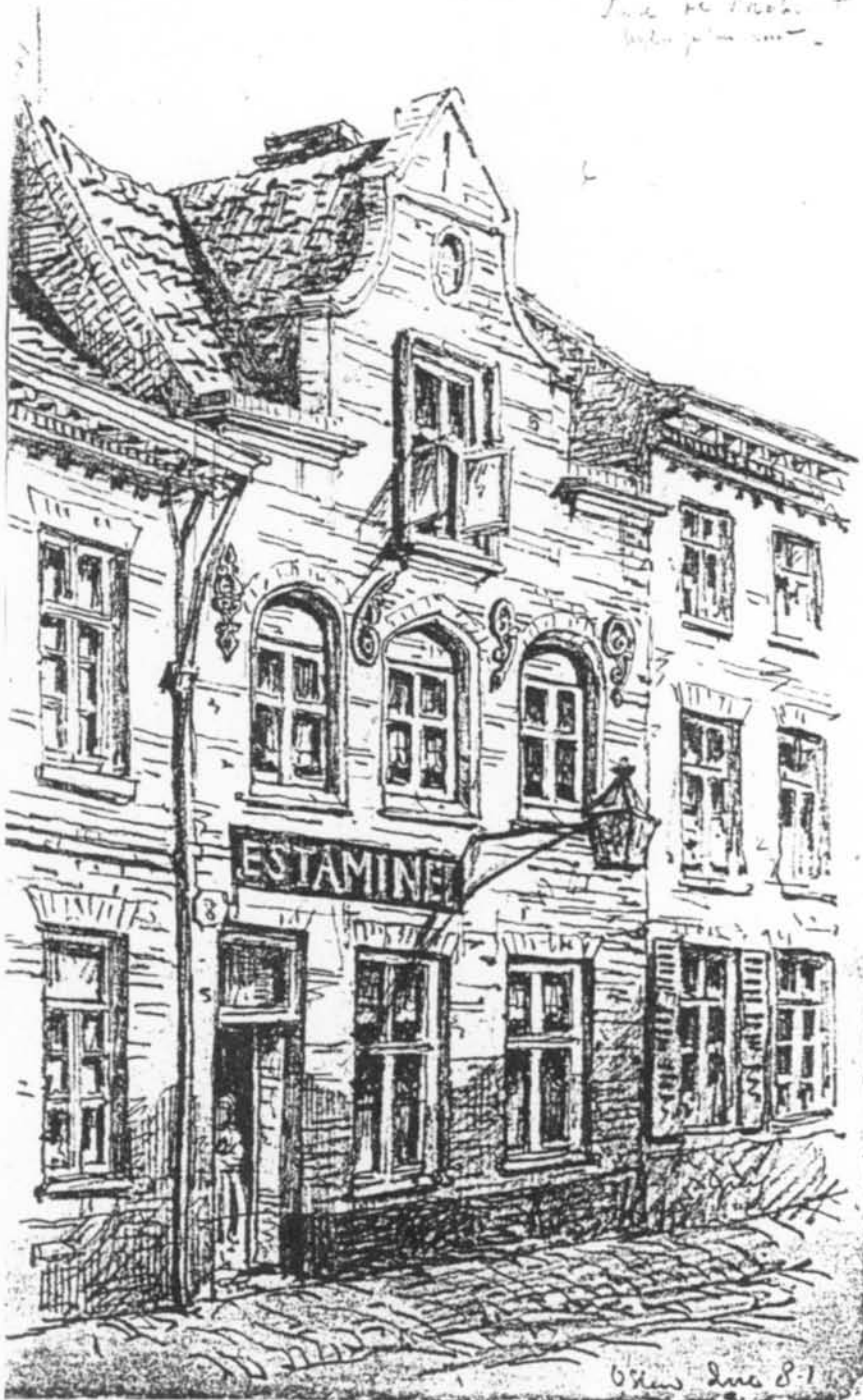




MAANDBLAD

OKTOBER 2009

VERSCHIJNT NIET IN JULI EN AUGUSTUS



Estaminet "Het Zeepaard" in de Brabantstraat nr. 8 (gedateerd June 1881)

DE PLATE

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

DE VUURTORENWIJK EN ZIJN BEWONERS

het veranderde straatbeeld van de wijk

Samengesteld door het Davidsfonds Vuurtoren

Van 03 oktober tot en met 29 november 2009

Oostends Historisch Museum De Plate
Langestraat 69 – 8400 Oostende

Open: op zaterdag van 10.00 uur tot 12.00 uur en
van 14.00 uur tot 17.00 uur

Tijdens de herfstvakantie elke dag behalve op dinsdag

© Historisch Museum De Plate - Oostende - België



Stad aan Zee
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 37

NUMMER 10

MAAND oktober 2009

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER

blz. 196: **Y. DINGENS**: Vermaak op en buiten de foor." Montagnes russes" in Oostende (1926).

blz. 199: **R. JANSOONE**: Het voorspel tot het Beleg van Oostende (deel 6).

blz. 207: **R. WEISE**: De Vuurtorenwijk in de Ite Wereldoorlog (deel 2).

blz. 215: **L. PINCKET**: Het derde dok en de oude scheepswerven te Oostende.

blz. 220: **G. DESSEYN**: Strandjutter.

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.

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

Rekeningen : 380-0096662-24

750-9109554-54

000-0788241-19

Het Bestuur

Erevoorzitters:

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Voorzitter:

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

Ondervoorzitter:

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

Secretaris:

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

E-mail: plate.oostende@telenet.be

Penningmeester:

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

Leden:

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

Guy SERVAES: Plantenstraat 82, 8400 Oostende

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

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

Schreven in dit nummer:

Yves DINGENS: Leopold II-laan 6, 8400 Oostende.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8480 Ichtegem.

Rudolf WEISE: Voorhavenlaan 1/14, 8400 Oostende.

Louis PINCKET: Kerkstraat 21/1, 8400 Oostende.

Gerard DESSEYN: Zeelaan 6, 8400 Oostende.

OKTOBER ACTIVITEIT

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

donderdag 29 oktober om 20.00 uur

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

Onderwerp: **ALLEN DIE WILLEN NAAR ISLAND GAAN ...**

Spreker: dhr. **Joris SURMONT**

Joris SURMONT doorliep de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende. Hij is houder van de brevetten van aspirant schipper en van motorist ter zeevisserij.

Op 15 jarige leeftijd monsterde hij aan als scheepsjongen op de O.32, een kotter van de Oostendse bootsjouwerij. Later bedreef hij de 'grote' visserij op IJsland alsook de bokkervisserij op de Keltische en Ierse zee.

Na een carrière bij de zeevisserij stapte hij over naar Defensie, waar hij na zijn studies als Industrieel Ingenieur, actief was als technisch officier aan boord van de fregatten Westdiep, Wielingen en Wandelaar. Korvetkapitein Joris SURMONT is actueel werkzaam als hoofd van dienst toezicht contracten varende personeel.

Hij brengt een overzicht van de IJslandvisserij vanaf de 19^{de} eeuw tot en met 1994, het jaar waarin de Amandine, de laatste Oostendse IJslandtreiler uit de vaart werd genomen.

De IJslandvaart spreekt vaak tot de verbeelding. De ruwe zeeën op de Atlantische Oceaan ter hoogte van Pentland Firth , ten noorden van Schotland enerzijds en het harde werk in guur weer verstoken van elk comfort anderzijds, zijn aanleiding tot een heel apart wedervaren waar de spreker uitgebreid over vertelt.

Gaat het nu goed of slecht met het visbestand? Zijn de visquota's echt effectief? Waren de protectionistische maatregelen van de IJslandse regering wel verantwoord? Ook op deze vragen krijgen we deze avond een antwoord .

De voordracht wordt gevolgd door een film opgenomen in de periode 1975-1976 door de spreker aan boord van de IJslandtreiler O.182 Caesar, die toen op de IJslandse zuidkust viste.

Wie de voordrachten "De Oostendse IJslandvisserij" van Henri Laplasse (nov 2001) en " Wat de IJslandvaarders vertelden" van Willem Lanszweert (april 2008) heeft gevolgd zal nu ook deze avond willen komen luisteren en kijken naar de avonturen van Oostendenaar Joris SURMONT.

En zoals altijd bij De Plate is dit alles gratis zowel voor de leden als niet-leden.

Elk zegge het voorts.

Vermaak op en buiten de foor: "Montagnes russes" in Oostende (1926)

door Yves Dingens

Een spectaculaire nieuwigheid op de oktoberfoor van 1926 was de "Majestic Railway", een "montagnes russes" (roetsjbaan of achtbaan) uitgebaat door een Nederlander, een zekere Benner, die tijdens het interbellum ook met andere attracties (zoals in 1932 bv. de "American Auto-Skooter") de Oostendse foor aandeed (1). De achtbaan stond op het Sint-Petrus en -Paulusplein, alwaar nu tijdens de foor o.m. het reuzenrad verrijst.

"Montagnes russes" zijn steeds zeer populair geweest (:) door de heel speciale sensatie, het angstgevoel en de adrenalinekick die ermee gepaard ging. Buiten het jaarlijkse foorgebeuren om, werd reeds op zaterdag 4 augustus 1888 een permanente "montagnes russes" opengesteld in de Koningstraat (tot 1888 "rue de Paris" genoemd) (2). De ingang bevond zich evenwel op de Zeedijk (thans Albert I-promenade), naast "Hôtel Beau Rivage" (dat huisnummer 66 droeg en gelegen was tussen "Hôtel de la Plage" en "Hôtel Splendid") (3). Voor 30 centimes kon men er een ritje op maken, zoals enkele maanden voordien reeds met zoveel succes gebeurde op de Wereldtentoonstelling te Brussel. De Luikse burgemeester d'Andrimont waagde het als eerste. De Oostendse "montagnes russes" waren een groot succes en talrijke bezoekers van de renbaan gunden zich nadien een ritje. De spoorweg was gebouwd volgens het Thompson-brevet (L.A. Thompson Switchback Railway, C.I.) waarover dadelijk meer. De twee directeurs waren de heren Grumwaldt uit Sint-Petersburg en de Oostendenaar Victor Van Isacker (4).

Hoe moeten wij ons nu deze eerste Oostendse "montagnes russes" voorstellen? Helemaal nog niet als de technisch zeer geperfectioneerde coasters die wij heden ten dage kennen.

De eerste volledige omloop was die op Coney Island (New York), de "Switchback Railway" die ontworpen was door LaMarcus Adna Thompson (1848-1919) in 1881 en door hem gebouwd werd in 1884 (Thompson had reeds op 20 januari 1865 een brevet verkregen voor de eerste roetsjbaan. Op 13 juni 1884 werd de baan in werking gesteld. De in hout opgebouwde structuur bestond uit twee parallel lopende hellingen met aan beide uiteinden een laadstation op 15 meter (50 feet) hoogte. Personeel droeg de lege karretjes telkens naar boven voor een volgende rit naar beneden. De passagiers klommen tot bovenop een platform en reden dan, gedreven dor de zwaartekracht, in een rijtuig met zijdelings opgestelde zitbanken, het 600 feet (180 m) lange parcours naar de top van de andere toren. Vervolgens werd het rijtuig overgeschakeld ('switch') naar het tweede parallelle spoor waarop de passagiers de weg terug reden.

De baan haalde maar een snelheid van 6 mijl per uur (9,7 km/h), maar werd toch een groot succes. De rit duurde amper één minuut en een toegangskaartje kostte 5 cent. Tot 1600 passagiers konden per uur worden vervoerd en de wachttijd kon soms oplopen tot 3 uur. De 80 miljoen dollar die voor de bouw nodig waren geweest, werden al snel terugverdiend (5).

Waarschijnlijk was het op die manier dat de "Switchback Railway" die te Oostende stond opgesteld, functioneerde (mogelijks reeds met één of meer van de verder aangehaalde technische verbeteringen?). Wij beschikken niet over een afbeelding van deze attractie, maar, aan de hand van volgende tekening van de allereerste baan op Coney Island (N.Y.), kan men zich een vrij goede voorstelling maken van hoe die er kan uitgezien hebben.

