

DE PLATE V.Z.W.

TIJDSCHRIFT VAN DE OOSTENDSE HEEMKRING "DE PLATE"

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming

Aangesloten bij de KULTURELE RAAD OOSTENDE en het WESTVLAAMS VERBOND VAN KRINGEN VOOR HEEMKUNDE

Statuten gepubliceerd in de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad dd. 1-2 mei 1959, nr. 1931 en gewijzigd volgens de Bijlagen tot het Belgisch Staatsblad dd. 15 mei 1975 nr. 3395, de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 4 december 1986 nr. 31023 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 5 oktober 1989 nr. 13422.

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen.

Tekst overname toegelaten na accord 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.

VERANTWOORDELIJKE UITGEVER

A. VAN ISEGHEM
Ijzerstraat 1
8400 OOSTENDE

SECRETARIS

J.B. DREESEN
Rode Kruisstraat 4
8400 OOSTENDE

PENNINGMEESTER

J.P. FALISE
H. Serruyslaan 78/19
8400 OOSTENDE

REKENING

750-9109554-54
000-0788241-19

JAARGANG 24
NUMMER 6-8
MAAND juni-augustus 1995

IN DIT NUMMER

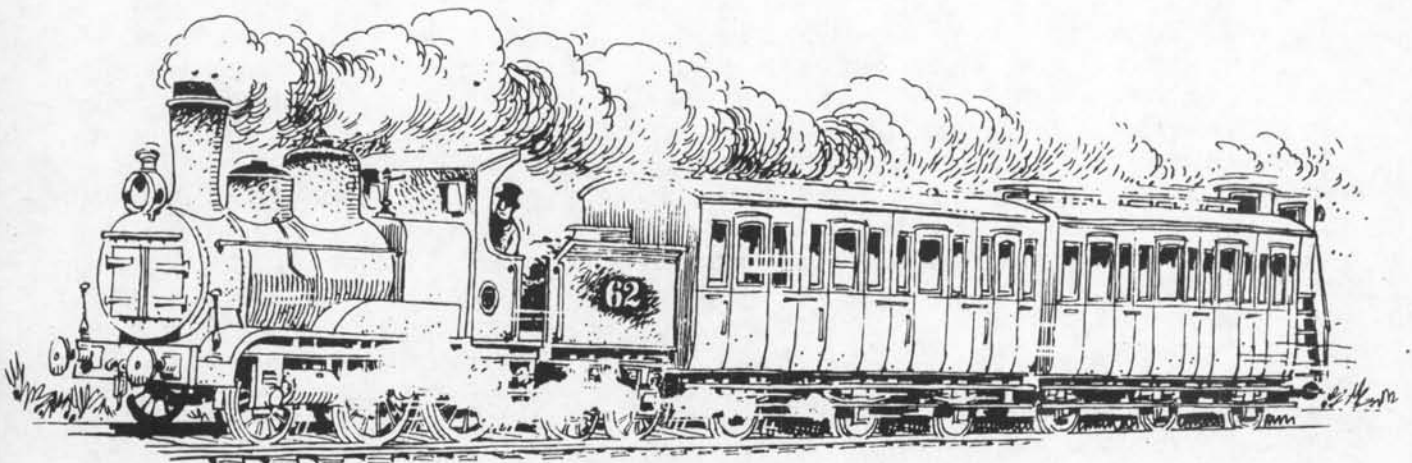
blz. 169 : E. SMISSAERT : Het Internationale Treinverkeer vanuit Oostende tot 1914 : een bijdrage tot het "in-kaart-brengen" van een ingewikkeld gegeven.

blz. 189 : R. WEIZE : "Circus 164". De raid op de elektrische centrale van Bredene Sas-Slijkens op 7 mei 1942.

HET INTERNATIONALE TREINVERKEER VANUIT OOSTENDE TOT 1914

EEN BIJDRAGE TOT HET "IN-KAART-BRENGEN" VAN EEN INGEWIKKELD
GEGEVEN

door Emile SMISSAERT
licenciaat geschiedenis



(Motto) : "Het is beter één enkele kaars aan te steken dan over
de duisternis te (blijven) klagen !"

(oud gezegde)

Spreek over de "Orient-Express" en heel wat mensen kennen, vaag weliswaar, dit begrip. Ergens een trein-van-lang-geleden. Voor de rest : wéét-ik-veel-. Of nóg van gehoord.

Kom, er zijn in de loop van de 19de en 20ste eeuw maar weinig treinstellen voorhanden die - mythe en legende geworden - dergelijke geheimzinnigheid, romantiek en prestige oproepen als de "Orient-Express" (1883-1977).

Het is verwelkte en teloor gegane glorie, jawel, en toch "leeft" deze trein voort. Ook te Oostende : aan de Vindictivelaan wordt heden een herberg uitgebaat onder deze benaming, met zicht op het Station, eertijds het "Zeestation" genoemd van waaruit alle internationaal treinverkeer aankwam en vertrok.

Oostende was een aftakking, meer niet, van de "Orient-Express"-lijn (Parijs-Constantinopel) en het eigenaardige is, dat nergens (voor zover ik kon natrekken) een beginjaar en -datum te bepalen valt. Niet in de lokale kranten. Misschien wel in het ongeordend archief van de "Compagnie des Wagons-Lits" te Parijs, maar zoals mij ter ore kwam : wat een rommelige papiermassa en welke ontstellend-te-noemen desinteresse voor het prestigieuze, evenementenrijk verleden van dergelijke firma ! Misschien komt men ook dáár mettertijd tot inkeer om orde-op-zaken te stellen ?

Een aftakking vanuit Groot-Brittannië via de "Oostende-Dover-lijn" en Oostende-Zeestation per spoor naar het binnenland, naar het oosten van het Europese continent. Trouwens, de geschiedenis reconstrueren en het fijnstellen van het internationale treinverkeer dat vanuit Oostende vertrok : oei, een vermetele en zelf-opgenomen-taak, maar géén onbegonnen werk te noemen ! Wel kent dit hoofdstuk uit ons lokaal verleden zijn beperkingen, en het is wijs en voorzichtig dit indachtig te zijn, immer. Maar het is een boeiend gegeven en nog niet bestudeerd. Dus, waarom nog aarzelen ? Onze speurtocht kan beginnen. En nemen wij de tijd vóór 1914 , de "Belle Epoque", glanstijd van het Oude Europa, in ogenschouw. Weliswaar in de vorm van een documentair verhaal, hopelijk niet te saai naar voor gebracht, maar degelijk onderbouwd, doorspekt met feiten-en-weetjes, en gedragen door dokumenten, waar nodig en gewenst met de bron van herkomst gestaafd. In de verte meen ik een snerpend en schrill fluitsignaal te horen ? (van een lokomotief uit een nu vèr, vèraf gelegen verleden ?). "De tocht is moeilijk, de gids ervaren" (!).

De "Orient-Express" = volgens "Brockhaus", een gezaghebbende Duitstalige encyclopedie : een internationale sneltrein over het traject Parijs-Straatsburg-Stuttgart- München-Salzburg-Wenen-Budapest (-Bukarest)...-Constantinopel (Istanbul).

Een grote, Europese luxetrein : sedert 1883 uitgebaat door de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits (et des Grands Express européens)" (hier voortaan afgekort tot : C.I.W.L.), tot de lijn uitgebloed was en in 1977 stopgezet werd. De reisduur in het beginjaar 1883 (Parijs-Constantinopel) bedroeg 81 uren en 40 minuten).

Pas vanaf 1 juni 1884 kwam een regelmatig gereden "Orient-Express"-rit tussen Parijs en Wenen; ruim een jaar later, op 1 november 1885, werd eenmaal per week, doorgereden tot in Servië (nu : ex-Joegoslavië).

De organisatie van en rond een dergelijke 'luke-trein" over zo'n afstand stelde eisen en problemen. Wel waren de rijtuigen eigendom van de C.I.W.L., maar voor een rit met de "Orient-Express" - alleen 1ste klas ! - dienden aanzienlijke toeslagen betaald te worden die dan nog per traject verschilden. En van die toeslagen kwam maar een gering deel bij de C.I.W.L. terecht, want de spoorwegmaatschappijen die de luke-trein over hun net en grondgebied moesten slepen, eisten een groot deel van die toeslagen op !

Weet u, over de beginjaren van het internationale treinnet, richting "Oostende-Wenen" (nog te bespreken) en in veel mindere mate de "Orient-Express"-lijn, zijn wij aardig goed ingelicht. Zeker in het algemeen en in de loop der tijd, maar, zoals aangehaald, preciese gegevens over de aftakking vanuit Oostende ontbreken veelal. Tenzij een spaarzame toelichting, bv. uit de "Echo d'Oostende" d.d. 26-4-1898 (p. 2, e) betreffende "Oostende-Constantinopel" : vanaf 1 mei 1898 1 x per week, nl. op dinsdag vanuit Oostende en op vrijdag vanuit Constantinopel.

Het raadplegen en het frekwent putten uit de publikatie van Werner SÖLCH's diepgaande en kwaliteitsvolle studie was de aanzet en de ruggegraat van dit voorliggend opstel. Het is een duitstalig werk : "Orient Express : Glanzzeit, Niedergang und Wiedergebort eines Luxuszug" (3de, volledig herw. ed. : 1983), van de hand van de in Karlsbad geboren en te München als architect bedrijvige W. SÖLCH (°1938).

Voorheen was er al geschreven, soms zeer uitvoerig maar dan toch niet echt bevredigend, over dit onderwerp.

Maar SÖLCH gaat verder, graaft dieper, biedt méér en beter. Niet alleen dist hij tabellen op met uren van vertrek en aankomst, heen en terug, tot na de Tweede Wereldoorlog. Maar daarnaast komen aan bod (tot in de minste details !) : respectievelijk het aangewende wagenmateriaal, de verschillende types van lokomotieven en de aaneenschakeling van de spoorwegwagons met hun verschillende bestemming. En dit geldt trouwens ook nog voor andere lijnen, vertrekkend o.m. vanuit Oostende.

Ja goed : de uurregeling, het aangewende materiaal e.d., - daar hebben wij weet van. Maar het is maar een stap verder en de vraag brandt ons op de lippen : wát met de uitbating, hoé stond het bijvoorbeeld met de rendabiliteit ?

Ook dààr biedt W. SÖLCH's studie uitkomst en geeft een, soms verrassende, dikwijls opzienbarende kijk achter de schermen, achter glans en schijn, mythe en werkelijkheid.

Een luke-trein als de "Orient-Express" telde in feite weinig reizigers: 12, 14, soms 34. Meer niet, en dat klinkt ons ongeloofwaardig en absurd in de oren. Maa, vergeet het niet, het gaat hier om een "luke-trein", voor en met rijken, zéér rijken voor wie status en comfort van tel zijn, dat vooral.

Sta mij toe wat cijfermateriaal voor 1896 aan te halen en de vergelijking te maken met de "Oostende-Dover"-lijn. Het memoriaal dat DE BURBURE DE WESEMBEEK wijdde aan het "Eeuwfeest der lijn Oostende-Dover (1846-1946)" vermeldt : "In 1896 bereikte

het aantal passagiers op de (voornoemde) lijn reeds 120.000 eenheden (p. 109).

En bij W. SÖLCH over de "Orient-Express" (p. 114) staan volgende cijfers voor 1896 afgedrukt :

"(...)De direktie Keulen telde toen per trein gemiddeld :

- in juni : 32 personen
 - in juli : 47 personen
 - in augustus : 50 personen
 - in september : 30 personen
- met een piek van 69 reizigers !

In Oostenrijk was de opkomst nog geringer : amper 10 à 13 eenheden. Wat een "mager beestje", in onze ogen van 1995 althans, en het komt ontluisterend over, heel dat gedoe en die heisa rond "luxe"-treinen ! Ja en toch...toch néén : het kwam tegemoet aan de wensen en nood van een selekt, wèl zeer rijke en kapitaalkrachtige elite. En denk eraan, de tijden vóór 1914 waren bij uitstek een "klasse"-maatschappij, waar "Hoger-lager" het maatschappelijk leven uitmaakte en de regel was, waar het toenmalige "Systeem" volledig achter stond en dit "Stelsel" desnoods hardhandig wist te handhaven. De Oostenrijkse schrijver Stefan ZWEIG noemde het in zijn memoires "De wereld van gisteren".

