERAING, waar ijzererts werd verwerkt en die ook een rederij bezat te ANTWERPEN, met een eigen scheepswerf, waar schepen gebouwd werden waarmee het erts naar de fabriek vervoerd werd. (2)

De bedoeling van deze nieuwe vrachtverbinding was land- en tuinbouwproducten van hoofdzakelijk BELGISCHE oorsprong een ruimer afzetgebied te bezorgen, door deze producten dagelijks naar de vroegmarkten van LONDEN te brengen.

Dat daarbij ook zou gepoogd worden een stuk van de taarten van de andere havens af te snoepen en ook producten uit andere landen te vervoeren ligt voor de hand.

De palabers werden in maart 1896 afgesloten met de goedkeuring door de minister van de Belgische Spoorwegen, van de overeenkomst tussen de Mij John COCKERILL te SERAING en de "Administratie van de Spoorwegen van de Belgische Staat", voor een dagelijkse verbinding tussen het vasteland en ENGELAND via de lijn OOSTENDE-TILBURY. (3)



V.P.F. DÉPÔSÉ No 51. OSTENDE. — Quai Tilbury

Deze foto uit de jaren circa 1905 toont de TILBURYboot SAPHIR, die tegen de speciaal gebouwde aanlegsteiger ligt in de doodlopende visserskreek. Links ziet men de "cierk", de oude vismijn, met juist ernaast rechts de hangar van de TILBURYlijn. Let ook op de talrijke vissersbootjes van de "bootjesjouters" uit die tijd.



Daarmee was de kogel door de kerk en de heer Georges PERIER werd benoemd tot agent in de Oostendse haven van de nieuwe lijndienst. (4)

De drie stoomschepen nodig voor de uitbating van de lijn werden door de heer ORTMANS, afgevaardigd beheerder van de rederij, op 2 mei 1896, besteld bij de scheepswerf van J. COCKERILL. (2) Deze schepen: de RUBIS, de TOPAZE en de SAPHIR, zouden pas in 1897 afgewerkt zijn, en dus moest er een voorlopige oplossing gevonden worden om op 1 juni te kunnen starten.

Aanvankelijk werden daarom schepen gebruikt die eigendom waren van M. ROBERTSON, een zeer bekende reder uit GLASGOW.

Men voorzag volgende regeling:

- van 1 juni tot 15 juli de ijzeren schepen GEM, 425 TON, JACINTH, 479 TON, en DIAMOND, 444 TON,

- van 15 juli tot eind december de stalen stoomschepen OPAL, 559 TON, CITRINE, 602 TON, GIRASOL, 600 TON. (5)

Zoals gepland, vertrok op maandag 1 juni 1896 de eerste afvaart met het stoomschip GEM onder het gezag van de Engelse kapitein GOFFE.

Alhoewel er meerdere hoge ambtenaren van de "Administratie der Spoorwegen" en andere administraties aanwezig waren, evenals de heer ORTMANS, afgevaardigd beheerder van COCKERILL, was er echter geen officiële ceremonie daar de eerste schepen die onder BELGISCHE vlag zouden varen, nog in aanbouw waren.

De overvaarten werden zodanig geregeld dat er dagelijks, behalve op zondag, een afvaart was vanuit OOSTENDE om 14.00 uur.

Er werd daarbij ook rekening gehouden met de treinen LUXEMBURG-OOSTENDE en WELKENRAEDT-OOSTENDE.

Een overtocht mocht nooit langer duren dan 8 uren behalve ingeval van duidelijk bewezen heikracht.