Hoelang deze Oostendse "montagnes russes" voorkwamen, hebben wij niet kunnen achterhalen (6). Evenmin is trouwens bekend hoelang de eerste baan op Coney Island in werking was: men vermoedt evenwel dat dit niet langer heeft geduurd dan één of twee seizoenen. Allicht waren ook de Oostendse "montagnes russes" geen zeer lang leven beschoren, vermits het nog om een vrij

rudimentair ontwerp ging dat technisch aldra voorbijgestreefd was: dit maakt dat de nieuwigheid er vlug af was, vooral door de elkaar zich zeer snel opvolgende technische verbeteringen. Enkele maanden na Thompson's "Switchback Railway" bouwde Charles Alcoke zijn coaster ook op Coney Island in een volledig ellipsvormig parcours, de "Serpentine Railway". In de lente van 1885 ontwierp Philip Hinkle een liftstelsel in zijn "Gravity Pleasure Railway", waarbij de trein naar de top getrokken wordt met behulp van een kabel of een ketting. Waar vroeger de passagiers zijdelings op niet zo comfortabele banken dienden plaats te nemen, kan men nu vooruit kijken en een veel hogere, steilere en snellere rit meemaken.

L.A.. Thompson liet zich ondertussen niet onbetuigd en in 1886 nam hij een patent op zijn ontwerp van coasters waarbij - door het inschakelen van donkere tunnels, dramatische lichteffecten en geschilderde decors (dioramas) - de passagiers de indruk moesten krijgen dat zij een reis door een landschap maakten. Hij bouwde nog vele dergelijke roetsjbanen die hij "The L.A. Thompson Scenic Railway" noemde. Sommige bleven in gebruik tot 1954, maar veel vroegere roetsjbanen werden afgebroken en vervangen door grotere.

In Engeland kwam de eerste roetsjbaan er in de populaire badplaats Skegness in Lincolnshire (volgens de meeste bronnen in 1885), gevolgd door Blackpool, Bridlington en Folkestone. De eerste "Scenic Railway" kwam er in 1887 in Atlantic City (U.S.A.) (7).

Zo is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling, [iets] waarop wij hier niet zullen ingaan en die bijvoorbeeld zou leiden tot de "Majestic Railway" waarover wij het in het begin hadden.

Roetsjbanen zijn sindsdien een quasi onmisbaar ingrediënt gebleven, zowel van pretparken (8) als van alle kermissen, ... mét inzonderheid van onze eigen, jaarlijkse Oostendse oktoberfoor!

NOTEN EN BRONNEN:

- (1) *Le journal de la côte* (17/10/1928, afbeelding), *Le Carillon* (02/10/1926), *L'Echo d'Ostende* (05/10/1932).
- (2) *La Saison d'Ostende* (08/08/1888), *L'Echo d'Ostende* (05/08/1888).
- (3) Het "Hôtel Beau Rivage" was geheel vernield tijdens de Tweede Wereldoorlog en werd op 07 maart 1946 verkocht.
- (4) Victor Van Isacker, wiens familie afkomstig was uit Antwerpen, woonde in de Leopoldlaan nr. 5. Hij baatte in de Werfstraat nr. 7 (rue du Carénage, thans Hendrik Serruyslaan) een fabriek van mineraal water en sifonflessen uit. Nadien week hij uit naar de Verenigde Staten van Amerika, alwaar hij zich vestigde in Rochester (New York). Daar bekwam hij, door tussenkomst van E.H. M. Notebaert (directeur van de Belgische parochie), een mooie betrekking bij "Bausch en Lomb", fabrikant van optiekapparaten. V. Van Isacker overleed er 25 jaar later, op 5 juli 1932 (*L'Echo d'Ostende*, 27/07/1932 en 30/11/1932, alsook A. Stracké, *Almanach du Commerce et de l'Industrie de la Ville d'Ostende: 1888*).
- (5) Thompson nam een patent op zijn "Roller coaster structure" (US patent 310966) en zijn "Gravity switchback railway" (US patent 332762) in december 1885. Hij vroeg meer dan 30 brevetten aan voor achtbanen tussen 1884 en 1887. In de periode 1884-1888 had hij ongeveer 50 dergelijke railroads gebouwd in de V.S. en in Europa.
En toch, Thompson is niét de eigenlijke uitvinder van de roller coaster. Die eer komt toe aan John G. Taylor die een patent nam onder de naam "Inclined Railway" (zie: www.bookrags.com/wiki/LaMarcus_Adna_Thompson).

Voor een andere afbeelding van de "Gravity Pleasure Switchback Railroad" uit 1884 en van de "Scenic Railway", zie op: www.foundation.telefonica.com/.../imagenes/47.jpg. Een portret van L.A. Thompson vindt u op de site: www.britannica.com/coasters/i_thomp.html. Beide afbeeldingen kunnen wij hier niet afdrukken, om redenen van mogelijk copyright.

- (6) De populariteit van de "montagnes russes" in Oostende blijkt ook uit het feit dat, per Ministerieel Besluit van 15 april 1891, twee uitvindersbrevetten worden afgeleverd aan een zekere heer R. Crosse uit Oostende voor twee biljartspelen, genoemd "Jeu des montagnes russes" en "Jeu du Phare". Mogelijks bestonden de "montagnes russes" nog op deze datum? Zie de kranten: *L'Echo d'Ostende* (17/05/1891) en *Feuille d'Ostende* (25/05/1891).
- (7) Veel interessante informatie over ontstaan en geschiedenis van de "montagnes russes", met inbegrip van de wetten van de fysica in verband hiermee, is te vinden op volgende website, waaraan wij een aantal historische gegevens ontleend hebben:
http://fr.wikipedia.org/wiki/montagnes_russes
<http://www.8baan.com/pages/8banen:geschiedenis.php>
En: - URBANOWICZ, Steven J.: *The Roller Coaster Lover's Companion*. Kensington New York: Citadel Press, 2002;
- RUTHERFORD, Scott: *The American Roller Coaster*. Wisconsin: MBI Publishing, 2002.

Waarom spreekt men over: "montagnes russes"?

In de 17^{de} eeuw werden in Rusland met ijs bedekte houten constructies gebouwd, waarop men met een slede naar beneden glijdt, vooral in de omgeving van Sint-Petersburg. Deze glijbanen zijn erg populair en dus worden er steeds grotere en betere versies gebouwd, heuveltjes worden toegevoegd, enz. Omstreeks 1784 werden wieltjes aan de sleden bevestigd, waardoor de attracties heel het jaar door open konden blijven. Soldaten van Napoleons leger namen het idee, bij hun terugkeer naar Frankrijk, mee. En ... waarschijnlijk komt de naam "montagnes russes" hiervandaan. Ook in het Engels wordt de achtbaan "**Russian mountains**" genoemd.

- (8) Thans bestaan in ons land 21 permanente achtbanen in de pretparken "Walibi Belgium" (7), "Bobbejaanland" (6), "Plopsaland" (4), "Bellewaerde" (2), "Boudewijnpark" (1) en "Télécoo" (1).

HET VOORSPEL TOT HET BELEG VAN OOSTENDE:

Politieke en militaire rol en betekenis van Oostende in de 2^e helft van de 16^e eeuw (deel 6)

door Roger JANSOONE

SCHERMUTSELINGEN

Op 29 november 1593 werden in Oostende nog negen nieuwe compagnies soldaten aangevoerd. Op deze toevloed van soldaten was deze niet zo grote garnizoenstad niet berekend, maar het was ook niet de bedoeling er "kazerneratten" van te maken, wel integendeel. Sir Norris had nu immers definitief de smaak te pakken van opwindende en succesvolle strooptochten tot ver in Vlaanderen, zodat zijn soldaten niet veel kans zouden lopen om een "zittend gat" te krijgen. Kandidaten voor deelname aan strooptochten waren er trouwens toch altijd genoeg, want dit betekende een welkome aanvulling van een soldij die, zelfs indien tijdig betaald, steeds aan de magere kant bleef. Doch het bleef niet bij dergelijke uitstapjes, want in toenemende mate werden er ook echte krijgscampagnes ondernomen

Op 14 december 1593 werd het fort van Plassendale overrompeld, maar door het invallen van de winter kon Norris niet verder doorbreken. Van deze gedwongen gevechtspauze maakte hij gebruik om even wat "vakantie" te nemen in Londen, waar hij met veel eerbetoen werd ontvangen als een roemvolle veldheer. Het was hem intussen wel een zorg dat intussen het water in de straten van Oostende stond als gevolg van de bres die hij had laten slaan in de zeedijk om de Spanjaarden op afstand te houden. De herstellingswerken van deze zeewering vielen tenslotte - zoals altijd - ten laste van de Staten-Generaal, die dit vervolgens trachtten te recupereren via contributies in het Brugse Vrije ... ofschoon die dorpen, volgens de Raad van State, "noch qualycke tot contributie" konden gedwongen worden daar zij "door d'oorloghe soo verarmt ende verwoest syn".

Met de lente kwam Norris weer in actie. Op het einde van april 1594 ondernam hij een aanval tegen het fort van Snaaskerke. De ter hulp toegesnelde Spaanse soldaten werden verdreven en daarna werd het fort met de grond gelijk gemaakt. In een reactie hierop werd te Heist een nieuw fort gebouwd met daarin een afdeling ruitery voor snelle interventies in de omgeving. De landvoogd kreeg ook weer enige hoop toen hij vernam dat koningin Elisabeth op het einde van mei enkele Engelse compagnies terugtrok uit Oostende om ze in te zetten in Frankrijk ter ondersteuning van de aanvoerder der Hugenoten, Hendrik van Navarra. Ter compensatie stuurden de Staten van Zeeland, zeer tegen hun zin en met heel wat vertraging, een compagnie soldaten. Hierdoor ontstond er in het Oostends garnizoen voor het eerst een zeker evenwicht tussen het aantal Staatse en Engelse soldaten, zodat Oostende niet langer op weg was om een overwegend Engelse stad te worden.

Intussen werd het Spaanse leger voortdurend geplaagd door mouterijen wegens het uitblijven van soldij. Toen er ook in Duinkerke een mouterij uitbrak, was er voor het Oostendse garnizoen een reële kans om door te breken tot ver achter Veurne-Ambacht, doch die kans werd niet aangegrepen, vermoedelijk omdat er een zekere "verzadiging" en oorlogsmoeheid was ingetreden. "Le repos du guerrier" bleef inderdaad duren, ook nog in 1595, en dit omdat Norris het steeds meer aan de stok kreeg met het Oostendse stadsmagistraat dat niet langer vrede nam met het eigengereid en dictatoriaal optreden van de gouverneur.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN

In de loop van 1595 behaalde het Spaanse leger enkele overwinningen in Luxemburg en in Frankrijk. In oktober werd Kamerijk ingenomen en dat was zo wat het orgelpunt van deze succesvolle campagne. Iedereen leerde hieruit dat het Spaanse leger nog niets van zijn slagkracht had verloren en dat eigenlijk het enige probleem met dat leger die eeuwige kwestie van de soldij

was. De Staten van Zeeland volgden met argwaan en bezorgdheid het verloop van de gebeurtenissen en zij eisten afschaffing van de "sauvegardes" in Vlaanderen en Brabant "om den vyandt alle middel te beneemen van de commoditeyt dien hy daeruyt treckt". Bovendien viel Calais op het eind van april 1596 in Spaanse handen.

Door al die Spaanse successen ontstond er nu opnieuw een mogelijkheid om de Spaanse oorlogsinspanning te richten tegen Oostende. Het Spaanse leger moest trouwens dringend weg uit Frankrijk, meer bepaald uit Artesië dat door de woeste en niets ontziende Spaanse soldateska vrijwel volledig was kaal geplukt en leeggeplunderd zodat het "victorieuse" leger dreigde zonder "bevoorrading" te vallen. Begin juni deed de landvoogd dan ook formeel de toezegging omtrent een komende belegering van Oostende.