Reizen is niet alleen ergens, op welke wijze dan ook, "trekken", soms dient er "overnacht" eventueel in combinatie met "eten". En daar duikt het begrip "hotel" (logiesmogelijkheid) op en als het om een rijk, elite-cliënteel gaat, komen wij terecht bij het thans nauwelijks nog bestaande fenomeen "Grand Hotel" (enkel het "Grand Hotel des Thermes" houdt nog stand aan onze kust die meer en meer "Vlaamse Kust" genoemd wordt).

Marc CONSTANT, een kenner van de geschiedenis van het kusttoerisme en archivaris van het gemeentearchief te Middelkerke, peilde naar de betekenis en impact van "De hotels aan de Belgische kust" vervat in de voortreffelijke essaybundel : "Te kust en te kuur" (1987)

"(...) Het cliënteel kwam uit diverse landen en trof elkaar op verschillende reisdoelen. Dat gegeven bracht de internationale groep van "Wagons-Lits" ertoe om luxueuze klasse-hotels op te zetten, de zgn : "Compagnie Internationale des Grands Hotels", o.m. in Egypte, Turkije, Italië, Frankrijk (Nice) en nog andere plaatsen (...). Te Oostende kocht de groep, in 1895, het eerste-klasse hotel "de la Plage" op de zeedijk (het derde hotel in de rij, rechts van het Kursaal); capaciteit : 350 bedden.

De hotelketen, een modern woord voor wat vanouds gedacht en gedaan werd, zocht uitbreiding en vier jaren later, in 1899 werd het toenmalige prachthotel (400 kamers !), het "Royal Palace Hotel" om het te noemen, het paradepaard. Slechts 8 jaren kon de uitbating van die mastodont gehandhaafd worden : het hotel bleek onrendabel en het werd in 1907 afgestoten en overgelaten; in 1911 werd ook het "Hotel de la Plage" van de hand gedaan.

Wij nemen een bocht, terug naar onze lokale geschiedenis van het internationaal spoorwegnet, - niet zonder nog even een passus uit M. CONSTANDT's voornoemd artikel te lichten (p. 114) :

"(...) Deze hotels waren de logische voortzetting van het beginsel dat de "Compagnie Internationale des Wagons Lits" zich stelde, namelijk : comfort bieden aan een mondain publiek. In die optiek wilde men, als het verlengstuk van de luxueuze treinen, een gamma hotels met luxe-cachet aanbieden aan de toerist. En dan stopte de reis niet in de trein, maar in het hotel van dezelfde groep".

Terug naar het station, waar de damp der locomotieven sissend en puffend de dienst uitmaakt. Zie daar de kruiers, het treinpersoneel en de mensen om wie het gaat, de reizigers, in het decor van "de treinreis naar het buitenland".

Tot de Eerste Wereldoorlog kwamen zeer veel Duitse en Engelse toeristen naar Oostende. In mindere mate de Fransen, niet alleen omdat de verbinding naar de "Koningin der Badsteden" te wensen overliet maar meer nog omdat de Noordfranse kust zelf kleppers van badsteden (o.m. Boulogne, Calais, Duinkerke) had die de concurrentie aankonden. Terloops even melden, dat de hoteliers bij ons voornamelijk uit Duitsland afkomstig waren.

Een luxe-trein als de "Orient-Express" was voor een elite bestemd die er nood aan had, en voor wie en door wie dit hele segment van het spoorwegverkeer bleef rijden. Tot de Eerste Wereldoorlog, maar ook daarna, al diende "men" zich, node en niet van harte, aan te passen aan de gewijzigde tijdsgeest en gebruiken.

Nog in 1894 kostte een reis met de "Orient-Express" viereneenhalf maal zoveel als het goedkoopste spoortarief, wat met zich meebracht, dat het "type Orient-Express" voor de zogenoemde burgerlijke middelklasse als te duur overkwam en dat bleef. Lange tijd werd vastgehouden aan het "reizen eerste klasse", tot pas midden-einde de twintiger jaren dit niet langer houdbaar en doenbaar was, en er ook in "ruimte-tweede-klasse" voorzien werd, een toegeving die er wel niet van harte gekomen is, neem ik aan.

In feite weten wij, althans ik, maar weinig over de eerste jaren van de "Orient-Express" uit Oostende. Wannéér juist kwam deze aftakking er, wààr (Keulen, Luik ?) vond de aansluiting plaats met de hoofdmoot die uit Parijs aangereden kwam ?

Aan dit exposé gaan twee versies vooraf : één opgesteld en neergeschreven voor "Open Monumentendag 1994" (algemeen thema : het verkeer). Een ander bleef ongepubliceerd, maar diende als voodracht voor onze heemkring in november 1994. Daags nadien mocht ik uit de handen van de heer Raymond VANCRAEYNEST kostbare aanwijzingen ontvangen, welke hij bij zijn opzoekingen bijeengehakt had uit "l'Echo d'Ostende" en die hij mij, onbaatzuchtig en gul, ter hand steld. Deze hier voorliggende derde versie, totaal herwerkt, aangevuld en opnieuw neergeschreven, won aan spankracht en in de breedte uitdeinend speurwerk, tot vreugde (en enige opluchting, toegegeven) van de opsteller van dit historisch essay.

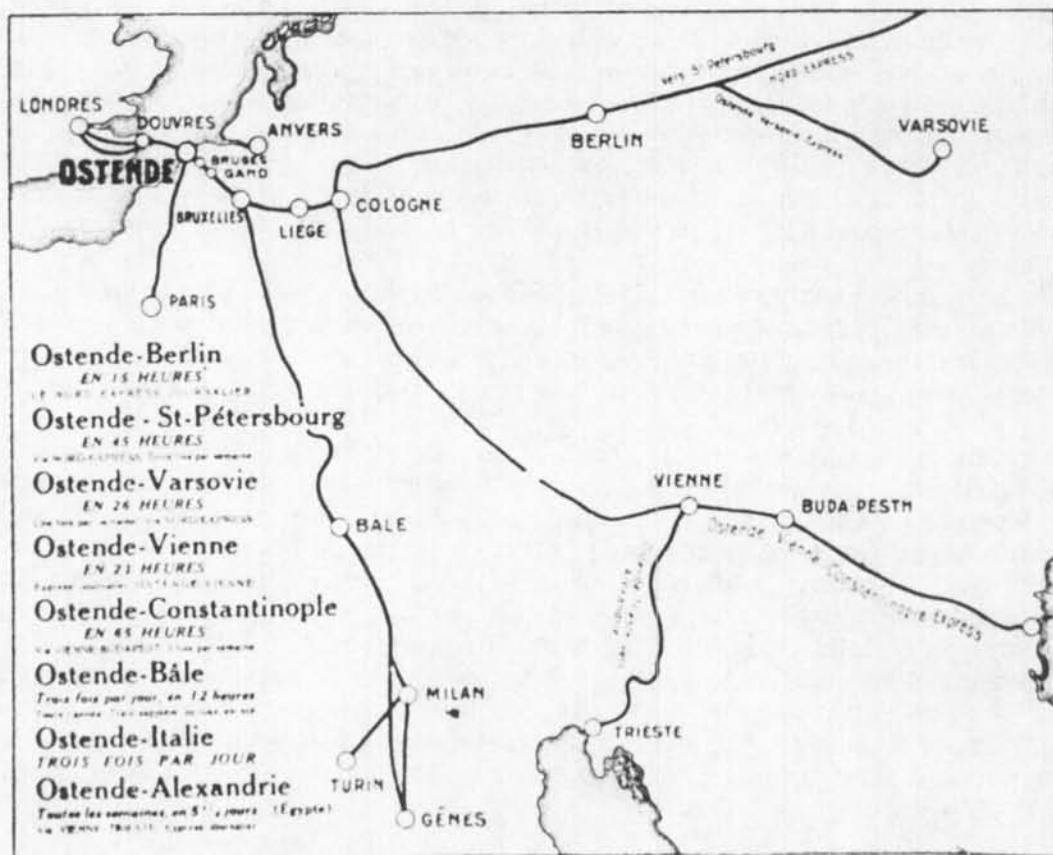
In de "Echo d'Ostende" (28-8-1884, p. 3, c) komt een passus voor waar reizigers er op attent gemaakt worden, dat de "Compagnie des Wagons Lits" te Oostende een agentschap heeft (te bereiken ofwel in het station ofwel in de Langestraat 36), waar de reizigers hun plaatsen kunnen bestellen voor alle lijnen van het kontinent.

Zelfs het personeel, dat toegevoegd en tewerkgesteld is aan de grote internationale treinen, komt er sprake in de "Echo" d.d. 4 juli 1885; het betreft een artikel opgenomen en geciteerd uit de nationale krant "La Chronique" :

"(...) Het gaat om een korps dat nauwgezet gekeurd en gekozen is; hun werk en arbeidsomstandigheden zijn moeilijk en zwaar (...). Qua snelheid en gemak van verbindingen-geven-en-leggen, lijkt de organisatie van de dienst goed op punt gesteld. Maar wat de werkverdeling onder de personeelsleden betreft, hebben wij onze twijfels (...)"

Wij gaan hier niet in op de viertal voorbeelden die erop wijzen hoe ongelijk (en toch voor ongeveer dezelfde tijdsduur voor eenieder) de vergoedingen in geld voorkomen. "Iedereen is gelijk voor de wet", officieel althans maar officieus zijn er heel wat mensen wat meer gelijk dan een ander.

En nu de internationale treinlijnverbindingen zelf die Oostende als begin- en einddoel hadden, met dien verstande dat voornoemde kuststad een belangrijke plaats innam én als haven voor doorgaand vervoer van passagiers naar Groot-Brittannië via de "Oostende-Dover"-lijn én als badstad eerste categorie op het Europese vasteland (enkel de Zuidfranse stad Nice was qua standing en prestige toen evenwaardig aan de "Koningin der Badsteden").



Ons "menu" aan en van internationale treinlijnen ziet er als volgt uit :

- de "Oostende-Wenen"-express
- de "Oostende-Wenen-Budapest"
- de "Oostende-Konstanza"
- de "Oostende-Triëst-Alexandrië"
- de "Oostende-Keulen-Neurenberg-Karlsbad"
- de "Oostende-Luxemburg-Milaan (-Rome)"
- de "Nord-Express", t.w. Oostende-Keulen-Berlijn-Warschau- Sint Petersburg
- de "Oostende-Suisse"-express : Oostende-Luxemburg-Basel-Luzern
- de "Oostende-Parijs"
- de "Orient-Express" (reeds ter sprake gekomen)

I. DE "OOSTENDE-WENEN"-EXPRESS en "OOSTENDE-KONSTANZA"-EXPRESS

Begin april 1894 (1) werd een nieuwe treinverbinding, tussen Oostende en Wenen, opgestart en een veertigtal beambten werden hiervoor aangetrokken. Een kantoor werd voorzien en geïnstalleerd in de Kapellestraat, nr. 31. Deze luxetrein zal mogelijk maken, dat het traject tussen Oostende en Wenen 24 u 25' in beslag neemt, terwijl de afstand tussen Londen en Wenen een tijdsduur van 29u 20' zal bedragen, - twee uren minder dan de tot hiertoe snelste trein tussen Londen-Oostende-Wenen nodig heeft.

Even wordt allusie gemaakt op de "Orient-Express" : "Men weet, dat de O.-E. op maandag, donderdag en vrijdag (uit Oostende) vertrekt, richting Boekarest en Constantinopel. Om vanuit Wenen terug te keren op dinsdag en zaterdag. De "Oostende-Wenen"-express zal elke dag vanuit Oostende afreizen : om 15u 55' (na aankomst van de mailboot) om 's anderendaags de stad Wenen te bereiken om 16u 20'. Zowel de "Orient-Express" als de "Oostende-Wenen"-express zullen op elkaar aansluiting geven. Wat de terugreis betreft, er wordt gezorgd dat de reizigers met de mailboot van 10u 45' meekunnen; daarom zal de "Oostende-Wenen"-express een dag eerder, omstreeks 11u in de morgen, een aanvang nemen om de morgen daarop, om 9u 55', het Zeestation te Oostende binnen te rijden".

Op 2 juni 1894 werd effectief de nieuwe lijn in gebruik genomen, na de aankomst van de mailboot van 15u 30' (2). Het treinstel was samengesteld uit een slaapwagen, een restauratiewagen en salontreincoupés die zeer rijkelijk ingericht waren. Op de voorziene tijdsduur kon nog ruim 25 minuten ingewonnen worden.

Zes jaren later, vanaf 1 mei 1900 (3), werd het traject verlengd tot Boedapest; aantal uren rijden : 09.30 uren. In het krantenartikel werd erop gewezen, dat dit tot hiertoe enkel mogelijk was met de wekelijkse trein "Oostende-Konstanza".