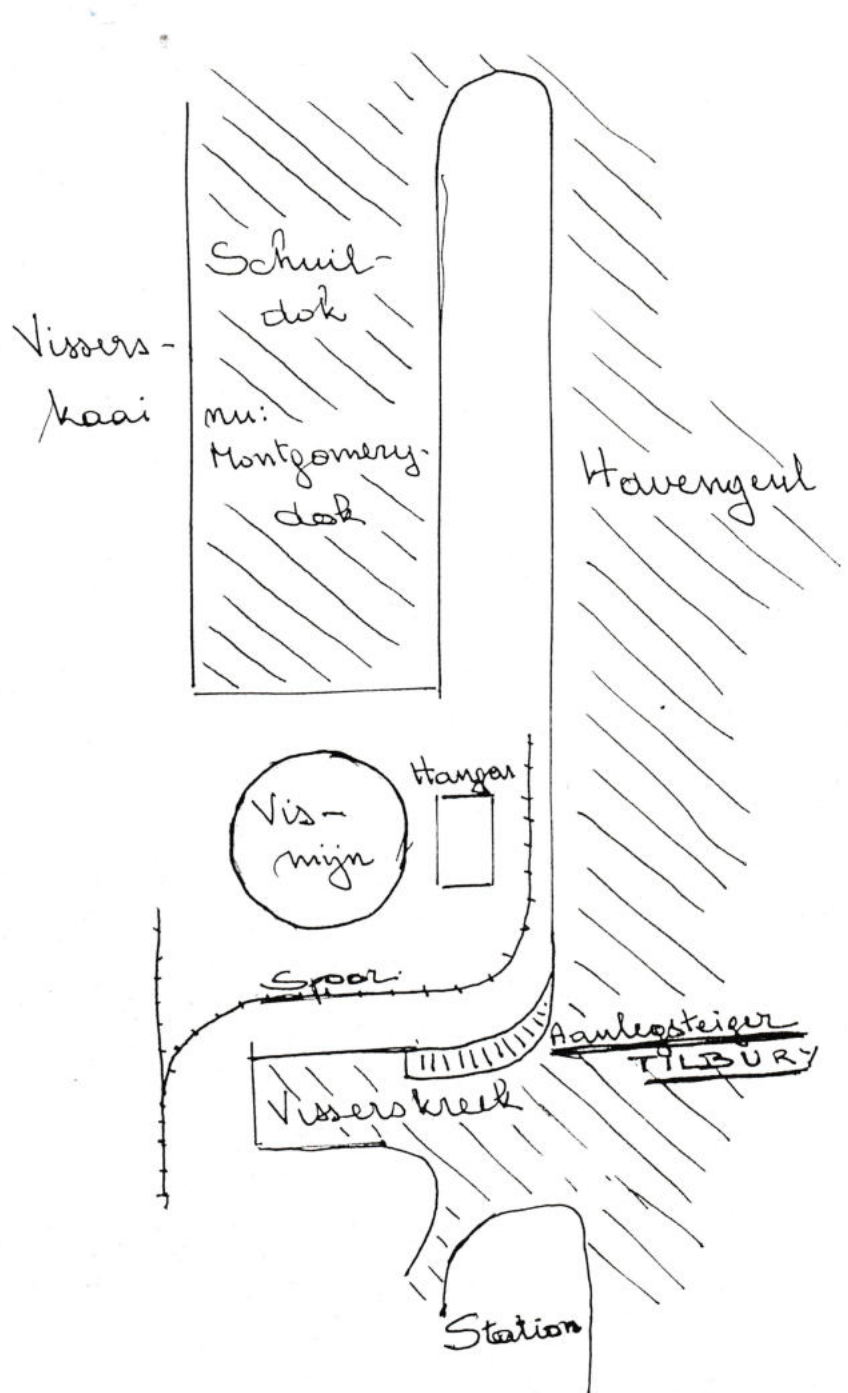
Per uur dat de goederen te laat zouden aankomen op de markt te LONDEN, zou de maatschappij een boete van 50 Fr. moeten betalen. (6)

De "TILBURYBOTEN" zijn jarenlang een begrip geweest in OOSTENDE. Jaren waarin OOSTENDE enerzijds met de lijn OOSTENDE-DOVER, anderzijds met de lijn OOSTENDE-TLBURY een dikke vinger in de pap had wat betref de dagelijkse verbindingen tussen BELGIE en ENGELAND.

Uitgerekend tijdens onze "Golden Sixties" had de TILBURYlijn te kampen met allerlei problemen, die uiteindelijk geleid hebben tot de opdoeking van deze vrachtschipverbinding die ophield te bestaan in 1970. (2)

Bronnen:

- (1) L'ECHO d'OSTENDE, N° 16, jaargang 1896.
- (2) TER CEURE, Jaarboek 1982.
- (3) L'ECHO d'OSTENDE, N° 20, jaargang 1896.
- (4) L'ECHO d'OSTENDE, N° 42, jaargang 1896.
- (5) L'ECHO d'OSTENDE, N° 43, jaargang 1896.
- (6) L'ECHO d'OSTENDE, N° 45 jaargang 1896.