Hierop anticiperend ondernam de gouverneur opnieuw strooptochten vanuit Oostende, want de beste verdediging is de aanval! Hij botste hierbij op weinig of geen weerstand. Parallel hiermede steeg het vertrouwen van belastingontvanger Everwyn op nieuwe contributies! Doch intussen kwam Stadhouder Prins Maurits persoonlijk naar Oostende voor een inspectie van de wallen en verschansingen, en dit na de val van Calais ... die bij hem een aantal vraagtekens had doen rijzen. Die inspectie bracht hem niet in een goede stemming want de fortificaties leken nogal sterk te zijn aangetast door weer, wind en water. Ook bleek er onvoldoende proviand en munitie te zijn om de eerste fase van een belegering te kunnen doorstaan.

Hierop volgde een algemene mobilisatie van middelen en manschappen. Op vrij korte tijd werd de stad in staat van verdediging gebracht. Soldaten en burgers werden aan het werk gezet voor het herstellen en versterken van wallen en verschansingen. De magazijnen werden gevuld met proviand, wapens en buskruit. Dit gebeurde allemaal nog net op tijd, want op 19 juni 1596 stond het Spaanse leger plots voor de stadsmuren. Gedurende tien dagen werd de vesting zeer aandachtig en zorgvuldig bekeken door een groep stafofficieren en militaire ingenieurs en hun conclusie was unaniem : er waren nog niet voldoende doeltreffende middelen voorhanden om een belegering met enige kans op succes thans aan te vatten. De landvoogd was zeer teleurgesteld en nam dan maar genoegen met de belegering van Hulst dat na een korte maar hevige belegering werd ingenomen, hetgeen duidelijk een algemene repetitie was voor het komend beleg van Oostende.

Na de val van Hulst ontstond in Oostende en in Den Haag opnieuw de vrees voor een spoedige belegering van Oostende. Die vrees was echter niet gegrond, omdat de landvoogd en zijn legerstaf twijfelden aan de haalbaarheid hiervan, maar zij hielden dat angstvallig voor zichzelf en trachtten integendeel de indruk te wekken dat een belegering nog slechts een kwestie van tijd was (wat eigenlijk ook wel waar was ... doch niet op korte termijn).

Het jaar 1596 was dus een jaar van aftasten van de wederzijdse posities. De belegering van Oostende was niet langer uitgesloten maar was vooral een kwestie van tijd en van middelen. In ieder geval, het uur van de eindafrekening kwam naderbij.

STILTE VOOR DE STORM

Op 19 november 1597 werd in Oostende een moordpoging gepleegd op gouverneur Norris en zijn sergeant-majoor. Algemeen werd dit gezien als een signaal van een nakend beleg. Reeds twee weken eerder had Norris vrouwen en kinderen uit de stad laten evacueren, richting Zeeland. Dankzij die evacuatie zouden die vrouwen en kinderen ontsnappen aan de totale vernieling en uitroeiing van Oostende tijdens de daaropvolgende belegering. Achteraf stonden zij garant voor de voortzetting van de bevolking bij hun terugkeer in een verwoest Oostende.

Een regiment Spaanse huurlingen verscheen in Oudenburg en via spionnen werd vernomen dat de landvoogd plannen maakte om de haven te blokkeren. Maar verder gebeurde er in 1597 niet veel omdat de landvoogd het te druk had in Frankrijk, meer bepaald tijdens de lange strijd om Amiens. Intussen betaalden heel wat dorpen contributies aan de belastingontvanger in Oostende, hetgeen er op wijst dat het garnizoen nog steeds een stevige greep had op grote delen van Vlaanderen en dat men er weinig geloof hechtte aan een spoedige belegering van Oostende. Bijgevolg schreven de belastingontvanger en de controleur van belastingen verder "brandbrieven" (aanslagbiljetten) naar diverse dorpen, waarbij de bestemmelingen vriendelijk maar beslist ertoe werden aangemaand de gevraagde contributie onverwijld te betalen, op straf van een "rigoureuse executie". Een afgelegen dorp in Oost-Vlaanderen dat zich meende aan de contributie te kunnen onttrekken, werd gewaarschuwd dat "al tardeert d'executie, soo comt sy toch noch ...". Zo'n "executie" was geen lacheding want het moest ook dienen als verwittiging voor "sy die sulckx niet alleen slaen in den windt maar oock houden voor spot". Zo werden bijvoorbeeld in Dudzele in 1598 een tiental mannen zo hard aangepakt dat "sy niemermeer sterckte ende ghesondheyt gheraecken souden". En in Blankenberge werden vrouwen "naeckt uut den kindercreem ghejaecht ende niet sonder groote verschrieken". Wel diende te worden vermeden dat "jonghe vrouwen lichtelyk moghen quaelick vaeren met verderf van hunne vruchte, het welcke ons causeren soude eene groote knagynghen ende belastinghe der consciencie". Men kan de schrijfstijl van die tijd soms nogal grappig vinden, maar de nare werkelijkheid is dat het er vaak zeer brutaal aan toe ging!

Opmerkelijk ook is het feit dat die "brandbrieven" al vlug niet meer geschreven maar gedrukt werden, en dit via voorgedrukte formulieren met, indien nodig, in een randschrift enkele aanvullende opmerkingen. Dit vroegtijdig gebruik van gedrukte formulieren – zo kort na het invoeren van de boekdrukkunst – was een administratieve "primeur" die al vlug navolging kende. De Oostendse belastingontvanger Everwyn was alleszins een modelambtenaar, steeds ijverig, praktisch, oplettend, creatief en inventief, een fiscus "streng maar rechtvaardig".

Ook in 1598 was er een gewapende vrede (of een "koude oorlog"), want het machtsoverwicht van het Oostendse garnizoen bleef onaangetast, omdat de koning van Spanje en de landvoogd hun geld en troepen hard nodig hadden op andere krijgstonelen. Dit betekende natuurlijk niet dat zij Oostende uit het oog hadden verloren, maar dit was (noodgedwongen) niet zo direct een topprioriteit. Intussen beviel het hun geenszins dat Oostende contributies begon te innen in een straal van zowat 50 kilometer, en dit op een vrij regelmatige basis. Maar zowel voor Oostende als voor de Spanjaarden gold de nieuwe slogan "Bellum se ipsum aleat" (de oorlog voedt zichzelf, of, met andere woorden, een leger moet tijdens een veldtocht "zelfbedruipend" zijn, ... en, tot Napoleon, zou dit nog een paar eeuwen zo blijven). Het innen van contributies in vijandelijk gebied kon (zelfs zonder plundering of rooftochten) alzo een conflict zeer lang doen aanslepen omdat de krijgsvrachten gaandeweg een eigen leven begonnen te leiden, weinig afhankelijk van financiering vanuit het thuisland. Dit is dan ook de tijd van langdurige oorlogen zoals de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) in de Spaanse Nederlanden met daar tussenin de verwoestende Dertigjarige Oorlog (1618-1648) in Duitsland.

DE OOSTENDSE VESTINGEN

Nu de belegering kennelijk naderbij kwam, ging steeds meer aandacht uit naar onderhoud en herstelling van bolwerken, wallen, vestingen, kazematten en verschansingen. Voor een stad aan zee kwamen daarbij uiteraard ook nog bestendig werken aan dijken en zeekeringen (die tevens een defensieve en beschermende functie hadden wat betreft de fortificaties). Alles samen vormde dit een enorm kostenplaatje! Dat de Oostendse belastingontvanger zo ijverig was, hield vanzelfsprekend in grote mate verband met deze onverzadigbare financiële slokop.

Een hevige storm in januari 1589 had zoveel vernielingen aangericht dat de stad "ten allen canten open light ende in seer groote peryckelen van by den vyant overvallen te worden". Nog vooraleer het nodige geld kon bijeengebracht worden om de herstellingswerken aan te vatten, werd Oostende in september van datzelfde jaar andermaal overvallen door een verwoestende storm. De Staten van Zeeland, die normaal hadden moeten opdraaien voor de herstellingswerken, riepen nu de hulp in van de Staten-Generaal, die eerst poogden de andere kant uit te kijken maar die vervolgens, onder zware druk uit Londen, dan toch maar besloten ook hun duit in het zakje te doen. Het was voor Londen en Den Haag een echte meevaller dat Spanje toen financieel en economisch zo zwak stond dat geen gebruik kon gemaakt worden van deze buitengewone gelegenheid om Oostende te overrompelen.

Met ingang van 1590 werd de opbrengst van contributies, heffingen en andere fiscale ontvangsten prioritair en overwegend besteed aan de Oostendse fortificaties en zeeweringen. Eigenlijk is het zo, dat dit (ongewild) grotendeels door Spanje werd gefinancierd via de contributies die werden geïnd door Staatse belastingontvangers in de Spaanse Nederlanden! De politieke en militaire toestand was immers zo verward dat een duidelijke scheidingslijn en nog minder een frontlijn of een grens kon getrokken worden tussen de strijdende partijen, met als gevolg allerlei absurde en gekke situaties die nochtans ergens een eigen logica hadden.

Maar in september 1590 verscheen ook de nieuwe gouverneur Norris op het toneel. Hij had geen bezwaar tegen onderhouds- en herstellingswerken, wel integendeel, maar het probleem was dat hij maar al te graag meesnoepte van de fiscale vetpotten! Er bleef zoveel aan zijn vingers hangen dat hij vlug in botsing kwam met Den Haag. Een eerste "reprimande" op 8 januari 1591 was gericht aan de Oostendse baljuw De Zouttere (onrechtstreeks eigenlijk aan Norris) en hij diende voortaan "des Raads bevelen ende niet des Gouverneurs nae te coomen". Toen dit niets opleverde, volgde een maand later een reprimande rechtstreeks aan Norris, gevolgd door nog vijf andere reprimandes binnen enkele maanden, doch zonder resultaat. Niet alleen verdween heel wat klinkende munt in zijn zakken maar hij begon ook een sluikhandel van Oostendse vis naar Brugge! Bovendien hief hij een persoonlijke tol op de handelsroute tussen Brugge en Diksmuide. Den Haag had het in een brief aan de "Privy Council" in Londen dan ook over "tijdens deze oorlog nooit geziene of getolereerde toestanden". Baljuw De Zouttere, die in een zeer ongemakkelijke positie verkeerde, berichtte aan de Staten-Generaal "het gaet hier alle daghe als tot ergher ende quaelicker".

Sir William Cecil, de voornaamste adviseur van koningin Elisabeth, was vooral bekommerd om het garanderen van een goede staat van verdediging van de Oostendse vesting en bijgevolg wou hij dat Norris wat zou inbinden. De gouverneur werd naar Londen geroepen "voor overleg" maar in werkelijkheid voor een serieuze terechtwijzing. Maar eens terug in Oostende, gedroeg hij zich verder als een oppermachtige seigneur die gewoon deed waar hij zin in had. Het probleem voor Den Haag was al die jaren het ondraaglijk feit dat Oostende theoretisch een enclave was van de Republiek doch in feite een Engels militair bruggenhoofd op het Europese continent en meer bepaald in de Spaanse Nederlanden, en dit gesteund op een belangrijke militaire aanwezigheid, in schril contrast met de Staatse militaire afwezigheid. Bijgevolg regeerde Sir Norris als "le petit roi dans son petit royaume".