De studie, door W. SÖLCH, gewijd aan de "Orient-Express" maar waar o.m. de verbindingen naar Wenen uitvoerig ter sprake komen, biedt een afwijkende en eigen versie (4). Volgens zijn bevindingen werd de lijn "Oostende-Wenen" vanaf november 1895 eenmaal per week naar het oosten verlengd tot de Roemeense havenstad Konstanza, onder de benaming "Oostende-Wenen-Konstanza"-express.

Vier en een halfjaar later, vanaf 1 mei 1900, werd aan de tijdsfrequentie gesleuteld. De dienstregeling werd aangepast aan de "Orient-Express"-trein, zodat de afgelegde weg ten oosten van Wenen gemeenschappelijk werd. Met als gevolg dat dagelijks Boedapest aangedaan werd, tweemaal per week Konstanza (Roemenië, aan de Zwarte Zee) en driemaal per week Constantinopel (Istanbul) ! Maar er deed zich een hapering voor : de aansluiting van de "Oostende-Wenen"-express werd in haar tijdsschema gehinderd en bemoeilijkt door vertragingen die konden oplopen tot 103 minuten ! Na beraad werd overeengekomen om nog hoogstens één uur wachttijd op de aansluiting in te calculeren. Aan de hand van een bewaard dienstreglement is het ons bekend, dat althans voor 1909 (en voorheen ?) de gemeenschappelijke route verzekerd was. Steeds volgens W. SÖLCH bereikte aldaar het internationaal treinverkeer, vanaf 1911 (tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog), met luxetreinen een piek : per week driemaal een treinstel naar Konstanza, zelfs viermaal per week naar Constantinopel ! Moeilijk te bevatten voor ons, anno 1995, maar ik heb het nog eens nagelezen en daartegen is niets in te brengen.

De verbinding Wenen-vanuit-Oostende bestaat thans 101 jaar, het mag en het dient in herinnering gebracht te worden. Toch is het eeuwfeest (1894-1994) nagenoeg ongemerkt en schier niet besproken, tenzij door mensen die vertrouwd zijn met "het spoor". En ik vind het jammer, temeer dat in de loop van het najaar 1995 (straks dus) deze lijn "ingeknot" wordt tot Brussel. Andermaal verliest het kwijnende Oostende een mooie veer uit een in de loop der voorbije decennia fel kaalgeplukte hoed. Exit "Oostende-Wenen". Jammer.

II. DE "OOSTENDE-TRIEST-ALEXANDRIE"-EXPRESS

Bij wijze van introductie is het goed melding te maken van een bericht, eind december 1894 uitgebracht, van wat wellicht nooit werkelijkheid is geworden, maar belangrijk genoeg geacht wordt om, hier in vertaling, aangekaart te worden (5) :

"(...) De C.I.W.L. heeft schikkingen getroffen met diverse spoorwegmaatschappijen alsook met de Scheepvaartlijn "Khédive". Met als gelukkig te noemen resultaat dat, vanaf 6 januari 1895, een speciale luxetrein elke zondag in direct traject vanuit Oostende naar Constantinopel zal rijden; vandaar zal onmiddellijk in directe lijn een pakketboot afvaren naar Alexandrië (Egypte). De reis over land geschiedt per trein via Brussel, Keulen, Frankfurt, Neurenberg, Wenen, Budapest, Belgrado, Sofia en Constantinopel. Een reis van Londen naar Alexandrië met deze route doet men op vijf dagen tijd, en de kosten zijn dezelfde als te Brindisi (Italië). Voornoemd speciaal treinstel bestaat uit twee slaapwagens en neemt enkel "reizigers 1ste klasse" op (einde citaat)".

Brindisi. Dit woord, deze stad komt nog ergens voor in mijn nota's ? Even zien. Ha, ja. Lees maar (6) :

"(...) Is het ogenblik niet aangebroken voor de Minister belast met de Spoorwegen om de onderhandelingen te hervatten met Engeland en Italië,

eertijds reeds ingezet, met het oog op omleiding van het traject van de "mailboot op Indië" (la malle des Indes), momenteel door de lijn (van de concurrentie) "Calais-Brindisi" gebruikt ? (einde citaat)".

Het is nadien nooit meer ter sprake gekomen of ergens afgedrukt in een weekblad (voor zover ik kon nagaan, dus onder voorbehoud hier neergeschreven). Wel rept W. SÖLCH (7) insgelijks over dit, zonder betwisting belangrijk, onderdeel van het internationaal spoorwegverkeer, maar het komt mij te vaag voor en, eerlijk gezegd, de volle draagwijdte ontsnapt mij. En toch vond ik het verkieslijk om dit segment niet te negeren.

De lijn "Oostende-Triëst-Alexandrië" : dààr zijn meer concrete gegevens voor handen (8) :

"(...) Ten gevolge van een contract tot oprichting van een ultra-snelle verbinding tussen Oostende, Triëst en Alexandrië (in Egypte) zal de express-trein "Oostende-Wenen", op zondag vanuit Oostende eenmaal per week, doorrijden tot Triëst alwaar een stoomboot de overvaart maakt naar Alexandrië; idem wat de terugreis op zaterdag betreft. Deze dienst zal de benaming "Trains express Ostende-Triëst" meekrijgen en voor het materiaal zorgt de C.I.W.L."

Triëst was vóór 1914-1918 dé belangrijkste havenstad van het Oostenrijkse Keizerrijk, met scheepsvaartlijnen die zelfs tot in Indië, China en Japan leidden. De bezettingsgraad van voornoemde luxe-trein, zo wist W. SÖLCH uit te vissen (9), bedroeg amper 4 à 5 personen per reis - een gevolg van al te veel concurrentie, hier buiten beschouwing gelaten - zodat op 1 mei 1900 overgeschakeld werd op een gewone, "normale" sneltreinverbinding. Pas in 1909 (tot het uitbreken van Wereldoorlog I in 1914) bleek de lijn, dankzij de kortere "Tauernbahn", rendabel te worden.

Gelet op het succes dat de lijn "Oostende-Wenen" had, een organisatie die klinkende resultaten gaf, dachten de Spoorwegen van België aan het inrichten en uitbaten van drie nieuwe internationale treinlijnen : Oostende-Luxemburg-Rome, Oostende-Keulen-Berlijn en Oostende-Keulen-Karlsbad; er werd ook gedacht aan een verbinding tussen Oostende en het Russische Keizerrijk, m.n. naar de hoofdstad Sint-Petersburg. Deze vier opgesomde treinreizen zouden stuk voor stuk een gevoelige tijdswinst opleveren. De overheid had het voornemen de organisatie zo degelijk mogelijk op te vatten en uit te bouwen; één van de eerste maatregelen die uitvoering kregen, was de aankoop van een groot terrein in de nabijheid van het Zeestation om er een werkplaats op te starten en de bouw van een wagenloods om onderdak te bieden aan het materieel (10), uitgaven ten belope van meerdere honderdduizenden frank ! De bedoeling was het trafiek dat momenteel naar Calais en Harwich vaarde, binnen de afzienbare tijd te "bekeren" tot de lijn Oostende-Dover. De C.I.W.L. bundelde haar krachten met de Staatsspoorwegen met het oog op expansie der activiteiten en haar taak was te voorzien in de bouw van het luxematerieel van de nieuwe sneltreinen.

III. DE "OOSTENDE-KEULEN-NEURENBERG-KARLSBAD"-EXPRESS

Een verbinding die er vlug kwam, was "Oostende-Keulen-Neurenberg-Karlsbad". Dit was toen, en ook nog tussen de twee wereldoorlogen, een kuuroord van Europees formaat ! Gelegen in het toenmalige Oostenrijkse Keizerrijk berustte haar faam, kracht en renomme op de geneeskracht van zijn twaalf "glauber"-zoutbronnen, die met temperaturen tussen 43° en 72° C te voorschijn komen. Deze bronnen zijn vooral gegeerd bij ziekten van lever en gal, evenals maag en darmen. Sedert 1711 nam de uitbouw als kuuroord een aanvang; de bronnen waren reeds sedert de Romeinse tijd bekend. De stad Karlsbad, nu Karlovy Vary geheten, behoort tot Tsjechië, na een twistappel en buit te zijn geworden van Nazi-Duitsland (najaar 1938 : de annexatie van "Sudetenland"); momenteel (ca. 1988) telde men 56.300 inwoners. Het aantal kuuroord-gasten was van 1880 tot ca. 1910 bijna verdrievoudigd, van wie 50 % van het totaal van over buitenlandse grenzen kwam. Geen wonder dat de Engelse "South Eastern Railway" een verbinding Londen-Karlsbad aanvroeg en verkreeg.

Ook deze verbinding werd een onderdeel van de "Oostende-Wenen"-express (11) en kwam pas op 1 juli 1895 echt in gebruik.

Heenreis (maandag, woensdag en vrijdag)

Oostende	V.	16 uur
Neurenberg	A	7u 24'
	V	7u 52'
Eger	A	11u 04'
	V	11u 09'
Karlsbad	A	12u 15' 's middags

Terugreis (dinsdag, donderdag en zaterdag)

Karlsbad	V	15u 40'
Eger	V	17u 23'
Neurenberg	A	20u 12'
	V	20u 30'
Oostende	A	10u 09'

Merkwaardig om weten is, dat de C.I.W.L. opnieuw naast het Kursaal te Oostende over een agentschap de beschikking had waar reservaties konden opgenomen worden én voor haar treinen en voor haar hotels in het buitenland ! Het waren werkelijk tijden van expansie en hoogconjunctuur...

IV OOSTENDE-KEULEN-BERLIJN-SINT PETERSBURG : de "NORD EXPRESS"

Reeds in 1873 reed een internationale slaapwagentrein tussen Oostende en Berlijn, het eerste internationale traject dat voorkwam op het Duise spoorwegnet.

Er waren plannen voorhanden om een luxueuze sneltrein in te lassen, vanuit Oostende over Keulen naar Berlijn. Maar dit stuitte aanvankelijk op verzet vanwege de Pruisische spoorwegen die al reeds meerdere treinen deden rijden tussen Keulen en Berlijn en de C.I.W.L. enkel als indringer en lastpost aanzagen. Meer nog, voornoemde treinen bestaan uit salonwagens (1ste én 2de klasse), benevens restaurant-wagens; én er dient slechts een zeer klein

WAGONS-LITS WERKPLAATS OOSTENDE

82

Weekblad voor Oostende en omliggende

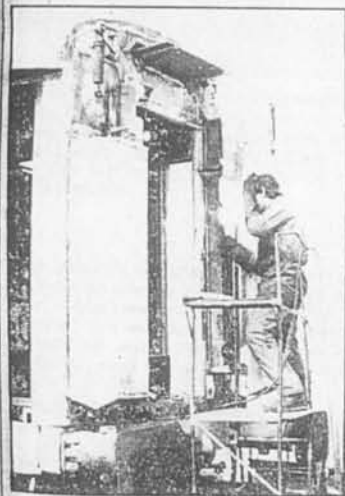
Redactie: Nieuwpoortlaanweg 27, 8400 Oostende
Tel. 051 58 21 50 - Luncheon 20fr

tijdingen



Achtste jaargang nr. 47 - 4 december 1981 - 40 blz.