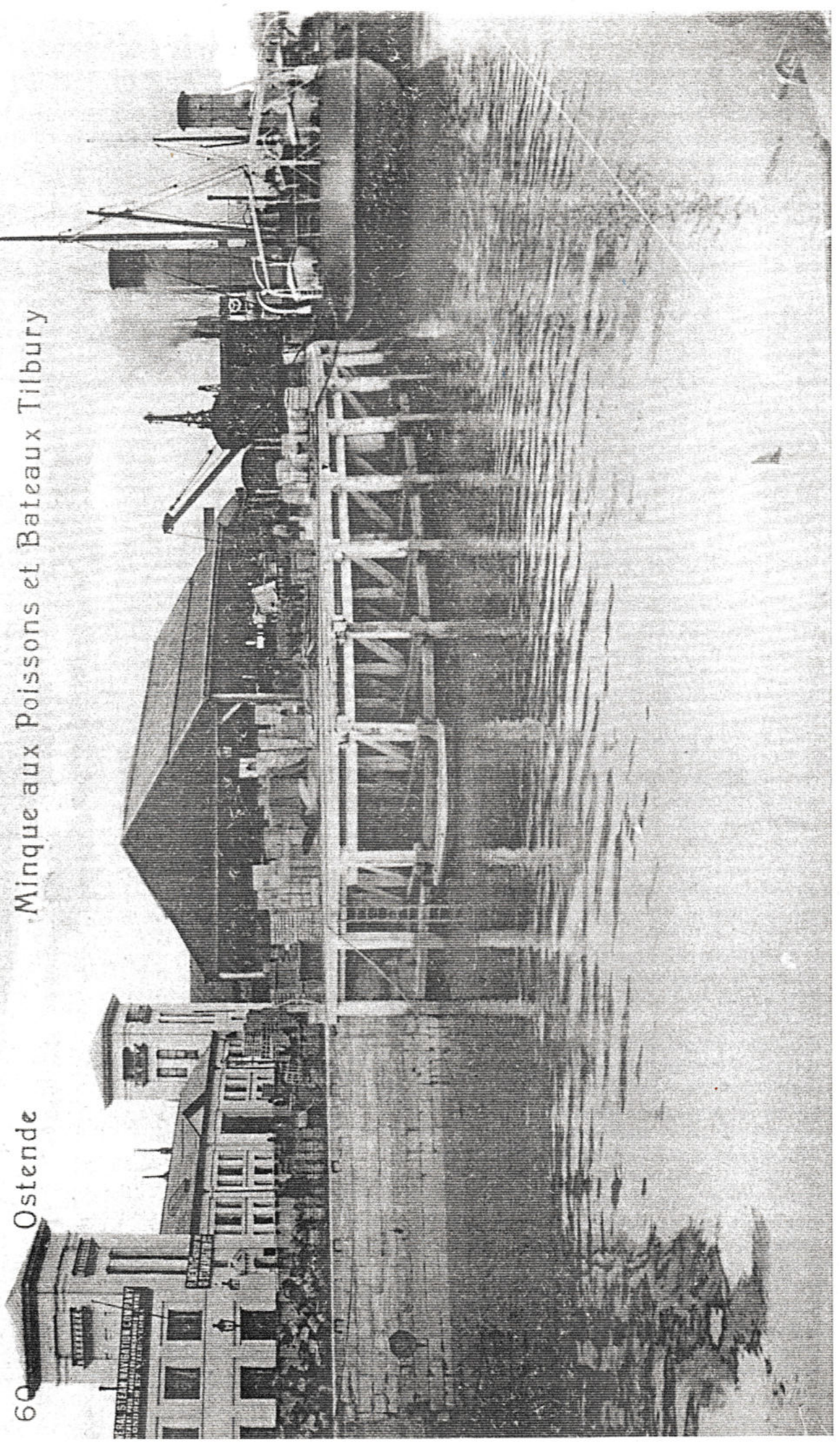


Situatieschets van de aanlegsteiger voor de "TILBURYBOTEN". Deze aanlegsteiger werd afgebroken in 1969 toen de inschepingsbrug Nr 2 voor de RMTschepen gebouwd werd. (F. Gevaert)