In de jaren 1592, 1593 en 1594 werd Norris minder geldzuchtig omdat zijn rooftochten in Vlaanderen hem nu heel wat meer opleverden, zonder risico op klachten uit Den Haag of Londen. Dit kwam de versterking van de Oostendse fortificaties zeer ten goede, zodanig zelfs dat de gouverneur de indruk wilde verwekken dat die eer hemzelf toekwam. Het enige wat hij in Oostende niet wou prijs geven was het monopoliseren (via tussenpersonen) van de nog bestaande kleine kustvisserij en de desbetreffende sluikhandel, een "gat in de markt" gelet op de grote vraag naar vis in het door voedselschaarste geteisterde Vlaanderen. Hij had zelfs een soort van visserscorporatie opgericht, met aan het hoofd een vertrouweling (een zekere Carpentier), en er werd druk

uitgeoefend op vissers die weigerden zich aan te sluiten. In het Chicago van Al Capone had die Sir Norris goed aan zijn trekken kunnen komen...

Spijts al die problemen en onfrisse praktijken mag toch gesteld worden dat Oostende aan de vooravond van het beleg in ruime mate en voldoende omringd was van de nodige wallen, verschansingen en bolwerken, en tevens omgeven door stevige dijken en zeeweringen. De proef op de som zou volgen tijdens een belegering die nu met rasse schreden naderbij kwam.



Oostendse volkswrouwen anno 1600 (historische reconstructie)

HET DAGELIJKS LEVEN IN EEN INGESLOTEN GARNIZOENSTAD

Uit wat voorafgaat, kan de indruk ontstaan dat Oostende, voorheen een levendige en bloeiende stad aan zee, nu een saaie en bijna doodse vesting geworden was, een echt mannenbastion, met nog slechts weinig vrouwen en kinderen. Doch niets is minder waar! Uiteraard was er wel een en ander veranderd, met de snelle omvorming tot een vesting- en garnizoensstad, de daarmee gepaard gaande toevloed van soldaten en allerlei krijgsvolk, en het wegvallen van de grootschalige en winstgevende haringvisserij en haringhandel. Maar de vissersbevolking bleef grotendeels ter plaatse, zij het dan dat de vissers nu nog enkel actief waren in de kleine kustvisserij (te vergelijken, eeuwen later, met de toestand tijdens de beide Wereldoorlogen), en deels ook als bemanningslid in het druk scheepvaartverkeer tussen Oostende en resp. Zeeland en Engeland. Ook op de scheepswerven

(tevens scheepsherstelling en opkalfatering) bleef er voldoende bedrijvigheid, en niet alleen ten behoeve van de visserij.



Oostendse straatkinderen anno 1600 (historische reconstructie)

Aan vrouwen was er trouwens geen gebrek (althans tot de evacuatie van de meeste vrouwen en kinderen in november 1597 met het oog op het nakend beleg). Niet alleen was er - in het kielzog van ieder leger - de traditionele "achterhoede" van dames van lichte zeden, met ter plaatse een eindeloze reeks van gezellige herbergen, kroegen, taveernes en bordelen (waarbij het verschil tussen een en ander doorgaans niet duidelijk was). De keerzijde van de medaille was de verspreiding van geslachtsziekten (destijds ongeneeslijk), doch dit was een "tijdbom", een langzaam sluipende ondermijning van het gestel ... waarvoor de tijd ontbrak omdat de gemiddelde levensverwachting toen niet bijster hoog lag, zowel bij mannen (met bijna allen een levensgevaarlijk beroep als soldaat of als zeeman) als bij vrouwen (vooral wegens - zoals overal elders - de beruchte kraambedkoorts). Voor voeding, kleding en verzorging van het garnizoen was er anderzijds een schare keukenpersoneel, wasvrouwen, schoonmaaksters, naaisters, marketentsters, hospitaalpersoneel, e.d. bestendig op de been. En omdat de mannen nodig waren voor andere taken en opdrachten, werkten er ook heel wat vrouwen in de magazijnen, opslagplaatsen en pakhuisen (in zekere zin een vroege voorafspiegeling van de massale inschakeling van vrouwelijke arbeidskrachten tijdens de beide wereldoorlogen).

In die beroerde tijd was er “bie uus aan 't zeetje” toch doorgaans veel plezier: er werd vaak gemusiceerd, gefeest, gezongen en gedanst, en met al die verschillende nationaliteiten werd dit een multicultureel gebeuren “avant la lettre”. Vooral de gouverneur en zijn stafofficieren maakten er mooie sier. Zij hadden in Oostende “a jolly good time” en vrij algemeen hing er een sfeer van “easy come, easy go”. Maar het was eigenlijk veeleer een “fin de siècle”-sfeer want men wist zeer goed dat het leven in deze bedreigde voorpost kort was en bovendien besepte men wel dat er ooit brutaal een einde zou komen aan het bestaan van deze enclave.

Omdat het grondwater brak en ondrinkbaar was, werd er veel bier gedronken, door jong en oud, door mannen en vrouwen. Wegens het wegvallen van de bevoorrading uit het ommeland, werd het bier grotendeels aangevoerd uit Holland en Zeeland, en ook al was er toen nog geen Heineken ... het was echt “fluitjesbier” (doch dat was toen vrij algemeen het geval omdat bier in de eerste plaats gedronken werd ter vervanging van onvindbaar drinkwater). De hedendaagse “Keyte” (“Oostends belegbier”, een dobbel-tripel van 9,2°) is uiteraard niet te vergelijken met het toenmalig brouwsel! Ook de ingevoerde Engelse “ale” had een laag alcoholgehalte maar was wel een gesmaakte afwisseling op het ander bier.

Bij gebrek aan kazernes waren die garnizoensoldaten bijna allen ingekwartierd bij de plaatselijke bevolking (een toestand die zelfs nog in 1914/18 zeer gebruikelijk was), en uiteraard gaf dit aanleiding tot “verbroedering” of “verzustering” met alle gevolgen van dien voor het geboortecijfer! Oostendse kinderen zijn in die laatste decennia van de 16^e eeuw opgegroeid in een sfeer van “koude oorlog” en soms ook van “warme oorlog”, een sfeer die voor hen nogal vanzelfsprekend was omdat zij nooit iets anders gekend hebben. Voor Oostendse straatkinderen was het overigens een boeiende en prettige tijd want er viel wel altijd wat te beleven op straat en in het bijzonder ook in en om de zeer drukke en bedrijvige haven. Voor de ouderen onder ons die als oorlogskind de bezettingsjaren tijdens W.O.2 hebben meegemaakt, roept dit ongetwijfeld bepaalde persoonlijke herinneringen op.

Overigens mag hier gesteld worden dat de levensstandaard en de kwaliteit van het leven (weliswaar moderne begrippen die toen nog niet gekend waren) in Oostende heel wat hoger lagen dan in Vlaanderen, eenvoudig omdat verpaupering en ondervoeding daar overal zwaar begon toe te slaan. Uiteraard was er in Oostende veel vis, maar er was af en toe ook vlees van buitgemaakte koeien, schapen en varkens en er werden kippen en konijnen gekweekt. Melk was afkomstig van geiten, alleseters die zich tevreden stelden met keukenrestjes en afval van groenten. In het onmetelijk kreken- en schorreengebied omheen Oostende waren er ook enkele schaapherders die tussenin de strijdende partijen een moeilijk bestaan leidden maar die dan toch aan beide zijden (en vooral in Oostende) zaken wisten te doen. Omdat bevoorrading in groenten uit het hinterland problematisch werd (en de “groenselmak” er akelig leeg begon uit te zien), ontstonden er overigens – op alle mogelijke lapjes grond - nogal wat moestuintjes, die zeer productief waren omdat ze overvloedig werden bemest terwijl – net zoals later in 1914/18 – de “tuinders” vluchtelingen waren uit de omliggende dorpen ... want de Oostendenaar heeft over het algemeen geen “groene vingers”.

Doch het ging niet alleen om geld en eten, want er kwam nog een ander aspect opdagen, voor die tijd erg nieuw, namelijk het in acht nemen van openbare reinheid en van een zekere vorm van persoonlijke en publieke hygiëne, bekommernissen die in de Middeleeuwen en nog zeer lang daarna tot het rijk der fantasie behoorden! De reden hiervoor hield verband met het feit dat deze vestingstad volgepropt zat met soldaten, duur betaalde en niet snel te vervangen huurlingen, die weliswaar (doch liefst niet) mochten sneuvelen “voor vorst en vaderland” maar die wel zoveel mogelijk moesten gespaard blijven van ziekten die – zoals men toen al besepte – vlug ontstaan bij troepenconcentraties op een beperkte oppervlakte. Het Engels leger had daarmee enige ervaring opgedaan tijdens de Honderdjarige Oorlog en ofschoon de toenmalige esculapen weinig terecht brachten van geneeskunde (en er betwistbare praktijken en theorieën op na hielden), wist men toch

al een en ander inzake het voorkomen van ziekten en epidemieën, zij het dan veeleer “met de natte vinger”. Maar de verkeerde en hardnekkige “miasmtheorie” (ziektekiemen werden verspreid “door stank en bedorven lucht”, een theorie die heeft stand gehouden tot het einde van de 19^e eeuw!), had tot gevolg dat een poging werd gedaan om de smurrie en rotzooi op straat min of meer op te ruimen en zelfs enigszins te voorkomen (voor die tijd een hele vooruitgang!). In de straten van Oostende krioelde het dan ook niet van de ratten (wat in andere steden – ook in Engeland - wel het geval was, en de legende van de rattenvanger van Hameln is hiervan een treffende illustratie). Het is enkel tijdens het langdurig beleg dat de rattenpopulatie enorm is toegenomen (wat, vanuit sanitair oogpunt, niet zo erg was i.v.m. het “opruimen” van lijken en kadavers in het niemandsland, zoals later aan het front in 1914/18). Het Engelse leger was alzo het eerste leger ter wereld (en gedurende lange tijd het enige) dat beschikte over een “Military hygiene instruction manual”, waaraan streng de hand werd gehouden en waarvan de verre oorsprong kennelijk teruggaat tot de Engelse veldtochten op het continent tijdens de Middeleeuwen (en de ervaring qua problemen van het dagelijks leven in een geïsoleerde enclave, met name Calais en vervolgens Oostende). Zelfs nog tijdens W.O.2 blijken de Britten de slag bij El Alamein in grote mate te hebben gewonnen omdat de Italianen en de Duitsers (incl. maarschalk Rommel) leden aan dysenterie ... terwijl de Britten hieraan vrijwel allen ontsnapten!

(wordt vervolgd)

ILLUSTRATIES :

Straatscènes in Oostende tijdens de laatste jaren van de 16^e eeuw (historische reconstructie - foto's R. Jansoone) :

- Oostendse volkswomen
- Oostendse straatkinderen



LIDGELD 2010

Het lidgeld voor het lidmaatschap bij de Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate is voor 2010 vastgesteld als volgt:

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

Mogen wij vragen gebruik te maken van het hierbijgevoegd stortingsbulletin.

Simone MAES
Peningmeester

door Rudolf WEISE

1943

Er vliegen dus regelmatig formaties bommenwerpers over onze stad. Door het afweergeschut en jachtvliegtuigen van *Jagdgeschwader JG26* van vliegbasis Wevelgem wordt meer dan één toestel neergehaald. Dit is onder meer het geval op vrijdag 14 mei te 12.40 uur.

Een viermotorige Amerikaanse B17-bommenwerper van de 95^e *Bomb Group*, opgestegen van vliegbasis *Framlingham* en op terugweg van een bombardementsopdracht op industriecentra rond Antwerpen, wordt door het afweergeschut of een jachtvliegtuig afgeschoten en spat uiteen. Een stuk komt neer aan het kerkhof Stuiverstraat, de rest van het vliegtuig op de Gistelsesteenweg te Stene ter hoogte van de huisnummers 104-116. Acht van de tien bemanningsleden-valschermspringers bereiken behouden Oostendse grond. Twee andere landen aan het station te Stene. Eén ervan, Robert Hilton, is zwaar gewond en sterft ter plaatse. Hij wordt te Oostende begraven. Een inwoner van Stene, Louis D'Everlange, die de stervende behulpzaam is, wordt aangehouden en naar Duitsland gevoerd. Daar wordt hij één maand later gedood in de omgeving van Oranienburg. Andere leden van de bemanning komen neer bij de houtloodsen van de firma Snauwaert aan de 'Bolle' en in het spergebied aan het Fort Napoleon. Allen worden door de Duitsers aangehouden.