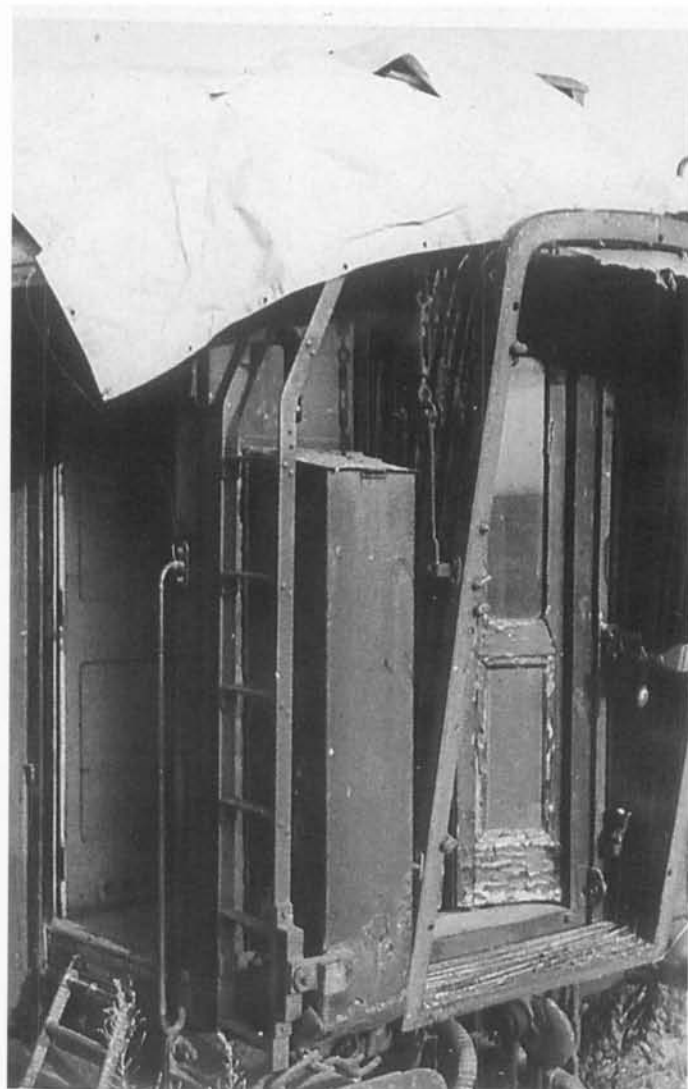
EKSKLUSIEVE FOTOREPORTAGE HISTORISCHE ORIENT-EXPRESS WAGONS IN RESTAURATIE TE OOSTENDE



Momenteel werken tientallen gespecialiseerde arbeiders in de Oostendse Wagons-Lits-werkhuizen aan de restauratie van elf oude slaapwagons van de "Compagnie Internationale des Wagons-Lits".

Een rijke Amerikaan, James Sherwood heeft nl. het idee gehad om de wereldvermaarde Orient-Express-verbinding nieuw leven in te blazen met gerestaureerde W.L.-treinstellen uit de twintiger jaren.

Voor de werkgelegenheid in eigen streek geen on aardige klus, als men weet dat er 100 arbeiders dienden aangeworven. Lees vanaf blz. 16.

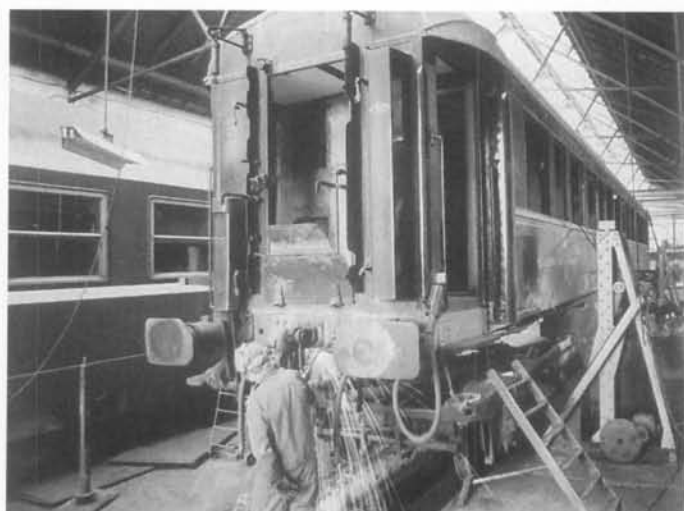


Van onze reporter ter plaatse

*Doorroest, geblutst...
Herstel dringend gewenst!*

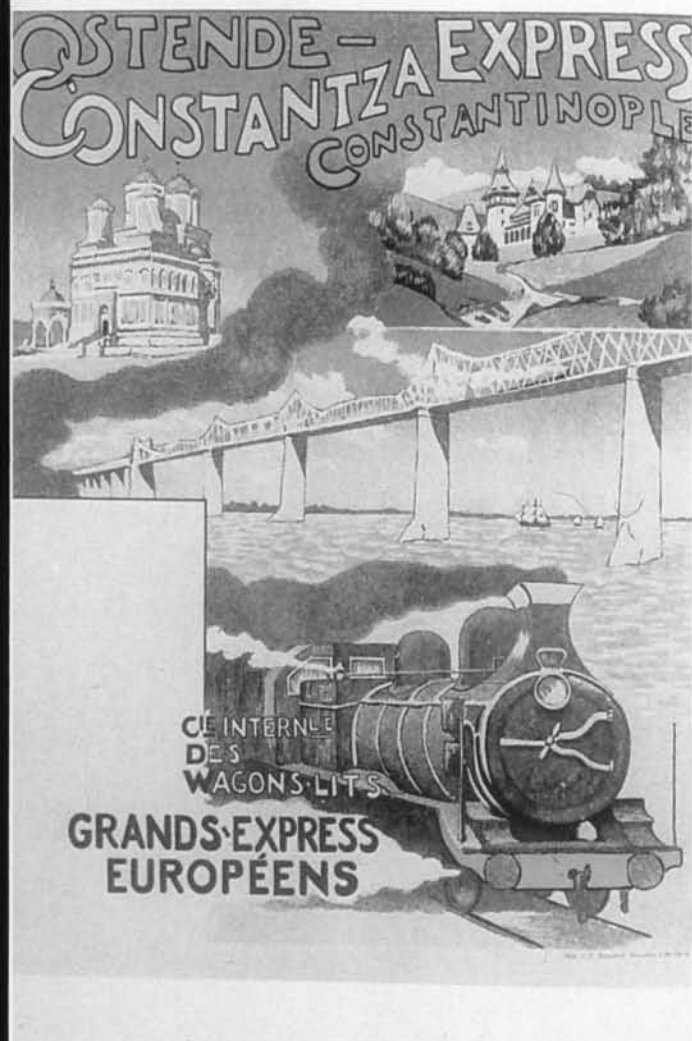


Ateliers vóór 1914.



Werkzaamheden ca. 1980.

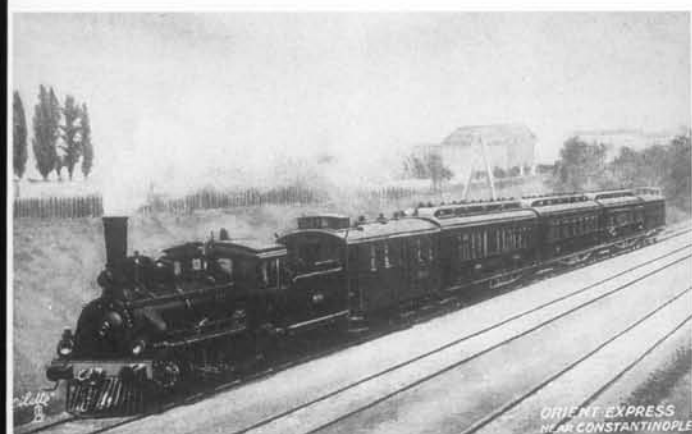
INTERNATIONAAL TREINVERKEER



Vóór 1914.



«Oostende-Istanbul»
tijdens de dertiger jaren.



Treinstel
«Oriënt-Express»



»Oostende-Kaai«-station.
Vóór 1914:
personeel internationale treinen.

supplement bovenop de gewone prijs voor de reis betaald te worden (12).

Onder de hoofding "Ostend for Ever" bracht de "Echo d'Ostende" het nieuws dat een nieuwe lijn "Londen-Oostende-Sint Petersburg, waarover men reeds lang spreekt", ingehuldigd zal worden op 14 mei 1896. Vertrek uit Londen : elke zaterdag, rond 10 uur 's morgens; terugreis per boot op donderdag. Te land wordt voor het materieel ingestaan door de C.I.W.L. "Encore une bonne affaire pour nos malles !" (13). Een bericht d.d. 30 april 1896 (14) rectifieert de inhuldigingsdatum op zaterdagmiddag 9 mei 1896, om 16u 30' en vermeldt uitdrukkelijk de benaming voor deze nieuwe lijn : de "Nord Express", wekelijks rijdend van Oostende via Keulen naar Berlijn, Eydtkuhnen en Sint Petersburg. Verder werden schikkingen getroffen voor een vierde boot tussen Oostende en Dover, elke donderdag en dit vanaf donderdag 14 juli 1896; uur van vertrek : 13u 20' na aankomst van de "Nord Express n° 53" (sic) in het Zeestation.

Een bericht in dezelfde krant d.d. 10 mei 1896 geeft nog meer details :

Zaterdag 9/5	: Oostende	V	16u 30'
	Brussel Noord	V	18u 13'
	Luik	V	20u 07'
	Keulen	V	23u 34'
Zondag 10/5	Berlijn	V	8u 40'
Maandag 11/5	Sint Petersburg	A	4u (Russische tijd)

In minder dan 46 uren werd het volledig parcours afgelegd en de enige halte van enig belang was aan de Russische grens waar ook van rijtuigen verwisseld werd (daar in Rusland de spoorbreedte groter is).

De terugreis was voorzien op dinsdag 12 mei, om 16u 45' vanuit Sint Petersburg. Aankomst te Oostende op donderdag 14 mei 1896, om 13u 12', alwaar een speciale mailboot (de "Léopold II") klaar ligt voor de doorreis naar de wereldstad Londen.

Evenals de "Orient-Express" was Oostende geen hoofdtak, wel een zijtak van de "Nord Express" (15). De Belgische Spoorwegen hadden een overeenkomst gesloten met de Franse "Compagnie du Nord" om vanuit Parijs een sectie van de luxe-trein "Nord Express" op zaterdag 9 mei, om 14u 15', te laten vertrekken richting Luik alwaar ze met de trein uit Oostende samengevoegd werd. Zelfde manier van scheiden, opnieuw te Luik, bij de terugkomst op donderdag. Luik : 9u 50', Parijs : aankomst om 15u 25'.

Het reiscomfort mag als tamelijk gerieflijk bestempeld worden. De reizigers behoorden tot de geprivilegeerden : zij reisden ofwel met een vrijkaart (omwille van hun functie, bv. parlamentslid), ofwel behoorden zij tot de elite van die tijd : hetzij diplomaten, koeriers en groot-industrieëlen. Nog een andere categorie waren Russische grootvorsten en grootgrondbezitters, of ook nog Duiste ambtenaren en militairen (dé groepen die het voor het zeggen hadden in het Duitsland van Keizer Willem II).

In 1914, na achttien jaren dienst, hield de "Nord-Express" voor een lange tijd halt : Europa was in oorlog ! Pas in 1925 hernam de activiteit zoals vóór 1914 : dagelijks tussen Parijs en

Berlijn, en driemaal wekelijks naar Warschau. België is fel betrokken gebleven in deze internationale lijndienst en deze had veel bijval, vooral bij zakenmensen (V.LAMALLE, Histoire des chemins de fer belges, Bruxelles 1953, p. 146-147). Het was één der best beklante treinen op het Europese net vóór 1939.

De benaming "Nord Express" bleef tot op heden bestaan. Maar wel volgde zij nu een route Oostende via Keulen naar Noord-Duitsland en Denemarken (Bremen-Hamburg-Kopenhagen) en het hele jaar door een dagelijkse nachttrein met slaap-, lig- en zitplaatsen. Waarschijnlijk zal deze trein, in de loop van het najaar 1995, niet langer verder meer Oostende als eindpunt hebben maar wel Brussel.

Volgend gegeven kan ons even doen glimlachen : "d'Ostende en Chine en 14 jours" ! : het is slechts een fait-divers maar kenschetsend voor een vorm van triomfalisme, einde 19de eeuw. "The sky is the limit !", beweren sommigen onder ons, einde 20ste eeuw. Luisteren wij naar de "Echo d'Ostende", 19-1-1897, p. 3 (b-c) :

"Op 1 juli 1901, wanneer de Transsiberische Spoorweg zal voleindigd zijn, zal men vanuit Oostende naar Wladiwostock reizen in 297 uren (of 12,5 dagen). Totale lijnlengte : ca. 14.000 km ! In Siberië zal de trein een snelheid van slechts 42 km/uur halen. Niettemin zal de afstand tussen enerzijds Oostende en anderzijds China en Japan op 14 dagen tijd kunnen afgelegd worden (langs het Kanaal van Suez nu : 38 dagen !)".

V. DE "OSTENDE-SUISSE"-EXPRESS

Zoals eerder geschreven : de "Oostende-Wenen"-express heeft immer, met wisselend sukses maar toch..., oostwaarts haar weg gevonden. Zuidwaarts denderde een tweede, nu nog bestaande en nog elke nacht verzekerde internationale trein : naar Basel (op de grens van Zwitserland) en verderop (naar Milaan eertijds, maar momenteel is de plaats van vertrek wel vanuit Brussel omwille van het rendement).