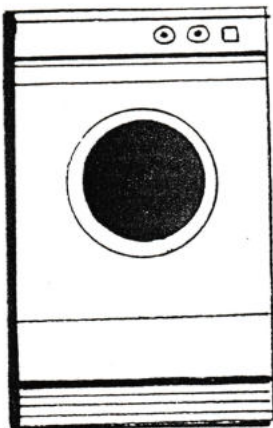


60 Ostende

Minque aux Poissons et Bateaux Tilbury







# GLORIA

WASAUTOMATEN - KOELKASTEN  
DROOGAUTOMATEN - AFWASMACHINES

*Gistelresteenweg 29*  
*Torhoutresteenweg 406*

OOSTENDE

 059 / 70 52 74

**dermul**

agence n.v.  
CHRISTINA STRAAT 61  
8400 OOSTENDE

**dermul**

HET AGENTSCHAP MET MEER DAN 40 JAAR ERVARING  
BEL ONS VOOR EEN VRIJBLIJVEND GESPREK

Verkoop  
059/55.10.55

Verhuur  
059/55.10.66

Syndic  
059/55.10.88

Beheer  
059/55.10.76

**dermul**

Verzekering  
059 / 55.10.77

**dermul**



**BELEGGINGEN - KREDIETEN**

**VERZEKERINGEN**

**KANTOOR GUIDO DANNEEL**

SINT-CATHARINAPLEIN 27

TEL. 059/51.51.76

FAX. 059/51.24.48

Stockholmstraat 39 tel. 059/70.46.62

8400 OOSTENDE



RENAULT NEWS

# VERKOZEN TOT GEZINSWAGEN VAN HET JAAR



Als een VTB-VAB jury van gezinnen, kinderen en autojournalisten unaniem de Renault Laguna tot Gezinswagen van het Jaar kiest, komt dat omdat ze de ruimte, het rijplezier en het ongeëvenaard comfort voor de passagiers zo op prijs stelden. Maar ook de extra veiligheid dankzij een versterkte kooi, dwarsbalken en gordelspanners, en interessante kostprijs per kilometer. Maak eens een proefrit met uw gezin: wedden dat de Renault Laguna ook uw Gezinswagen van het Jaar wordt?

**RENAULT LAGUNA.**  
Vanaf 593.000 F BTW (prijs op 05/07/94).

**LAGUNA. NIET ALLEEN BESTUURDERS HOUDEN VAN AUTO'S.**

N.V. AUTOBEDRIJF VERMEIRE  
Torhoutsesteenweg 693  
B - 8400 OOSTENDE  
☎ 059 / 70 51 47  
B.T.W. 407.127.014 FAX: 059/80 83 06



Opgelet ! Geldigheid van prijs nakijken en zo nodig aanpassen.

OXION

12-17

# je eerste stappen in de bankwereld.



**Gemeentekrediet  
van België NV**

NU JE FINANCIËEL ONAFHANKELIJK WORDT - KIES JE EEN PARTNER  
DIE JE DE MEEST COMPLETE FORMULE BIEDT. AXON



Thierry Beuselinck  
A. Pieterslaan 90  
8400 Oostende  
tel. (059) 70 79 38

agentschap Petit Paris  
elke dag : 9.00 - 12.15 uur  
13.45 - 17.30 uur  
zaterdag : 9.00 - 12.15 uur



---

**SPECIAAL ELECTROZAAK MET DIENST NA VERKOOP**

Torhoutsesteenweg 171 / 173 - 8400 Oostende

Tel. (059) 70 41 19

Fax (059) 80 63 85

BTW. 416.811.869



---

B.V.B.A.

**STEVEN COMFORT**

---



---



# B. & C. Nuytten N.V.

UITVAARTVERZORGING - FUNERARIUM

HET UITVAARTKONTRAKT 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

fax. 059 - 80 92 39

---