Die dag is gans de stad in rep en roer, want iedereen wilde de Amerikanen van dichtbij zien. Vooral het bemanningslid dat terechtgekomen is op het dak van het huis nr.53 in de Kairostraat en zich daarbij kwetste aan zijn been krijgt aandacht. Het komt tot relletjes met de vele toeschouwers en enkele zwarthemden (collaborateurs) krijgen allerlei liefs te horen. Men gaat zelfs tot handtastelijkheden over wanneer oud-renner Staf Vanslebrouck één van Hitlers aanhangers de kracht van zijn vuisten laat voelen. Wanneer een dreumes uit de groep toeschouwers roept: 'Hoe laf, dertig Duitsers tegen één Amerikaan' gaat de menigte aan het fluiten en jouwen.

Het jaar 1943 verloopt verder zonder dat de Vuurtorenwijk bommen te verduren krijgt.

JAGDGESCHWADER JG26 'SCHLAGETER' – EEN TOELICHTING

Jagdgeschwader JG26 'Schlageter': Duits jachteskader genoemd naar luitenant Albert Leo Schlageter die na WOI in Oberschlesien in de Duitse weerstand als *Freikorpskämpfer* dient, verraden wordt, door de Franse bezettingsmacht aangehouden en in mei 1923 op de 'Golzheimer Heide' gefusilleerd wordt. Hij heeft een treinspoor opgeblazen.

Op 05 mei 1942 is *Jagdgeschwader JG26 'Schlageter'* verdeeld over drie groepen met elk drie *Staffels* (escadrilles) van 12 vliegtuigen. De staf ligt op het vliegveld van *Audembert* (bij *Cap Griz Nez*). De groepen liggen respectievelijk: groep I op de vliegbasis van *Arques* (bij *St.Omer*), groep II op *Drucat* (bij *Abbeville*), groep III op *Moorsele-Wevelgem* (bij Kortrijk). Ze vliegen op *ME 109* en *FW 190*. Groep III wordt bevolen door *Gruppenkommandeur*, de aas *Hauptmann* (kapitein) Josef 'Pips' Priller, (1200 opdrachten, 101 overwinningen, † 1961). De *Staffels* 7, 8 en 9 van groep III worden respectievelijk bevolen door de *Staffelkapitäne*: *Oberleutnant* Klaus Mietusch, 72 overwinningen, gesneuveld op 17 september 1944 in een luchtgevecht met Amerikaanse P-51 *Mustangs* boven *Rath-Aldekerk* (Duitsland), *Oberleutnant* Karl Boris, 43 overwinningen en *Hauptmann* Kurt Ruppert, 21 overwinningen, gesneuveld op 13 juni 1943. Tussen 1939, aanvang van de oorlog en de capitulatie van Duitsland op 08 mei 1945, schieten de piloten van *Jagdgeschwader JG26* maar liefst 787 vliegtuigen neer. Het gros van de geallieerde vliegtuigen dat boven West-Vlaanderen neergehaald wordt door jachtvliegtuigen, is slachtoffer van dit eskader.



Gruppenkommandeur-Hauptmann Josef Priller

1944

1944 is het jaar van 'Pit en stake'. 'Pit en stake' is een door de Duitsers bevolen veldwerk. Het bestaat er in boomstammen (*staken*) van een zekere lengte in een put (*pit*) aan te planten op vrije terreinen. Het doel ervan is deze terreinen onbruikbaar te maken voor een landing door geallieerde zweefvliegtuigen. Op het wegnemen van een dergelijke paal staat de doodstraf. Gezien het gebrek aan brandstof wordt dit door de stoutmoedigste onder ons toch af en toe gedaan. Dit gebeurt dan meestal 's nachts. Ik heb het als 15-jarige ook nog eens helpen doen maar dan niet vlak onder de Duitsers hun neus. Wat men niet weet, immers niet deert!

Het is ook het jaar van de geallieerde landing in het Franse Normandië op 06 juni. Het is ook nog het jaar van onze bevrijding. Deze verheugende gebeurtenis grijpt plaats op vrijdag 08 september wanneer de Canadese *Manitoba Dragoons* onder kolonel A.Roberts zonder strijd Oostende binnentrekken.

Dezelfde dag wordt de Vuurtorenwijk een laatste maal zwaar geteisterd wanneer de bezetter er tussen 14 en 15u nog *in extremis* in slaagt de snelbootbasis in de lucht te laten vliegen. Daarbij sneuvelen op de wijk nogal wat ruiten, vliegen de pannen van de daken en worden deuren en ramen ontzet. Op de Congolaan (huidige Dr.Eduard Moreauxlaan), naast de tramsporen ter hoogte van café Stella (Martha's), ligt een zware ijzeren balk van de basis die door de kracht van de ontploffing letterlijk in een knoop gedraaid en door de luchtverplaatsing tot daar gevlogen is. Door deze ontploffing worden er ook nog eens elf burgers door vallende brokstukken gedood.

Het zijn:

Bassens Cyriel	° 08-06-1884. († te Oostende)
Chys Arthur	° 22-03-1903. († te Oostende)
Dossche Marcel	° 10-09-1920. († te Oostende)
Keters Alex	° 08-02-1913. († te Oostende)
Lavalle Ernest	° 19-08-1881. († op 't Sas)
Naert Oscar	° 19-01-1913. († Oostende)
Roman Maurice	° 03-07-1915. († op 't Sas)
Timmerman Gustaaf	° 15-04-1905. († op 't Sas)

Van Baelenberghe Florent ° 12-12-1895. († te Oostende)
Vermeersch Achiel ° 30-03-1908. († te Oostende)
Vermote Cyriel ° 03-02-1923. († op 't Sas)

DE Vernietiging van de Snelbootbasis – Een Tijdsbeeld

Vuurtorenaar, adjudant van de Oostendse brandweer op rust, Roger Willems was als kind getuige van dit, op de Vuurtorenwijk, diep ingrijpende voorval. In 1998 schreef hij hierover onder meer het volgende waaruit ik met zijn toestemming een gedeelte citeer: “ 8 september 1944: de ‘dag der bevrijding van Oostende’, staat er in de annalen. Of er bijstaat dat dit ook de ‘dag van de ontploffing van de zogeheten ‘duikbootbasis’ was, weet ik niet.

Ik was toen 12 jaar oud en herinner mij hoe we tot bij ons op de Vuurtorenwijk het vreugdegejoel van de Oostendse bevolking hoorden. Canadese troepen werden met gejubel van blijdschap ontvangen. Een vier jaren durende oorlog was eindelijk voorbij! Iedereen was gelukkig, ook wij van de Vuurtorenwijk. Hoog tijd dat het gedaan was. Er was zowat aan alles een nijpend gebrek. Voedseltekort, klederen en schoeisel. Alles was tot op de draad versleten. Het was dus niet te verwonderen dat de meeste mensen slechts aan één zaak dachten: op zoek gaan naar de voorraden die de Duitsers hadden achtergelaten. Vooral in het afgebakend ‘*Sperrgebiet*’.

Gedurende de bezettingsjaren hadden ‘*pit en stake*’ mensen (opgeëiste werklui), vanaf de Voorhavenbrug tot tegen de huizenrij van het Militair Hospitaal, een hoge stenen muur moeten metsen. Op bepaalde plaatsen waren toegangen voorzien die destijds door soldaten bewaakt werden. Er stonden van die kleine betonnen wachtkotjes met kijksleuven.

Rechtover de Noord Edestraat was er zo’n toegangspoort. Langs daar waren op 8 september heel wat Vuurtorenaars het verboden gebied binnengetrokken op zoek naar alles wat ze nodig hadden. Ook mijn ouders deden dat en ik moest hen vergezellen. In bunkers werden bruine conservenblikken gevonden. Ze bleken alleen brood te bevatten. Verderop bleek dat in het gebouw gekend onder de naam ‘kantine van de vismijn’ heel wat te rapen lag. Men was er druk aan het plunderen. Mijn ouders namen één van die rechthoekige grote manden in beslag waarmee het Duits leger allerlei transporteerde. De mand werd gevuld met kledij, lakens, dekens en flessen likeur. Terwijl ik als bengel van twaalf jaar oog had voor andere zaken zoals een prachtig vuurpijlenpistool dat ik oprapte doch vader riep me het weg te werpen.

Tussen het gewirwar van mensen viel mij een grote bruinverniste dubbele deur op die op een kier stond. Er hingen een paar elektrische draden voor. Op het moment dat ik de deur wou openduwen riep een onbekende man mij toe: ‘Blijf daar uit! Het zou kunnen springen!’ (ontploffen)! Toen de man uit het zicht verdween won mijn nieuwsgierigheid het van mijn angst. Ik duwde voorzichtig de hoge bruine deur open en trad in de ruimte die tot mijn grote verbazing een soort wapenmagazijn bleek te zijn. Mousergeweren in een rek, bajonetten op een hoop, handmitrailleurs achter de toonbank, munitie in dozen. Kortom, dingen die mij meer interesseerden dan wat de meeste mensen zochten. Ik had juist de tijd om een soort marinedolk in schede in mijn broekzak te moffelen toen mijn vader verscheen die mij met harde stem ter orde riep. In die tijd was ik te jong, doch later vernam ik dat enkele volwassenen zich wel degelijk hadden bediend in dit wapendepot.

Op versleten klompen was ik naar ginder getrokken. Tenslotte keerde ik alleen huiswaarts met aan mijn voeten een paar te grote legerkousen en twee maten te grote lederen bottines. Rond mijn hals hingen twee paar, zelfde soort, spiksplinternieuwe hoge schoenen en in elke hand droeg ik een fles ‘*Schnaps*’. In mijn zak zat de gevonden blauwstalen marinedolk die ik een week later stomweg zou ruilen tegen stukken zwarte harde chocolade met een Canadese tanksoldaat. Iets wat ik nog steeds beklag.



Locatie van de snelbootbasis in het Zeewezendok. Bemerkt de drie vlottende en afzinkbare deuren van de snelbootbunkers rechts boven in beeld.

Ik moet mij ter hoogte van de Dr.Edouard Moreauxlaan bevonden hebben wanneer ik op de Koninklijke baan, vanuit de richting Bredene, een snelrijdend voertuig zag komen. Het bleek een gecamoufleerde Duitse lichte vrachtwagen te zijn. Een klein model met een dekzeil in camouflagekleuren. De wagen stopte vlak naast de toegangspoort. Drie, in camouflage-uniformen geklede, Duitse soldaten sprongen eruit met 'Schmeissers' (9mm handmitrailleurs) in de hand. De chauffeur bleef in de auto zitten.

Ik stond te kijken, verlamd door schrik, met mijn buit rond de hals en in mijn handen. Ik had gehoord dat de Duitsers zonder pardon plunderslaars doodschoten. (Noot: dit is inderdaad gebeurd aan de haven waar twee broeders, de heren Snauwaert Gustaaf ° 17-03-1915 en Leon ° 01-05-1920, verdacht van plundering op 05 september 1944 door een Duitse officier doodgeschoten werden). Ik dacht ook aan mijn ouders, maar gelukkig hadden deze Duitsers andere dingen te doen dan zich bezig te houden met het straffen van plunderslaars. Toevallig was daar Victor Vranken in de buurt (de vader van de latere A.S.O.-goalkeeper Vranken) en één der soldaten riep hem bij zich. De Duitser gaf hem opdracht iedereen te verwittigen zo snel mogelijk uit het 'Sperrgebiet' te 'verschwinden' want er zou 'ein grosses Gefahr' dreigen. Daarop liepen de drie Duitse commando's door de toegangspoort en verdwenen achter de muur.