Ik vond een aanwijzing op een toeristische kaart, gepubliceerd nog kort vóór 1914, waar het internationale treinnet vertrekkend vanuit Oostende uitgetekend staat. En waarop vermeld staat, dat (zeker kort) vóór 1913 of 1914 het gehele jaar door driemaal daags treinstellen naar Basel, heen en terug, op 12 uren tijds reden. Tijdens het zomerseizoen werd nog een supplementaire, dus een vierde eenheid ingelegd ! 's Jonge, dit waren tijden....

Veel raak ik ditmaal niet kwijt qua bijzonderheden bij gebrek aan bronmateriaal. Tenzij een dienstnota d.d. einde oktober 1884. Ik citeer :

"(...) De dienst van de slaaprijtuigen, die tussen Oostende en Basel en vice-versa in stand gehouden wordt, zal verlengd worden tot Chiasso, vanaf 1 november 1884, en tot Milaan vanaf een datum die later zal vastgelegd worden".

Een weergave van de dienstregeling kan nuttig zijn :

HEEN	Oostende	14u 50'
	Brussel	17u 40'
	Luxemburg	23u 11'
	Basel	7u 30'
	Luzern	10u -
	Chiasso	18u 14'
	Milaan	19u 41'
TERUG	Milaan	7u 30'
	Chiasso	8u 55'
	Luzern	17u -
	Basel	18u 10'
	Luxemburg	3u -
	Brussel	7u 51'
	Oostende	10u 05'

Interessant om weten is de prijs der treinkaarten :

Oostende-Chiasso	26,00 fr.
Oostende-Milaan	29,75 fr.

Gedetailleerd : Oostende - Basel	18,00 fr.
Basel-Chiasso	8,00 fr.
Chiasso-Milaan	3,75 fr.

Deze lijn, het ligt voor de hand, kende reeds vóór 1884 haar ontstaan maar meer is mij tot hier toe niet bekend. Des te gelukkiger maakte mij de speurtocht in de "Echo d'Ostende" :

- 9-5-1901, p. 3 : Er wordt in ernst gedacht aan een nieuwe lijn tussen Oostende en Genève.
- 30-6-1901, p. 3 : "Ostende-Suisse"-express : Oostende-Basel-Luzern. Een nieuwe luxe-trein, dagelijks vanaf 1 juli tot 30 september.
1e vertrek, vanuit Basel : zondag 30 juni 1901, aankomst te Oostende-Kaai, rond 10u 40'.
1e vertrek, vanuit Oostende : maandag 1 juli 1901, om 16u 35'.
- 22-6-1908, p. 2 : een klachtuiting : "Une concurrence à la ligne Ostende-Bâle" op komst : "Meerdere Engelse kranten kondigen aan dat binnenkort een nieuwe direkte verbinding tussen Londen en Zwitserland ingericht wordt, - via Dover, Calais en Laon, in een tijdsspanne van 17 uren. En in hogere kringen wordt geen gehoord gegeven aan dringende verzoeken om gepaste maatregelen te nemen, opdat de opkomende concurrentie met enige kans op slagen "gecounterd" kan worden". En dan deze hartekreet : "Toujours, comme on voit, la sollicitude gouvernementale pour Ostende...".

Enkel wat geschreven was, is tot ons gekomen, en ik weet het, is een manke, eenzijdige bron en kan slechts iets van wat eens was, weergeven.

VI. DE "OOSTENDE-PARIJS"-LIJN

Door diverse auteurs is de geschiedenis der spoorwegen reeds uiteengezet. Recent nog (1988) heeft Frans WAEYAERT "Sporend door Noordwest-Vlaanderen" samengesteld en in het licht gegeven. Hij vond volgend gegeven (p. 37)

"1848 - Vanaf 15 februari 1848 werd een nachttrein ingelegd tussen Oostende en Parijs. De trein vertrok om 22 uur uit Oostende, reed via Brugge, Kortrijk, Rijsel en kwam te Parijs aan om 8 uur 's morgens".

Wel ontbreekt een bronvermelding, maar ik twijfel niet aan de geloofwaardigheid. Enkel deze beperking : onder welke vorm, in welke mate kreeg dit gestalte ? Nog een stapje verder en "Kon het reeds in die tijd" ?

Dank aan de speurzinn van de heer R. VANCRAEYNEST is de historiek van deze lijn voor mij duidelijker gemaakt en, althans in grote trekken, opgehelderd :

Uit de "Echo d'Ostende" :

- 11-12/3/1914 : het neerleggen in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, op 5 maart 1864, van een wetsvoorstel die de regering toelating zal geven een concessie te geven voor een spoorweg tussen Oostende en de Franse grens, richting Armentières, over Torhout en Ieper
16-1-1896 : dubbel spoor in aanleg tussen Oostende en Torhout.
08-12-1896 : Oostende-Torhout werd op dubbel spoor gebracht tot Eernegem. Binnenkort zal men verder gaan. Gehoopt wordt het werk te beëindigen tegen 1 juli 1897.
28-3-1897 : Vanaf 1-4-1897 zal het dubbelspoor tussen Eernegem en Wijnendale in gebruik genomen worden.

Een belangrijke bron is het "Bulletin Communal d'Ostende". In het jaarboek 1890 (p. 82) komt volgende passus voor :

"(...) Verbinding tussen Oostende en Parijs - aanbrengen van affiches in de stations. - (...) In een vergadering die kort geleden te Parijs plaats greep tussen beheerders van de "Compagnie du chemin de fer du Nord", van de Belgische spoorwegen en van de "Compagnie de la Flandre occidentale" heeft men definitief een beslissing genomen wat de treindienst tussen Parijs en Oostende betreft (seizoen 1890). Te weten : (1) elke dag zullen twee directe treinen rijden tussen Parijs en Oostende heen en terug; (2) voor de reizigers met vertrek uit Parijs of uit één van de tussenliggende steden op het parcours, in de loop van zaterdag, zullen de biljetten heen en terug geldig zijn tot dinsdag; (3) toelating door voornoemde "Compagnie...du Nord" wordt verleend tot aanplakken, in alle Franse stations, van een grote geïllustreerde affiche, aangemaakt op kosten van de Stad Oostende en die het uurrooster van de

treinen tussen Parijs en Oostende (heen en terug) zal behelzen (...)"

Deze regeling kwam tot stand, door bemiddeling enerzijds van de Oostendse Kamer van Koophandel en anderzijds door de vele, geduldige "démarches" van de heer Edouard VAN IMSCHOOT, een Oostendenaar die te Parijs woonde en die veel tijd besteedde om tot dergelijke, voor onze Stad, gunstige regeling te komen.

Een bevestiging hiervan en nog meer gedetailleerd biedt het "Algemeen rapport van de werkzaamheid (van de Kamer van Koophandel) : 1880-1890". Uitgaande van de vaststelling dat nog in 1879 het traject Rijsel-Oostende 5 uren in beslag nam. Bovendien lieten de verbindingen tussen Oostende en zowel Duitsland als Zwitserland niets te wensen over, "(...) omdat men, in het belang van de post- en pakketboten, gehouden was aan snelle verbindingen. Maar dit geldt niet voor onze verbinding met het Noorden van Frankrijk (...)"

Verdere wetenswaardigheden worden opgedist. Sedert 1879, en opeenvolgend, werd de verbinding tussen Rijsel en Oostende vergemakkelijkt :

- (1) invoege brengen van direkte treinen naar Rijsel zonder wisselen van rijtuigen;
- (2) instellen in 1885 van biljetten, heen en terug, die geldig zijn voor 2 of 3 dagen tussen sommige grenssteden en Oostende;
- (3) opdrijven van het aantal "trains de plaisir" (nu verdwenen maar in die tijd een steunpilaar voor het toenmalige "ééndagstoerisme");
- (4) aanpassing van de uurroosters;
- (5) opening van de lijn Roeselare-Menen in 1890 als treinspoorlijn. Het was van kapitaal belang, dat het géén trambuurtspoorlijn werd, zoals door een maatschappij in 1885 aangevraagd is en in 1886 verijdeld werd door de "Société des chemins de fer de la Flandre Occidentale". De treinverbinding Roeselare-Menen werd op 15 juli 1889 ingehuldigd en nog hetzelfde jaar kreeg Oostende verbinding met Parijs door een direkte trein. Het jaar daarop, in 1890, reden twee treinstellen per dag naar en van Parijs.

De Kamer van Koophandel en Nijverheid van Oostende zorgde ook voor publiciteit om de "Koningin der Badsteden" in het buitenland te verkopen. "Dit kon d.m.v. affiches : ca. 3.500 exemplaren werden gedrukt met twee zeer mooie en gekleurde zichten op Oostende-als badstad". In Frankrijk werden 2.000 affiches door de zorgen van de "Compagnie du Nord" verdeeld, terwijl de Kamer van Koophandel instond voor de verdeling van 1.000 exemplaren in Engeland en 500 ex. respectievelijk in Duitsland, Oostenrijk-Hongarije, Zwitserland, Italië, Portugal, enz. Daarnaast werden uurroosterkaarten aangebracht zowel in de rijtuigen van de "Compagnie du chemin de fer du Nord" als door bemiddeling van deze maatschappij verdeeld in hotels, cafés en restaurants der voornaamste steden die haar spoorwegnet bedeeft. Zoals geschreven maar nog eens aangehaald : alle gegevens werden aangetroffen in het "Rapport général sur les Travaux de l'Association Commerciale d'Ostende depuis sa fondation : années 1880-1890", p. 24-27. Nog

één kleine parenthese. Vermeld wordt dat in 1885 het jaar was dat de bevoering voltooid werd "de notre magnifique digue, qui en a fait une promenade unique". Oostende was mooi en wist zich aantrekkelijk voor te doen, dààr was men zich goed van bewust !

Volgen wij nu de evolutie, even na 1900, en daarvoor kunnen wij opnieuw te rade gaan in de kolommen van de "Echo d'Ostende" :

- 31-5-1903 : Oostende-Rijsel - 6 x daags verbindingen, telkens heen en terug, naar en vanuit Rijsel via Menen of Kortrijk.
 07-6-1904 : Oostende-Parijs - Direkte en snelle verbinding, heen en weer (periode 1 juni - 30 september) : 3 direkte verbindingen per dag en per richting.

OOSTENDE-PARIJS

Uurregeling

Oostende	vertrek	7.00	11.06	17.12
Torhout				
Kortrijk	aank.	8.08	12.12	18.21
	vertrek	8.13	12.17	18.26
Moeskroen				
Tourcoing				
Roubaix				
Lille	aank.	9.03	13.11	19.16
	vertrek	9.10	13.35	19.30
Douai				
Arras				
Amiens				
Paris	aank.	12.05	17.24	22.25

Samenstelling treinen, vanuit Oostende

- 7u : 1 restaurant-rijtuig en "des voitures directes" vanuit Oostende naar Parijs.
- 11u 06 : "des voitures directes" tussen Oostende en Parijs. 1 salonrijtuig tussen Oostende en Rijsel.
- 17u 12 : 1 restaurant-rijtuig en "des voitures directes" van Oostende naar Parijs.

PARIJS-OOSTENDE

Uurregeling

Parijs	vertrek	8.20	13.05	17.25
Amiens				
Arras				
Douai				
Rijsel	aank.	11.15	16.55	20.15
	vertrek	11.28	17.05	20.24
Roubaix				
Tourcoing				
Mouscron				
Kortrijk	aank.	12.14	17.47	21.01
	vertrek	12.19	17.52	21.06
Oostende	aank.	13.26	19.00	22.12

Samenstelling treinen, vanuit Parijs

- de trein van 17u 25' stopt enkel op zaterdag te Torhout ten einde verbinding te geven met Blankenberge en Heist.

- de treinen van 8u 20' en 13u 05' : de reizigers dienen te Rijsel over te stappen, richting Blankenberge, Heist en Brussel; een direkte trein daarheen is voorzien.

- op elke van de drie verbindingen "Parijs-Oostende" zijn "des voitures directes" voorhanden.

Een wagon-restaurant wordt voorzien, enerzijds vanuit Rijsel (om 11u 28') naar Oostende, en anderzijds vanuit Parijs (om 17u 25') naar Oostende. Een salonrijtuig wordt aangehecht aan de trein vanuit Rijsel (om 17u 05') naar Oostende.

Nog zijn er klachten, najaar 1905, volgens de "Echo d'Ostende" d.d. 12-10-1905, p. 1 (b-c) :

"(...) De treindienst richting Duitsland is redelijk goed georganiseerd; de aansluitingsmogelijkheden zijn vrij goed, al is er geen perfectie; de rijtuigen bieden het gewenste comfort.