Victor Vranken had de boodschap begrepen en riep naar de bewoners in de omtrek dat ze moesten gaan schuilen. Hij nam zijn fiets en reed het 'Sperrgebiet' binnen om de mensen te verwittigen voor het nakend gevaar. Zonder twijfel is het aan hem te danken dat er toen geen slachtoffers vielen onder de plunderslaars.

Ik droeg mijn schamele buit vlug naar huis en keerde terug naar de toegangspoort Noord Edestraat waar intussen mensen kwamen aangelopen. Victor had zijn werk gedaan. Ik was ongerust over het lot van mijn ouders. Iemand zei dat sommigen zich hadden verscholen in een bunker. En dan plots verschenen de drie Duitse commando's en klommen zonder meer in het wachtende voertuig dat vertrok richting Bredene. Wat zij hadden uitgevoerd zou weldra blijken.

Als allerlaatste der vluchtelingen kwamen eindelijk mijn ouders te voorschijn. Nat van het zweet, hijgend van inspanning, sleurend aan hun volgeladen mand. Vader riep al vloekend: 'Waar zat gij al die tijd, snotter?' Ik herinner mij hoe ik de mand hielp dragen terwijl vader bleef briesen. Wij

waren juist ter hoogte van het huis nr.3 in de Noord Edestraat wanneer het gebeurde. Een schouwspel dat ik nooit zou vergeten.

Opeens zag ik boven het ‘Sperrgebiet’ een reusachtige zwarte zuil vol vuur de lucht ingaan. Na enkele seconden klonk een enorme explosie. Hoeveel juist van dergelijke explosies plaatsgrepen kan ik helaas niet zeggen want na de eerste ontploffing was het alsof de wereld rondom ons verging. De luchtverplaatsing moet geweldig geweest zijn want op hetzelfde moment vlogen overal alle vensterruiten aan scherven. Voordeuren, garagepoorten, ramen, rolluiken werden uit hun hengsels gerukt. Massa’s dakpannen vielen aan diggelen op het voetpad. Stukken steen, keien, stukken beton, verwrongen ijzer vlogen door de lucht tussen de huizen door.

Met haar handen haar hoofd beschermend, vluchtte mijn moeder al gillend van angst de gang in van het huis nr.3 waarvan de voordeur was opengevlagen. Daar woonde toen Espérance Ketels die niet thuis was op dat moment. Ik sprong in de kelderkeuken waarvan het venster en het rolluik door de luchtverplaatsing waren vernield. Vader had zich op zijn knieën verschuild achter de grote mand, een toegevouwen Duitse deken op zijn hoofd houdend. Zijn pet was tien meter ver weggevlagen. De woning vulde zich met kalkstof van de neergeplofte plafonds. Mijn oren suisden door het geweld der explosies. De Duitsers hadden het ons gelapt!

Toen werd het stil. Iedereen kwam op straat. De lucht hing vol stof. Straatdek en voetpaden lagen onder een dikke laag kiezel. Met verstomming keken de mensen naar de verwoesting aan de huizen. Alsof er op vijftig meter een bom was gevallen. Wat de materiële schade voor wat de Vuurtorenwijk alleen betreft, moet dit in de miljoenen frank zijn geweest. Of dat als oorlogsschade door Duitsland vergoed is geweest, weet ik niet.

Niemand van ons drie was gekwetst. Vader kon van geluk spreken want midden in de mand was een stuk beton van een paar kilo gevallen. Een halve meter verder gevlogen en vader had minder geluk gehad. Nadien hebben we vernomen dat hier en daar dodelijke slachtoffers zijn gevallen. In feite was de ontploffing van de zogeheten ‘duikbootbasis’ voor de Vuurtorenwijk een trieste tegenvaller. In enkele seconden tijd werd het op 8 september 1944 een noodgebied. Ongelooflijk en onvoorstelbaar wat de woonwijk in zo’n korte tijd te verduren kreeg op een ogenblik dat de oorlog ter plaatse voorbij was.

Bij deze herinneringen en als ooggetuige van de ontploffing van de ‘duikbootbasis’ blijven bij mij een paar bedenkingen zwaar doorwegen. Met als belangrijkste vraag die men kan stellen: ‘Kon deze spijtige gebeurtenis niet vermeden worden?’” Einde citaat.

Roger stelt zich dan verder vragen over de non-interventie van onze Weerstand en/of de Canadese troepen die Duitse actie hadden kunnen voorkomen of stoppen.

Op 20 september 1944 om 13.05 werpen Duitse jachtbommenwerpers nog lichte brisantbommen op de wijk zonder slachtoffers te maken. Daarna was het definitief gedaan. De naar veiliger oorden gevluchte wijkbewoners komen stilaan terug. Na vier jaar oorlogstrauma’s kent de Vuurtorenwijk eindelijk rust en kan haar heropbouw aanvangen.

BESLUIT

We besluiten ons verhaal met een citaat uit ‘Boodschap van de RAF aan onze vrienden op de Belgische kust’:

“...We smeken al diegenen die dierbare wezens verloren hebben
tengevolge van onze aanvallen hun droefheid niet in bitternis
te laten overgaan, dat ware hetgeen de vijand wenst.

Wij kunnen u alleen verzekeren dat wij ons uiterste best doen onze bommen zo nauwkeurig mogelijk uit te werpen op de voor de vijand waardevolle doelwitten en zo zullen wij voortgaan tot de overwinning zal behaald zijn”.

Spijtig genoeg vielen de bommen maar al te dikwijls op woonwijken naast het doel. Zelfs op plaatsen waar er helemaal geen militair doel was, waarbij er te veel onnodige en onschuldige slachtoffers onder de bevolking vielen. Het feit dat de vliegtuigbemanningen slechts beschikten over technisch beperkte richtapparatuur kan niet als excuus ingeroepen worden. Tijdens de oorlog deden techniek en wetenschap zoveel nieuwe uitvindingen zoals bvb radar (*Radio detection and ranging*) en de A-bom. Het moest dan ook niet zó moeilijk zijn om die richtapparatuur te verbeteren. Soms leek het echter alsof ze helemaal geen richtapparatuur gebruikten en de bommen maar lukraak uitwierpen. Zoals gebeurde bij het bombardement in de nacht van donderdag 30 op vrijdag 31 maart 1944 rond middernacht. Toen vielen bommen op de Gerst-, Leffinge-, Nijverheids- en Tarwestraat en de Torhoutsesteenweg waarbij 35 doden en talrijke gewonden vielen. Er dient ook opgemerkt dat men meestal bombardeerde van op meer dan 3 à 4km hoogte hetgeen de precisie sterk negatief beïnvloedde. Dat de vliegtuigen door de Duitsers fel beschoten werden en de bemanningen schrik hadden voor een afschot. Dat er bij hen soms ook gekwetsten en doden te betreuren vielen. Allemaal gegronde redenen om er zich zo vlug mogelijk vanaf te maken. Dit was onder meer het geval bij sommige bombardementen op de elektriciteitscentrale van Bredene-Oostende op 03 oktober 1941, 27 maart 1942, 27 april 1942, 07 mei 1942 en 05 juni 1942.



Zoeklichten, afweergeschut en nachtjagers, de schrik van alle bommenwerperbemanningen en van de bevolking.

De navigator-bommenrichter, *flying officer* Peter Saunders († maart 2005) uit de *leading aircraft* (leidend vliegtuig-escadrillecommandant) van het escadrille van zes Bostonbommenwerpers van het 226^e squadron-RAF (dat op 07 mei 1942 in de late namiddag de elektriciteitscentrale van Bredene-Oostende bombardeerde waarbij het doel niet getroffen werd maar waarbij onder meer 6 dodelijke slachtoffers vielen in de aanliggende woonwijk) getuigt hierover het volgende in een brief waarin hij zijn oprechte excuses aanbood aan mijn echtgenote die in dat bombardement haar ganse familie: haar hoogzwangere moeder, twee zusjes en twee broertjes, verloor. Ik citeer: ‘...*For our part, we know now that bombing is inherently inaccurate, with technically limited equipment, and we often wondered and sometimes guessed that our bombing efforts might have unfortunately caused wholly unintended civilian casualties...*’. Einde citaat. (‘...Wat ons betreft, we weten nu dat bombarderen met een technisch beperkte uitrusting erg onnauwkeurig is en we vroegen ons dikwijls af of, en veronderstelden soms dat, onze inspanningen om te bombarderen ongelukkiglijk de oorzaak waren van geheel onbedoelde burgerlijke slachtoffers...’). Zo’n toestanden waren nu eenmaal eigen aan

oorlog! Hij zegt ook nog: '...*War is an awful and, we hope, outdated circumstance that will never recur...*' ('...Oorlog is een afschuwelijke en naar we hopen achterhaalde zaak die nooit meer zal terugkeren...'). Peter was *a gentleman and a friend*. Laten we het hopen met hem.

VAN DE AUTEUR

Ik had niet de bedoeling alle luchtbombardementen op Oostende te beschrijven. Ik heb mij uitsluitend beperkt tot feiten uit de lucht oorlog en andere gebeurtenissen waarvan de bewoners van de Vuurtorenwijk en hun onmiddellijke omgeving slachtoffer en/of getuige waren. Het zou wellicht interessant zijn voor het nageslacht en de geschiedenis van onze stad moesten allen die zich hiertoe geroepen voelen de oorlogsgeschiedenis van hun eigen wijk schrijven en publiceren.

BRONNEN

1. Archiefbank Stad Oostende – BE/SAO/SAD 521/0339.
2. Brief van 10 december 1995 – Flying officer Peter Saunders († 2005)
3. Circus 157 – André Vandenameele en Dirk Decuypere - 1987.
4. Dagblad 'Daily Express' – 28-10-1941.
5. Dagboek van het '350^e Belgian Squadron RAF' 1941-45.
6. Dagboek luchtbescherming Bredene 1941-1942 – Janssens Jacques - hoofd LB.
7. De historiek der bombardementen van Oostende.
8. Fatale seconden – André Vandenameele en Dirk Decuypere – 1995.
9. Herinneringen van een jonge Vuurtorenaar-Adjutant v.d. brandweer (OR), door Roger Willems -1998.
10. Oostende onder de Nazi's deel 1 en 4- André Asseloos.
11. Totale oorlog – Band II – Henri Bernard professor KMS (Koninklijke Militaire School).

FOTO'S

1. Flak 88mm in actie-eigen fotoarchief.
2. Panorama Vuurtorenwijk -eigen fotoarchief.
3. Foto bommen over het Fort Napoleon -eigen fotoarchief.
4. Foto grafteken slachtoffers bombardement 07 mei 1942-eigen familiearchief.
5. Foto snelbootbasis en omgeving-eigen fotoarchief.
6. Foto *Hauptmann* Josef Priller - zie bronreferte 3 – blz.166.
7. Foto nachtelijk afweergeschut - zie bronreferte 8 - (m. de vinck) – blz.176.

ERRATUM aan: 'DE VUURTORENWIJK IN DE IIe WERELDOORLOG' – deel 1

1941: Blz.2009/186- laatste paragraaf -1e lijn lezen: In de nacht van maandag 10 op dinsdag 11 februari wordt door *HMS Erebus* van de *Royal Navy*....'

2^e Lijn: lezen 38 cm ipv.38 mm.

Toelichting: HMS EREBUS

De beschieting van de Vuurtorenwijk in de nacht van maandag 10 op dinsdag 11 februari 1941 werd uitgevoerd door de monitor *HMS Erebus*-7200 ton, lengte 400 voet, breedte 88 voet, diepgang 11 voet. De monitor was, naast een aantal kleinere kalibers, voorzien van twee kanonnen van 15 inch (38 cm). De dracht van de 15 inch kanonnen bedroeg ca 40000 yards (36,5 km). Daarmee rekening gehouden moet het schip bij de beschieting aan de noordkant van en binnen de 'Oostdijkbank' gelegen hebben. Het bombardement duurde 15 à 20 minuten. De *Erebus* werd geëscorteerd door drie torpedojagers.

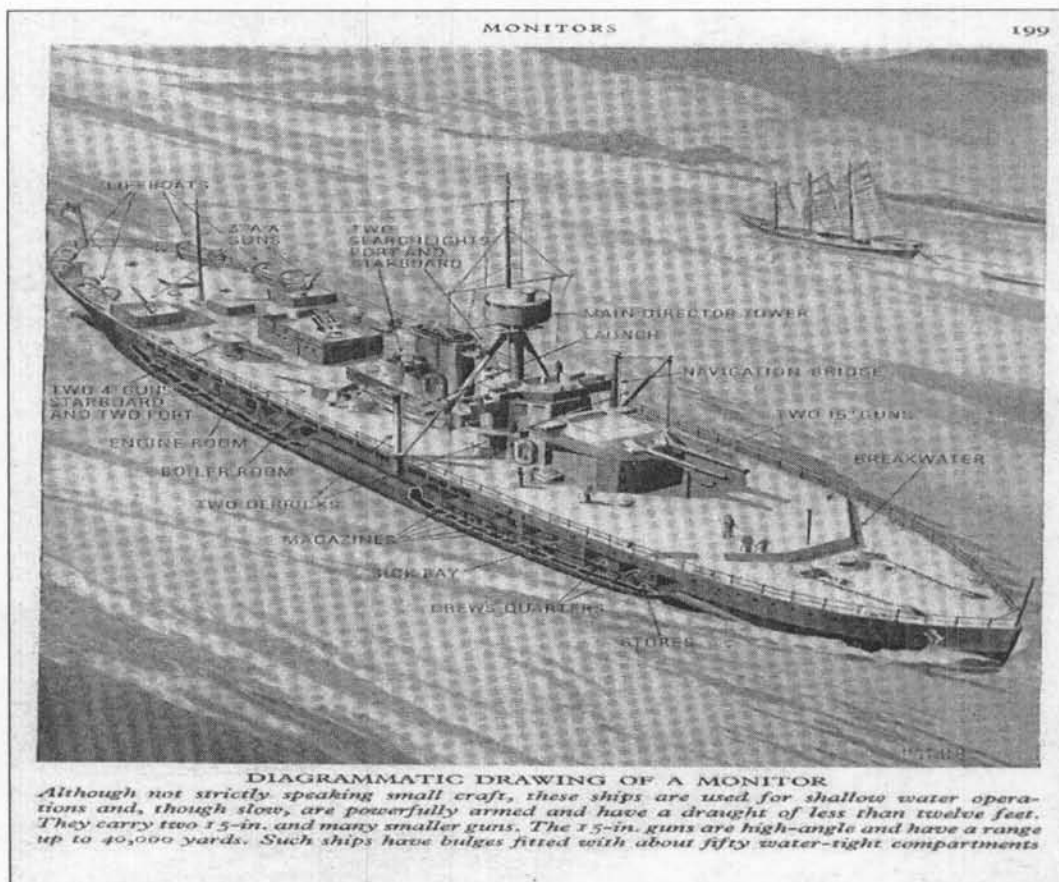
Erebus was de God van de duisternis in de Griekse mythologie. Ook nog de naam van één van de vier vulkanen op *Ross Island* op de Zuidpool ontdekt door de Brit James Clark Ross die één van de vulkanen naar één van zijn schepen noemde: de *Erebus*.

Getroffen werden: het *Sperrgebiet* en ook de haven, de Sint-Antoniuskerk en een er achterliggende muur van het nonnenklooster. Op de Vuurtorenwijk vielen twee granaten, één op de kerk en één voor de kerk in een open ruimte tussen de huizen. De kerk werd zwaar beschadigd. Waarschijnlijk ging het hier om te ver afgevuurde proefschoten. Het vuur werd geleid door een vliegtuig dat lichtfakkels afwierp boven het doel. Er vielen geen burgerslachtoffers op de wijk. Het totaal afgevuurde obussen bedroeg 30 à 40. Alle granaten, buiten de wijk, vielen in het *Sperrgebiet*. De ontploffingen werden gehoord tot in Brugge.

Bron: 'Filestore national archives government UK'.

'Britains glorious Navy' van Admiraal R.A.S Bacon.

Met dank aan: de heer I. Camerlinck-KLO.



HET DERDE DOK EN DE OUDE SCHEEPSWERVEN TE OOSTENDE

door **Louis PINCKET**

De *Derde Bassing* was gelegen alwaar nu het Stadhuis van Oostende staat. Plus de parking achteraan alsook de twee autobanen naar het Kennedy Rondpunt en een paar tramrails van *De Lijn*.

Begrenzing:

Vooraan: aan de Vindictivelaan, de Stockholmstraat. Aan de rechterkant, achteraan: waar nu ter hoogte van de Kairostraat de Werfkaai was, aldaar is nu het rijwiel- en voetgangerspad op het einde van de parking. En links, aan de zijde van het heden nog bestaande "tweede dok", lag de Sint-Jansbrug met een tramspoor. Er was maar één stuk vaste oever, zodus een muur waar de Sint-Jansbrug lag; de rest was in een glooiing zoals de Zeedijk.

De ligging van de scheepswerven:

Komende van het tweede dok, was de werf Loy met een slede, de werf Hillebrant met een slede, de werf Denye met twee sleden, de werf Panesi met twee sleden. De werven lagen in de Werfkaai (straat). Om de hoek, in de Stockholmstraat, was de werf van Deweert. Naast de werf van Deweert waren twee kolenopslagplaatsen: één van Coppe, de andere van Legaey. Dan was er de "cement-boeiye van Devreese, de 'cement-boer'. Verder in de straat, recht vóór de Amsterdamstraat, was de werf van Borrey met een slede. Op de hoek van de Stockholmstraat en de Vindictivelaan stond het cirkelvormig gebouw van het museum: het *Panorama*.

De grond van de werven:

Was in grijsgrauwe aarde, maar met de jaren was ze zeer hard geworden. De gebouwen waren door de sloopstimmerlieden zelf gans in hout gebouwd. Aan de straatzijde de werkplaats met de machines en werkbanken; aan de waterkant de open hangar om het schip te bouwen. De lengte van de werf was ongeveer 65 m, de werkplaats 12 m, daarop een open plaats van 20 m en dan de plaats om het schip te bouwen. 30 m alles, met een breedte van 14 meters. Op de werf was er enkel elektriciteit; geen water, geen WC, geen telefoon, geen brandspuiten ... maar er is niets voorgevallen van ongelukken. Wel eens een blauwe vingernagel, een houtsplinter of een snee, - maar dat was alles.

Met mensen en met hout:

Om een schip te bouwen op die werven diende alles gedaan te worden met *mankracht*. Wij konden dus zeggen, toen het schip 'klaar' was, dat wij die boot op onze schouders gedragen hadden. Ik werkte bij Hillebrant, maar op alle werven was het hetzelfde, zodat, wanneer men veranderde van werf, er niets hoefde bijgeleerd te worden.

Tijdens de jaren 1941 tot 1947 moest de werf zelf het hout gaan ophalen naar de zagerij. Bij Hillebrant was het naar Loppem of naar Lichtervelde; voor het vervoer stond de firma Bollenberghe van Bredene-Sas in. Er gingen zes mannen van de werf mee om alles op te laden. Eens terug te Oostende diende alles gelost te worden: dat wat draagbaar was op de schouders en de zware stukken op rollen tot ze op hun plaats lagen ...

Het uurloon in 1941:

Was voor de stielmannen 5,50 Fr. per uur; de overuren aan 6,25 Fr. De leerjongen kreeg 3,50 Fr. en de halve gasten 4,30 Fr. per uur.

De afmetingen en de benodigde houtsoorten:

Waren voor een schip van 17 meter kiel de volgende:

- De kiel in eik of in olm: 17 m x 32 cm x 22 cm;
- De voorsteven in eik: 3,70 m x 25 cm x 24 cm;
- De binnenvoorsteven in eik: 3,70 m x 24 cm x 12 cm, aan elkaar bevestigd met moerbouten;
- De schroefsteven: 3 m x 36 cm x 25 cm in eik;
- De roersteven: 3,40 m x 25 cm x 22 cm in eik;
- De binnenkiel, ook het 'zaad' hout genaamd, in eik: 16 m x 30 cm x 20 cm;
- De dekbalkophouders ('Lenewaarts' genaamd): 16 cm x 14 cm;
- De spanten (de ribben): 10 cm x 10 cm aan elkaar gebouloneerd; zodus: 20 cm x 20 cm;
- De berghouten, dat is: de beplanking aan de bovenkant van de romp: 70 cm x 7 cm in drie plankstroken; dit alles was in eiken hout;
- De zandstreek of de kielplank: 28 cm x 7 cm in olm;
- De huidplanken: 5,5 cm dik. De planken van aan de kiel tot aan de kimstreek waren in olm, omdat olm beter plooibaar is;
- Het onderstel voor de motor in eiken ('batiestukken' genaamd) : 8 m x 35 cm x 35 cm ;
- Het werkdek was in grenen van 12 cm x 6 cm ;
- De reling in eik: 16 cm x 10 cm ;
- De verschansing in grenen van 12 cm x 2,5 cm.

Gans het schip werd met gegalvaniseerde bouten en spijkers aan elkaar gemaakt; de bouten waren, naargelang de benodigdheden, vanaf 10 mm tot 22 mm.

Dit alles was *handwerk*: gaten boren, zagen, schaven, kappen.

Het roer van het schip in eiken; de roerschacht – 3,60 m lang - komt door het achterschip tot boven het dek; daarom was een kuip gemaakt in grenen hout op het model van een ton.

Eens het schip volledig dicht 'geplankt' was, werd het dan voor het 'kalfateren' geheel geschaafd met de kortschaaf, zodat er geen oneffenheden meer waren. Daarop werd er gekalfaterd: eerst een draad schiemansgaren, dan met stoppe (dat was vlasdraad); de naden werden vervolgens geverfd en gemastiekt, alvorens te schilderen met copperpaint (donkerrode verf).

De tewaterlating zelf:

Diende opnieuw met *mankracht* gedaan worden. Hij moest zodus van de blokken waarop hij gemaakt was, opgelicht te worden om de sleden er onder te plaatsen teneinde te kunnen 'aflopen'.

Dat gebeurde als volgt: eens de sleden onder de kiel, werden de sleden opgetild met het schip in de slede met spies ('ramkeggen' genaamd); door de keggen toe te slaan met voorhamers, met vier of

zes man, naargelang de grootte van het schip. Het grootste vaartuig bij werf Hillebrant was 30 m lang.

Eens het scheepje te water was, werd de ganse bodem tot boven de kim planken en effen met spanten gevuld met *cement*; dat vormde zo een effen vloer en was tevens ballast. In het visruim werd cement gevuld op dezelfde hoogte als de binnenkiel: dat vormde een effen werkvloer.

Verdeling van het schip in vier delen: de voorpiek, het visruim, de machinekamer en het logies.

De **voorpiek** diende voor het reservemateriaal (zoals netten, touwwerk, visbennen). Alles lag in kooien, 'zeilkooien' genoemd; dat was de benaming op de vroegere zeilschepen gebruikt om hun zeilen in op te bergen, - en die naam is gebleven op de vissersschepen.

Het **visruim** werd, over de ganse grootte, verdeeld in compartimenten om er de vis te stockeren. Men noemde dit 'visbakken'. De grootte van die bakken was volgens de verdeling van het visruim: een 100 m tot 106 m vierkant en in de hoogte 50 cm; daardoor kon de vis *niet geplet* worden. Het ruim was geheel geïsoleerd met *kurk*. Het visruim werd afgekoeld met ijs. En in de visbakken werd de vis tussen ijs gelegd.

De **motorkamer**. Eerst werden de mazout tanks op 'stoelen' gezet in de zijde van het schip: naargelang de grootte van het vaartuig, van tweeduizend tot achtduizend liters. Een olietank en een zoetwatertank. Een werkbank en een batterijkist. Dan de motor in het midden op de *batie* (de draagstukken voor de motor). De gangen tussen de motor en de tanks werden betegeld.