De dienst die naar Frankrijk verzekerd wordt, laat veel te wensen over in menig opzicht; het traject duurt lang en de aansluitingen zijn slecht. Om die reden keren vele Fransen zich af van onze kust en zij geven de voorkeur aan hun eigen badsteden. Die zijn veel minder mooi en minder aantrekkelijk te noemen dan de onze, maar zeker en vast beter ontsloten door snelle en gerieflijke treinen én voor schappelijk prijzen !

Dààrom is de zgn. "Mouvement Géographique" voorstander van nog een nieuw tracé en pleit voor een spoorlijn gaande van Oostende naar Diksmuide, Ieper, Armentières, Lens en Arras. Tot op heden bestaan reeds drie lijnen die van Oostende naar Parijs leiden :

- via Kortrijk
- via Menen
- via Rijsel

Nog meer gedetailleerd betekent dit :

1) de bestaande lijn Parijs-Oostende, via Kortrijk :

telt 339 km :	Parijs-Rijsel	247 km
	Rijsel-Moeskroen	18 km
	Moeskroen-Kortrijk	13 km
	Kortrijk-Torhout	36 km
	Torhout-Oostende	25 km

	in totaal	339 km

2) de bestaande lijn Parijs-Oostende, via Menen

telt 329 km :	Parijs-Rijsel	247 km
	Rijsel-Menen	26 km
	(langs Tourcoing)	

Menen-Roeselare	18 km
Roeselare-Torhout	13 km
Torhout-Oostende	25 km

in totaal	329 km

3) de bestaande lijn Parijs-Oostende, via Rijsel over Komen, Ieper Kortemark, Torhout)

telt 341 km :	Parijs-Rijsel	247 km
	Rijsel-Komen	23 km
	Komen-Ieper	13 km
	Ieper-Oostende	58 km
	(over Kortemark)	

	in totaal	341 km

De nieuw-voorgestelde maar nog niet uitgebate lijn (verre vandaar !) Parijs-Oostende (via Atrecht, Lens, Armentières, Ieper, Diksmuide) zou maar 308 km tellen... En het zou, volgens hen, de kortste en meest direkte lijn zijn, daar waar nu 3u 38' nodig zijn om 86 km afstand af te leggen. Terwijl in Frankrijk de verbindingen naar de zee op voorbeeldige wijze uitgebouwd zijn ! Kijk maar :

- Armentières-Duinkerke : 66 km op 1u 21'
- Armentières-Boulogne (via Calais) 125 km op 2u 15'
- Armentières-Calais : 89 km op 1u 52'

En geëindigd wordt met een laatste zucht en kreet : "Geen wonder, dat de Fransen zich afkeren van de Belgische badplaatsen. Temeer dat de Franse overheid zich erg inspant om toeristen te lokken naar hâar badplaatsen !".

Ja, papier is geduldig.

Wij naderen het einde van onze "Railway story". Door de heer HAMMAN, volksvertegenwoordiger, kon bekomen worden te Brussel dat een vierde reis, heen en terug, toegevoegd werd. De uurregeling voor het seizoen 1908 zag er nu als volgt uit (Echo d'Ostende, 8/4/1908, p. 1 d) :

OOSTENDE-PARIJS

				nieuw	
Oostende	vertr.	7.-	11.06	14.05	17.12
Rijsel	aank.	9.03	13.13	16.20	19.19
	vertr.	9.10	13.34	16.30	19.30
Parijs	aank.	12.50	17.22	19.30	20.25

PARIJS-OOSTENDE

				nieuw	
Parijs	vertr.	-	8.50	13.-	17.25
Rijsel	aank.	-	11.-	16.55	20.15
	vertr.	8.14	11.16	17.03	20.26
Oostende	aank.	10.23	13.26	19.01	22.19

Het seizoen van 1909 was ingezet en daar komt de reporter van de "Echo d'Ostende" aangezet (7-7-1909) :

"Het reizigers- en goederenverkeer is, sedert enkele jaren, in grote mate toegenomen op de lijn Parijs-Oostende. Dit noopte de Belgische Spoorwegen een dubbel spoor aan te leggen tussen Kortrijk en Torhout en wel in twee fasen : eerst van Torhout naar Roeselare, daarop van Roeselare naar Kortrijk. Het eerste stuk, Torhout-Roeselare, is gereed en in gebruik genomen sedert donderdag 1 juli 1909. Binnenkort wordt het vak Roeselare-Kortrijk aangevat. Door deze verbeteringswerken zal niet alleen het trafiek toenemen maar ook het verkeer vergemakkelijkt worden van de sneltreinen Parijs-Rijsel-Oostende".

Eén jaar later, wij kijken in de "Echo d'Ostende" van 3-7-1910, is de verdubbeling van de baanvakken Roeselare-Izegem en Izegem-Kortrijk kant en klaar. De sectie Roeselare-Izegem, op dubbel spoor, wordt ingereden vanaf 30 juni 1910 en Izegem-Kortrijk vanaf 1 juli 1910.

* * *

Onze historiek beëindig ik rond 1914. De lijn Parijs-Oostende is tot ca. vóór wereldoorlog II blijven rijden; dhr. Marc EGGERMONT, medewerker bij de archiefdienst van de N.M.B.S. vindt haar spoor nog terug in het "Officieel treinboek 1937". Tussen 1 juli en 31 augustus 1928 kon (slechts voor één seizoen uitgebaat en opgedoekt wegens klachten en druk van de Franse concurrentie !) de prestigieuze "Pullman Express Paris-Côte belge" op en af sporen naar Oostende; ook deze uitbating gebeurde door de C.I.W.L. (vriendelijke mededeling van ons medelid, dhr. Laurent VAN DEN BERGHE, medewerker op rust van de C.I.W.L.).

Wij vonden zeer weinig gegevens over de "London-Istanbul"-lijn die in de dertiger jaren te Oostende een begrip was. Na wereldoorlog II hervatte de activiteit der internationale treinen moeizaam (de "Koude Oorlog", het "Ijzeren Gordijn" en het "Oostblok"). Meer nog, auto en vliegtuig overvleugelden meer en meer de trein. Het antwoord in de vijftiger jaren was het "Trans Europ Express"-internationaal treinet. De "Saphir", een dieselstel van de T.E.E., deed 9 jaren lang - vanaf 2 juni 1957 tot en met 22 mei 1966 - als internationale luxe-trein (enkel 1ste klasse en met toeslag) Oostende-Station aan. Reisweg : Frankfurt, Mainz, Koblenz, Bonn, Keulen, Luik, Brussel, Oostende en terug. De T.E.E.-"Saphir" zag, vanaf 22 mei 1966, haar reisweg beperkt tot Brussel-Zuid; het parcours van en naar Oostende was, door te lage bezettingsgraad, economisch niet meer houdbaar.

Het is meteen ook één van de hoofdredenen waarom wij nu (1995) het internationaal treinverkeer zien, moeten zien weggenomen worden uit Oostende. De teloorgang is niet van vandaag, het is al jaren aan het verkwijnen !...Reporter Ronny DRIESMANS aan het woord in "Het Laatste Nieuws" d.d. 29 mei 1995 :

"(...) Steeds meer internationale treinen eindigen in Brussel met dàar rechtstreekse aansluiting op de HST

naar Londen of Parijs. Door de HST en de Chunnel wordt de verkeerskaart van Europa hertekend. Vanuit Oostende tracht o.m. gewezen volksvertegenwoordiger Alfons LARIDON met een petitie de schade nog te beperken".

Nog menige andere actiegroep ijvert voor overleving. Maar : "De oude lijn van Istanbul (Constantinopel) naar Oostende raakt uitgewist"....

-
- (1) Echo d'Ostende (voortaan als E.O. afgekort), 5-4-1894, p. 3 (a).
 - (2) E.O., 3-6-1894, p.3 (b).
 - (3) E.O., 8-4-1900.
 - (4) W. SÖLCH, Orient-Express, p. 17.
 - (5) E.O., 27-12-1894, p. 2 (c).
 - (6) E.O., 20-6-1895, p. 3 (a).
 - (7) W. SÖLCH, o.c., p. 17-18.
 - (8) E.O., 9-4-1896, p. 3 (a) en 26-4-1898, p. 2 (e).
 - (9) W. SÖLCH, o.c., p. 114.
 - (10) E.O., 20-6-1895, p. 3 (a).
 - (11) E.O., 23-6-1895, p 3 (a) en 27-6-1895, p. 2 (d) en 4-7-1895, p. 2 (b).
 - (12) E.O., 23-6-1895, p. 3 (a).
 - (13) E.O., 19-3-1896, p. 3 (a).
 - (14) E.O., 30-4-1896, p. 2 (a).
 - (15) E.O., 10-5-1896, p. 3 (c-d).

"CIRCUS 164"



WEISE RUDOLF

" CIRCUS 164 "

DE RAID OP DE ELECTRISCHE CENTRALE VAN BREDENE SAS-SLIJKENS OP 7 MEI 1942. -----

Opgedragen aan Lydie-Marie VERSLUYS, haar kinderen Marie-Louise, Victor-Louis en Monique-Elisa SCHALANDRIJN die gedood werden in het bombardement en aan mijn echtgenote Simonne die het overleefde.

Weise Rudolf.
7 mei 1995

1. DE VOORGESCHIEDENIS.

Het moordend bombardement op de elektrische centrale van BREDENE SAS-SLIJKENS op 7 mei 1942 was niet de eerste in zijn soort. Bredene en zijn centrale, gelegen op de linkeroever van het kanaal Oostende-Brugge, werden reeds vroeger enkele keren aangevallen door vliegtuigen van de Duitse LUFTWAFFE en van de Engelse ROYAL AIR FORCE (R.A.F.).

Een overzicht van de belangrijkste:

Maandag 27 mei 1940, de achttiendaagse veldtocht loopt naar zijn einde wanneer de Duitse LUFTWAFFE eens te meer Oostende en zijn havengebied bombardeert. Op de Prins Albertlaan te Bredene worden de huizen nummers 25 en 26 door treffers vernield. De tol is zwaar. Er vallen acht dodelijke slachtoffers. Het zijn: de Jongeheer Pierre VANSTEENE, geboren te Oostende op 3 juni 1928; zijn ouders: de Heer en Mevrouw Frans VANSTEENE-Adolphine KREUGER, beiden geboren te Oostende, respectievelijk op 9 maart 1903 en 19 mei 1902. De Heer Emiel RYCX, geboren te Oostende op 28 december 1901, zijn echtgenote Mevrouw Paula KREUGER, geboren te Oostende op 31 augustus 1898 en hun zoon Pierre RYCX, geboren te Oostende op 4 december 1926. Mevrouw Pauline MARCUS, geboren te Eernegem op 3 juli 1862.

Juffrouw Madeleine DELATTRE, geboren te Oostende op 28 september 1916, die zwaar gewond wordt, overlijdt op 31 mei om 2u 's nachts in het Stedelijk Hospitaal, Edith Cavellstraat 15, te Oostende.

De daaropvolgende nacht van 27 op 28 mei worden de Heer Jozef VANDENBUYS, geboren te Berchem op 21 januari 1882 en zijn echtgenote Mevrouw Amelia HOORENS, geboren te Eernegem op 4 maart 1880, samen met de Heer Emmery VANDECASTEELE, geboren te Oudenburg op 23 september 1877, gedood in hun woning Nukkerstraat 71 op het Sas.

Bij de capitulatie van België op 28 mei 1940 houden de Duitse aanvallen automatisch op. Rond de tijd dat de Engelsen en hun geallieerden zich opmaken om in de heroïsche "Slag om Engeland" een historisch luchtduel uit te vechten met de Duitsers, doen ze ook de eerste schuchtere pogingen om doelen op het vasteland aan te vallen. Bij een dergelijke aanval in de nacht van zondag 7 op maandag 8 juli, valt opnieuw een slachtoffer. De Heer Victor POLLET zal, door een bominslag erg gewond aan beide benen, op 8 juli om 7u bezwijken in het Stedelijk Hospitaal te Oostende. Het is spijtig genoeg slechts een begin!

Op woensdag 18 september 1940 worden rond 23u op de Nukkerwijk bij het watervliegplein twee huizen verwoest, evenwel zonder dat er slachtoffers vallen. Rond hetzelfde uur op vrijdag 20 september vallen brandbommen op de opslagplaats van de touwslagerij DECROP waardoor het grootste gedeelte er van in de vlammen opgaat. Aan de Blauwe Sluis worden op zaterdag 21 september 1940 een vijftiental huizen vernield of beschadigd. Er worden geen slachtoffers gemeld.