Tenslotte, in het achterschip het **logies**. Soms vier of acht kooien naargelang de grootte van het vaartuig, een tafel met banken vóór de kooien (en die banken dienden ook voor bergplaats), alsook een kolenstoof (goed vast gesjord!).

Tussen ieder deel was een beschot of 'dofte' (ook wel durk genoemd) maar niet waterdicht. In de voorpiek en het visruim moest men telkens van op dek door het luik naar beneden. Alleen tussen de motorkamer en het logies was er een deur.

Op dek

Vond men al de gebruikelijke voorwerpen zoals op alle schepen: mast, galgen, motorkap, stuurhuis en de reddingsboot. De 'bokkennisserij' is later gekomen. Op de meeste schepen diende de reddingsboot als opslagplaats: voor de zak met aardappelen, de ajuinzak, de bakken bier en het drinkwater in flessen (bv. Spa, cider).

De motorstuwkracht:

In de periode 1934-1948 hadden de kustvisserijschepen ('*garnalenvangers*') een motorkracht van 15 pk tot 25 pk. En zijn, daarmee en in 1940, naar Engeland gevaren ... De middenslagschepen ('*grote moteurs*' genaamd) hadden 150 pk tot 200 pk; ze visten op de Noordzee en in het Kanaal. De '*IJslandvaarders*' hadden 400 pk tot 600 pk stoommachines en er werd gestookt met briketten.

De werf van Hillebrant

In 1920 zijn Achilles Hillebrant en zonen op de scheepswerven in de *Derde Bassing* gekomen. Tot zij, in 1947 en met gans de boel, moesten verhuizen naar 'de overkant', daar aan de Nieuwe Werfkaai bij de Hendrik Baelskaai in de Vuurtorenwijk (Opex). Zij hebben er nog gewerkt tot in 1960.

In veertig jaren tijd werden er 99 schepen 'gemaakt'. En na de oorlog, in 1946, wanneer de schepen uit Engeland terugkeerden naar ons, waren er heel wat vernieuwingen en herstellingen verricht.

Van 1941 tot 1950 werden er vele werkdagen van 11 uur gepresteerd, van maandag tot en met zaterdag!

De werf Hillebrant was door de Oostendenaars gekend onder de naam 'Hellebrander'. De *Derde Bassing* is in 1947 opgevuld geworden door de firma Soethaerd van Westende. Thans neemt het Stadhuis sedert de zestiger jaren de onkennelijk geworden terreinen in.

LIJST VAN DE ARBEIDERS OP DE SCHEEPSWERVEN
VAN OOSTENDE, VANAF 1941 TOT 1960

Werk AUGUST LOY

Alfons Lowieck
Albert Erebout
Albert Floree
René Lauwereins
Michel Verlinde
Pierre Vandenabeele
Charel Massenhove
André Muylle
Maurits Erebout

Werk ACHILLES HILLEBRANT

André Hillebrant
Daniël Hillebrant
George Hillebrant
René Vanlaere
Edmond Smissaert
Louis Pincket
Edward Bonte
Stjeppen de Bruggelink
Edmond Deblieck
August Verhelst
Aloïs Hemelricks
.....
Charel Dely
Raimond Dely
Roger Smissaert
.....
Na 1946, terug uit Engeland

Werk JULES DENYE

Charel Denye
Frans Camerlink
Amedé Erebout
Maurice Cappon
Henri Cappon
Jaak Kotten
Fernand Leniere
André Lacoere
Constand Erebout
.....

Boomzagers

Miny Jules
Miny Albert
Charles

Werf BORREY

Frans Borrey
Robert Borrey
Frans Ostin
Frans Denys

Werf DEWEERT

Daele, Victor
Daele, Albert
Daele, Leon
Vansteen, Paul
Vansteen, Frans
Heyman, t'Janie
Maurau, Emiel
Maurau, Bertrant
Delreu, JAAK
Ramoudt, Norbert
Adamson, Raymond
Maes, Louis

.....
Boorzagerij

Delreu, Jules
Delreu, Modest
Vermeire, August
Jansen, Edward

.....
Bureelbediende

Deceuninck, Lucien

Werf RICHARD PANESI

Gezelle, Robert
Maes, Richard
Deschacht, André
Deschacht
Jamson
Vermeire, August
Panesi, Richard (zoon)

BESLUIT:

- Er zijn nog wel enkele makers te kort wier namen me, ongewild en in de loop der vele voorbije jaren, ontgaan zijn;
- Op de werven werd er door de arbeiders van werf veranderd, omdat er nu eens meer werk was op die ene werf dan weer op een andere. Maar soms: ook door onenigheid en ruzie. En dan werd er 'gesproken' met vele 'gloeiende godveremelste' (,) godverdomme en 'vlammende nieuwèrds' !!

Strandjutter

door Gerard DESSEYN

Zie jij ginder het breken van “da woater”?

Met gestrekte arm, de wijsvinger ietwat krom gebogen van de reuma, wijst hij mij de “plek”, daar waar het water van de Noordzee, door het spel van de golven, op een ondiepte te pletter rolt ...

“D’as de ‘binnenstroombank’”, leert hij mij. “Hoe diep is het daar, denk jij?”. Vorse tast hij als het ware mijn kennis af. Ik weet het niet, maar geloof dat hijzelf van de zee heel wat afweet.

Ik hou ook van de zee. Meer oppervlakkig dan. Als van een lief dat jij gaarne ziet. Zonder haar te beminnen, méér dan al de anderen.

In weer en wind staat hij, alleen of in gezelschap van andere jutters, op een beschutte plaats, vanaf de dijk de zee gade te slaan.

Gij kunt hem ook tegenkomen, moederziel alleen, met de handen diep in de borstzakken, “tjolend” langs de vloedlijn.

Eens toonde hij mij, met de nodige omzichtigheid, een deel van zijn buit. De vondsten van een strandjutter kunnen zeer variëren!

Kort na de Bevrijding spoelden er zakken bloem aan: meel zonder zemelen en van de beste kwaliteit. Alleen de buitenste korst was doordrongen van het zilte zeewater. Naarstige ambtenaren van de douane trachtten de jutters te beletten om hun “buit” aan wal te brengen. Een Engelse sergeant oordeelde dat het wél mocht ...

Eens vond hij een fles, met daarin een brief-in-vier-talen, opgesteld door een werkleider aan de toenmalige *Delta-werken* in Nederland. Hij verzocht om een antwoordje, ten einde een beter inzicht in de stromingen te krijgen.

Mijn zegsman putte verder uit zijn herinneringen. Een “grote buit” was het stranden van een Engelse sloep: de “*Windrush*”. Zij was, door het slechte weer en de beperkte zichtbaarheid, uit koers geslagen en op het strand vastgelopen. Een ruime hoeveelheid Engelse *roltabak*, van het merk “*Old Holborn*”, was nog aan boord. En ... van de bemanning geen spoor. *Smokkel*, dat was duidelijk. Zelf kreeg ik een viertal pakjes. Als getuige. Met zwijgplicht ...

Hij vertrouwde mij verder toe, dat een tweede, opmerkelijke “buit” de vondst en de berging was van een zeventigtal vaatjes Pale-Ale “*Watneys*”. Deze werden netjes geborgen in zijn bergplaats. Helaas!!! Zij bleken allemaal **leeg** te zijn en, daarbij, hij kon er geen weg mee ...

Een bierhandelaar heeft hem uiteindelijk uit de penarie gered. De hele operatie bleek een “scheet” in een fles.

Ja, volgens weetal de Dikke Van Dale is een strandjutter: iemand die het strand afloopt om zich aangespoelde goederen toe te eigenen.

OPENINGSDATA MUSEUM IN 2009

- Elke zaterdag.
- Van 20 december 2008 t/m 04 januari 2009 (gesloten 23 en 25 december 2008 en 01 januari 2009).
- Van 21 februari t/m 01 maart (gesloten 24 februari).
- Van 04 april t/m 19 april (gesloten 07 april en 14 april).
- Van 21 mei t/m 24 mei.
- Van 13 juni t/m 13 september (gesloten elke dinsdag).
- Van 31 oktober t/m 08 november (gesloten 03 november).
- Van 19 december t/m 03 januari 2010 (gesloten 22, 25 en 29 december en 01 januari 2010).

Telkens van 10u tot 12u en van 14u tot 17u

JJK SERVICES

COMPUTER & PRINTSERVICE

Enkel op afspraak

KNOCKAERT Jules

Leembergstraat 11 - 8377 ZUIENKERKE

Tel. & Fax 050/683.081 - GSM 0476/865.901

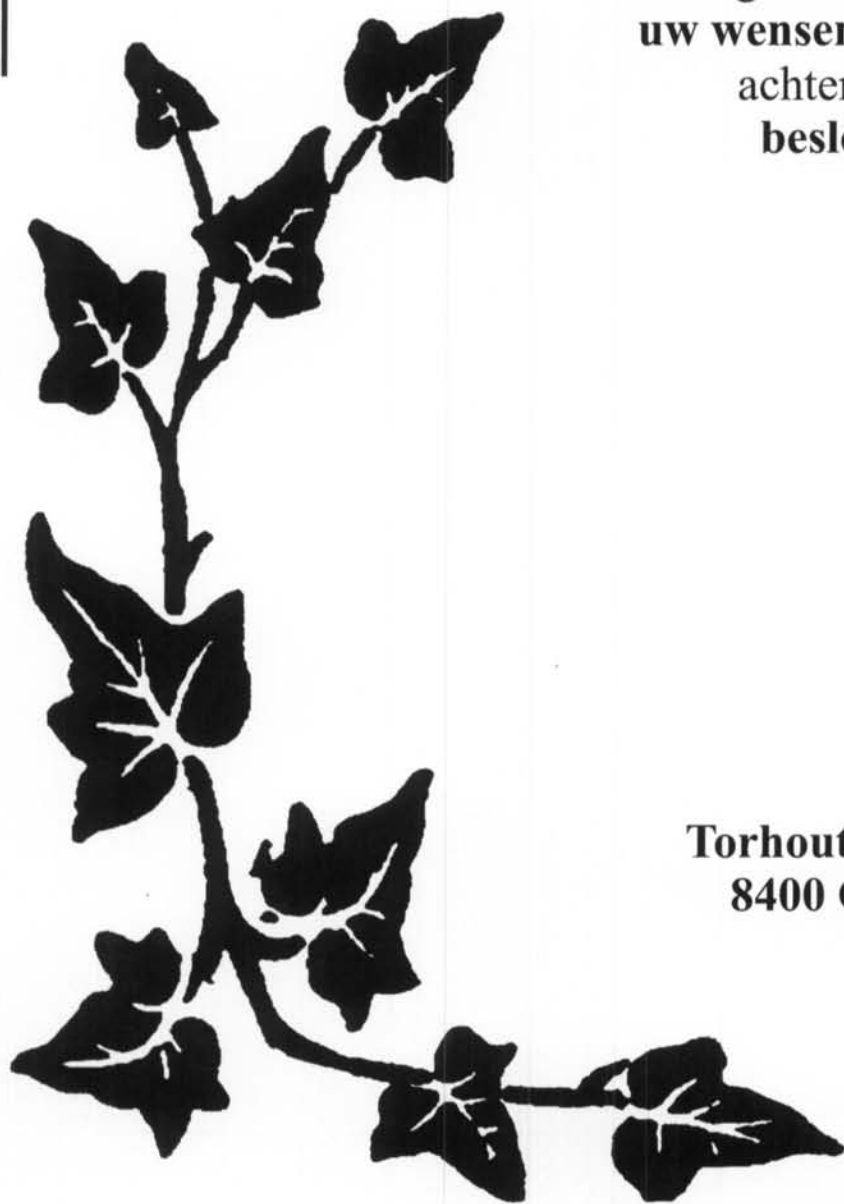
www.jk-services.be

E-mail : jk.services@telenet.be

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