In de nacht van 25 op 26 augustus 1941, tussen 22.45u en 3u, worden een tiental bommen afgeworpen rond het sanatorium ASTRID te Bredene aan Zee. Er komen ook een aantal brandbommen terecht. Rond 23.20u valt één er van op een nabijgelegen woning in de Kapellestraat 95. Ze dringt door de vloer van de verdieping, ontploft in de onmiddellijke nabijheid van Mejuffer José-Louisa BONCQUET en steekt haar bed in brand. Het 17-jarige meisje, geboren op 16 juli 1924, wordt zwaar gewond aan de rechterbovenbil. Twee leden van de Luchtbescherming (L.B.), de Heren Jozef Timmerman en Lucien MAHIEU, die zich nog tijdens het bombardement ter plaatse spoeden, bieden haar de eerst hulp en roepen Dr. KETELE op. Die komt dertig minuten later ter plaatse en geeft de nodige medische zorgen. Wanneer het ongelukkige meisje later overgebracht wordt naar het St. Jansziekenhuis te Brugge zal ze daar tenslotte jammerlijk aan haar verwondingen bezwijken op 29 augustus om 6u 's morgens.

In de nacht van 2 op 3 september 1941 bombarderen tien tweemotorige VICKERS-WELLINGTON en ARMSTRONG-WHITLEY bommenwerpers o.a. weer Bredene aan Zee. Hierbij wordt de hoeve van de Heer August METSU in de Duinenstraat zeer zwaar beschadigd. Ook aan de Blauwe Sluis vallen weer bommen. Er vallen geen slachtoffers.

Op 20 september in de avond rond 23.30u vallen brisant- en brandbommen op de Noord-Edestraat in de Nukkerwijk. De gevolgen zijn vreselijk. In de woning nummer 80 vallen zes dodelijke slachtoffers waaronder de Heer Victor BALLIERE, 69 jaar en zijn echtgenote Mathilde LANNOYE, 62 jaar. Het ergst getroffen is echter de familie VANBUREN waar de Heer Jozef VANBUREN, 43 jaar, zijn vrouw Madeleine CATELLION, 35 jaar en hun dochtertjes Denise, 7 jaar en Simonne, 5 jaar, gedood worden. Hun stoffelijk overschot wordt 's anderendaags rond 8u uit het puin geborgen. Ze zijn slachtoffers van een door "FRESHMEN" (1) uitgevoerde aanval.

Op 3 oktober 1941, een andere bron zegt 4 oktober, rond 15.15u bombarderen zes tweemotorige bommenwerpers van het type BRISTOL-BLENHEIM, behorende tot het 88e R.A.F. Squadron met codeletters R.H. (Romeo-Hotel), de elektrische centrale. Ze zijn opgestegen van vliegbasis ATTLEBRIDGE in Norfolk en worden begeleid door SPITFIRES van het 609e Fightersquadron. De centrale wordt slechts licht beschadigd. Spring- en brandbommen treffen in de omgeving van de centrale loodsen van de PURFINA waar brand uitbreekt. Ook de houthandel CLAYES, de firma DEGROOTE-CATRYSSSE en het bedrijf van aannemer LANOYE delen in de klappen. Ondanks het heftig afweergeschut keren alle vliegtuigen behouden naar hun basis terug. Ongelukkig vallen ook nu opnieuw slachtoffers te betreuren. Er valt één dode: de Heer Jerome CORVELEYN, geboren te Middelkerke op 10 april 1904 en wonende Steenweg op Nieuwpoort 66. Verder worden nog vier personen gewond: de Heer Angelus VERCRUYSSSE, geboren te Oostende op 17 maart 1920, gewond aan de rechterslaap; de Heer Achiel LIEVENS, geboren te Oostende op 10 januari 1920 en wonende Thorhoutse Steenweg 38, gewond aan de rechterbil; de Heer Evarist DESCHACHT, geboren te Zerkegem op 22 april 1908, gewond aan hand en voet en de Heer Julien CATELLION, geboren in 1910 en wonende Prins Albertlaan 73, met een diepe wonde in de rechterborst. De L.B. is onmiddellijk ter plaatse met 32 man.

(1) Vliegtuigbemanningen in opleiding, groentjes, nieuwelingen.

Ze handhaven de orde en verlenen assistentie aan de Oostendse brandweer die samen met Duitse pompiers de brand in PURFINA bestrijdt. Om 17.05u is alle gevaar geweken.

VICKERS-WELLINGTON en SHORT-STIRLING bommenwerpers werpen op 27 november 1941 rond 20u brandbommen rond de elektrische centrale. Ook enkele brisantbommen komen te Bredene in de velden terecht zonder evenwel schade te veroorzaken.

Kort na 1u in de nacht van 7 december 1941 worden Oostende en Bredene weer gebombardeerd door 23 BRISTOL-BLENHEIMS, komende van vliegbasis WATTON in Norfolk. Ze behoren tot het 82e R.A.F. Squadron met codeletters U.X. (Uniform-X-Ray). Het door de Duitsers bezette sanatorium ASTRID wordt deze keer zwaar geraakt. Dit kost aan verschillende Duitse militairen het leven. Ook verschillende andere gebouwen in een straal van vijfhonderd meter worden geteisterd. Om 1.40u stort een afgeschoten bommenwerper te pletter te Zandvoorde. De driekoppige bemanning komt om het leven. Pilot-Officer WILSON, piloot, Sergeant JOHNSTON, een Australier, en Sergeant HUBBARD worden begraven te Zandvoorde.

In de namiddag van dezelfde dag, rond 14.45u, werd reeds een SPITFIRE van de 121e "Eagle" Squadron, gepiloteerd door de Amerikaanse vrijwilliger Flying-Officer PATTERSON, neergeschoten. Het stortte neer op het strand van Bredene. De ongelukkige piloot, gestorven ver van zijn land, ligt te Bredene begraven.

In de nacht van 15 op 16 december 1941 vallen er nog bommen in de nabijheid van het "Hotel de l'Esperance" langs de Driftweg.

Operatie "RAMROD 18" (2). Op 27 maart 1942 stijgen twaalf tweemotorige DOUGLAS-BOSTON bommenwerpers van het 226e Squadron (3), codeletters M.Q. (Mike-Quebec), op van hun basis SWANTON-MORLEY in Norfolk voor een tweede aanval op de krachtcentrale te Bredene-Sas. Ze worden geëscorteerd door SPITFIRES van het 411e Fightersquadron en het 64e Fightersquadron waarin ook Belgen dienen, o.a. Mike DONNET en Léon DIVOY. De jachtvliegtuigen komen van vliegbasis HORNCHURCH in Essex. Rond 17u droppen de bommenwerpers een dertigtal bommen tussen de gasketels en de UNION CHIMIQUE BELGE (U.C.B.) op de rechteroever van het kanaal Oostende-Brugge. Elf bommen vallen in het veld, zes over de spoorweg en zeven nabij een batterij luchtafweer. Er vallen ook vier blindgangers (4). Het huis nummer 28, op de hoek van de Vlas- en de Biekorfstraat wordt geraakt. Mevrouw Albertine LODRIGO, 64 jaar, geboren op 21 april 1878, echtgenote van de Heer Edmond VANDEPUTTE, wordt gedood.

Hebben de Engelsen zich hier van doel vergist of werden ze door factoren onafhankelijk van hun wil: bewolking, hevig afweergeschut, enz ... van hun oorspronkelijk doel afgeleid? De centrale wordt in elk geval niet getroffen!

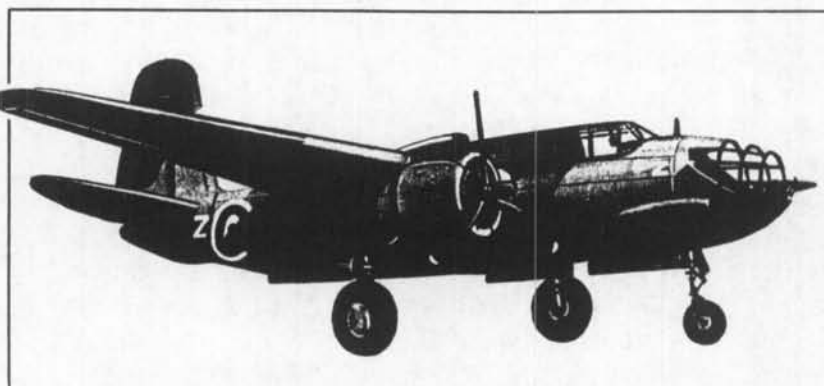
Bij hun terugkeer worden de Britten boven zee aangevallen door Duitse jachtvliegtuigen van JAGDGESCHWADER (J.G.) 26 "SCHLAGETER". Pilot-Officer GREEN van het 411e Squadron schiet een FOCKE-WULF 190 af. De Belgische

- (2) RAMROD 18: Aanval van bommenwerpers met jachtescorte die het vernietigen van één welbepaald doel als opdracht heeft. Het nummer geeft het volgnummer van de aanval.
- (3) 226 Sqn.: Het Squadron werd opgericht in 1918 en ingezet in Frankrijk en Italië. Hun motto is "For country, not for self". Tussen 1941 en 13 februari 1944 was het Sqn. gestationeerd op vliegbasis SWANTON-MORLEY in Oost-Engeland. Later, voorafgaand aan de invasie in Normandië, in HARTFORDBRIDGE. Vanaf 17 oktober 1944 zijn ze in Frankrijk te VITRY en ARTOIS. Ten tijde van het bombardement in mei 1942 stond de eenheid onder bevel van Squadron-Leader KENNEDY. Zij vlogen op DOUGLAS-BOSTON MK.III. (Zie specificaties in bijlage).
- (4) Niet ontplofte bom.

SPECIFICATIES DOUGLAS-BOSTON MKIII BOMMENWERPER.

1942 - Douglas Boston Mk.III

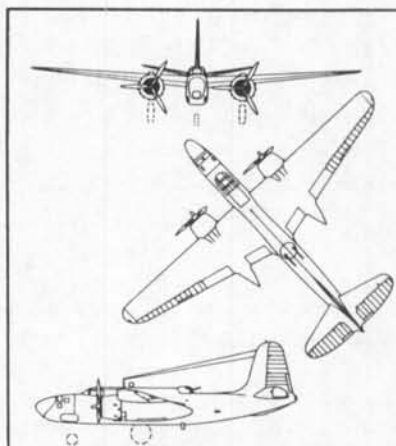
GB



Douglas Boston.

De Douglas Boston was een Amerikaans vliegtuig, en de R.A.F. had er meer dan duizend in gebruik. De eerste die in Engeland aankwamen waren de Boston Mk.I en de Mk.II, resp. een trainer en een nachtjager. De Mk.III's werden allemaal gebruikt als lichte dagbommenwerpers en vervingen in Bomber Command de Bristol Blenheims. De Mk.III, die oorspronkelijk in Amerika bekend stond als de DB-7B, was een geheel metalen tweemotorige eendekker met neuswiel-onderstel. Hij was uitgerust met een paar Wright Cyclone-stermotoren van 1600 pk. Hij nam vier man bemanning mee. De defensieve bewapening bestond uit vier vaste mitrailleurs in de neus en vier mitrailleurs die in een tweetal koepels waren ondergebracht: eentje op de rug en eentje onder de buik. Het vliegtuig kon 905 kg bommen meenemen. De Boston Mk.III kwam in februari 1942 in actie en deed de gehele oorlog door intensief dienst.

Type: Douglas Boston Mk.III
Fabrikant: Douglas Aircraft Co.
Jaar: 1942
Motor: twee Wright Cyclone GR-2600-A5B luchtgekoelde 14-cilinder stermotoren van 1600 pk
Spanwijdte: 18,69 m
Lengte: 14,32 m
Hoogte: 4,83 m
Startgewicht: 11.325 kg
Max. snelheid: 490 km/u op 4000 m
Plafond: 7400 m
Vliegbereik: 1650 km
Bewapening: 8 mitrailleurs, 905 kg bommen
Bemanning: 4



jachtpiloot en latere Luitenant-Generaal Vlieger Baron Mike DONNET, DFC (5) beschadigt twee andere toestellen. Het is zijn eerste luchtgevecht. Alle bommenwerpers bereiken veilig hun thuisbasis. De jachtescorte verliest echter vijf piloten.

27 april 1942 ... nieuwe poging om de centrale uit te schakelen. Rond 14.30u werpen opnieuw zes BOSTONS van het reeds bekende 226e Squadron bommen op de werkplaatsen van de NMBS. Twee Bruggelingen: de Heer Dominique MECHELAERE, geboren te Brugge op 1 februari 1907, echtgenoot van Mevrouw Elisabeth RECKELBUS en wonende Moerbruggenstraat 23 te Brugge en de heer Albert DEVRIESE, geboren te Assebroek op 13 maart 1908, echtgenoot van Mevrouw Irène DEVESTEL en wonende Leertouwenstraat 16 te Brugge, worden dodelijk getroffen. Een derde Bruggeling, de Heer H. DEKEERSGIETER geboren te Brugge op 31 juli 1907 en wonende Kwekerstraat 11 te Brugge, wordt gewond.

Bommen vallen ook op de Houtkaai, naast de opslagplaatsen van SNAUWAERT en tussen de rails van de sporen aldaar. Twee bommen vallen op de Tilburykaai. Op de Slijkenslaan in de bocht aan de pompierskazerne aan de "BOLLE" veroorzaakt een bominslag een breuk in de waterleiding zodat binnen de kortste keren gans de baan onderstroomd. De leiding wordt echter snel afgesloten.

De Duitse FLAK (Flugzeug-Abwehr-Kanone) is zeer actief en om 14.45u wordt de BOSTON M.Q.-Z 2249 "D", gepiloteerd door de Canadese Warrant-Officer (Adjutant) Bill KEECH, geraakt. Hij maakt een geslaagde buiklanding in een veld aan de "Kromme Elleboog" te STENE. Zijn observer-airgunner (waarnemer-schutter) Sergeant Johnny PHILIPS uit Bristol, die het vliegtuig met zijn valschermscherm verlaten heeft, landt ongedeerd op het vliegveld van RAVERSYDE en wordt krijgsgevangen genomen. De piloot komt er vanaf met lichte verwondingen. Erger is het gesteld met het derde bemanningslid wirelessoperator (radio-operator) Sergeant Donald HANDFORD die door de inslaande treffers van het afweergeschut zwaar gewond wordt en nog dezelfde dag overlijdt in het Marinelazarett van St.IDESBALD. Hij wordt bijgezet op het ereperk van de begraafplaats Stuverstraat te Oostende waar zijn graf heden nog te zien is. Ook nu wordt de elektrische centrale niet getroffen. De opdracht is dus eens te meer onsuccesvol.

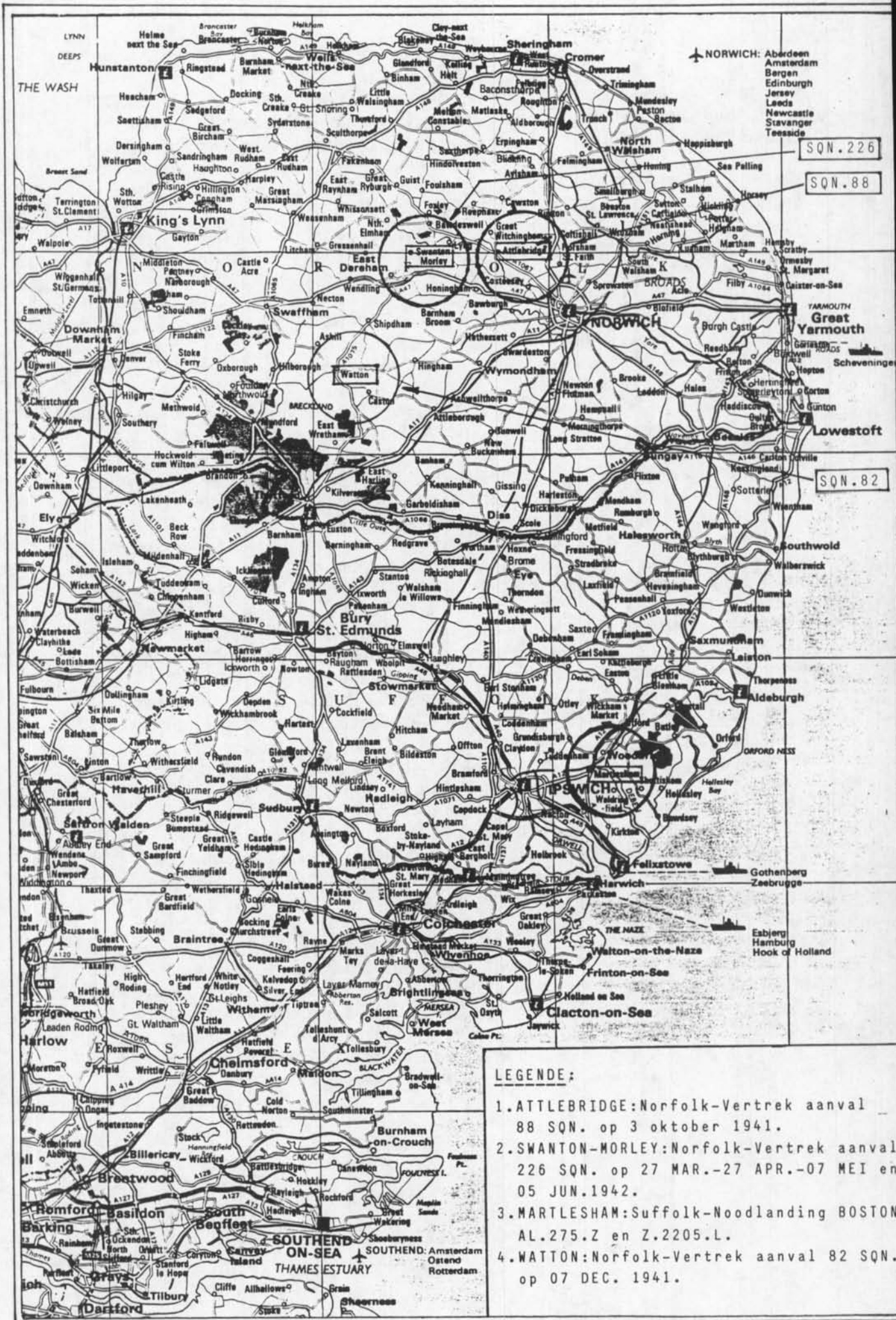
Blijkbaar staat de krachtcentrale van het Sas onder een zeer gelukkig gesternte want zoals we zullen zien zal ze zelfs na een vierde en vijfde aanval van de R.A.F. noch ernstig beschadigd, noch vernietigd worden.

Moeten wij ons hierbij vragen stellen over de vakbekwaamheid van de Engelse vliegtuigbemanningen, meer bepaald deze van het 226e Squadron van de 2e Groep? Is het gemis aan training, onervarenheid of zijn er bepaalde factoren van psychische aard: vrees voor het heftige afweergeschut bvb., die hen steeds weer doen falen in hun opdracht?

Het dient gezegd dat bombardementen bij dag zonder rechtstreekse dekking door een jachtescorte risicovolle ondernemingen waren waarbij men o.m. rond havens af te rekenen had met grote concentraties accurate Duitse FLAK en snelle jachtvliegtuigen zoals de MESSERSCHMITT 109 en de gevreesde FOCKE-WULF 190.

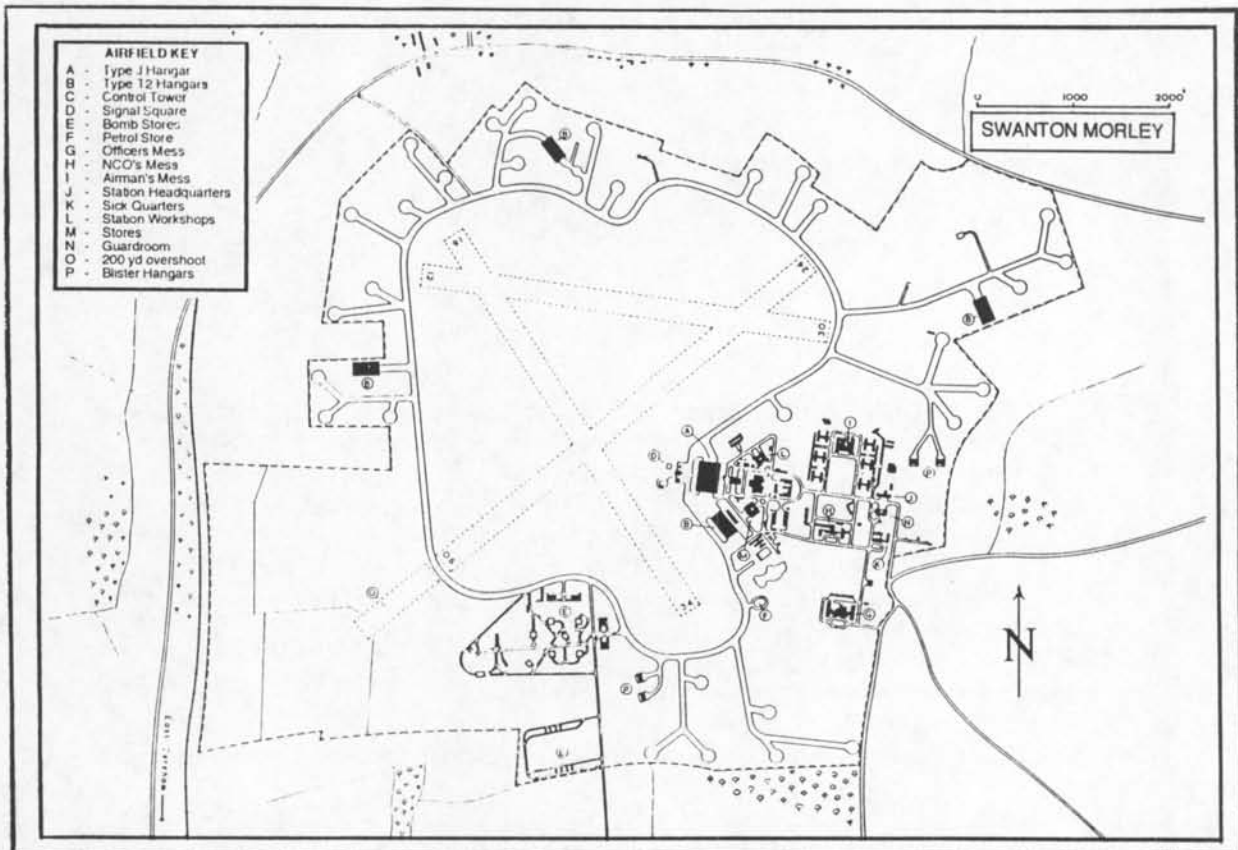
De BOSTON bommenwerper was ontworpen voor bombardementsvluchten op lage hoogte om zo de luchtafweer te ontwijken, zwaar bewapend en snel genoeg om zich te redden bij een aanval door jachtvliegtuigen. Alhoewel ...!

(5) DFC: Distinguished Flying Cross, een belangrijk Engels ereteken.





Het vliegveld van SWANTON-MORLEY, anno 1968, waar het 226e Squadron gestationeerd was tussen 9 december 1941 en 13 februari 1944.



2. "CIRCUS 164" (6) - DE BLOEDIGE RAID VAN 7 MEI 1942.

Ofschoon uit voorgaande blijkt dat bombardementen door Duitsers en geallieerden te Bredene reeds een hoge tol aan mensenlevens eisten is de hierna beschreven raid de meest tragische en aangrijpende uit de Bredense oorlogsgeschiedenis wat het veroorzaakte menselijk leed, het aantal doden en gewonden en de vernietigde of beschadigde woningen betreft (7).

Een reconstructie (8):

SAS-SLIJKENS, donderdag 7 mei 1942. Een mooie, zonnige lentedag loopt naar zijn einde. De oorlog is bijna in zijn tweede jaar en het leven in deze rustige volksbuurt gaat zijn gewone gang. Op straat het lawaaierig gedoe van spelende kinderen. In de weide achter de Coupurestraat plukken enkele meisjes blijmoedig bloemetjes waarmee ze, zoals gebruikelijk in de meimaand, kransen vlechten.

Een normale doordeweekse dag zoals zoveel andere waarvan niets in de verste verte laat vermoeden dat hij in een tragedie zal eindigen.

Dezelfde dag, ergens in het Oost-Engelse Norfolk, vliegbasis SWANTON-MORLEY. Het personeel van Squadron 226 is reeds een flink stuk van de namiddag druk in de weer. Vliegtuigen worden bijgetankt, geladen met hoog explosieve brisantbommen van 500 pond, de mitrailleurs nagezien en voorzien van de nodige munitie. Radioapparatuur en instrumenten worden getest, de krachtige motoren proefgedraaid. Het Squadron maakt zich op voor "CIRCUS 164".

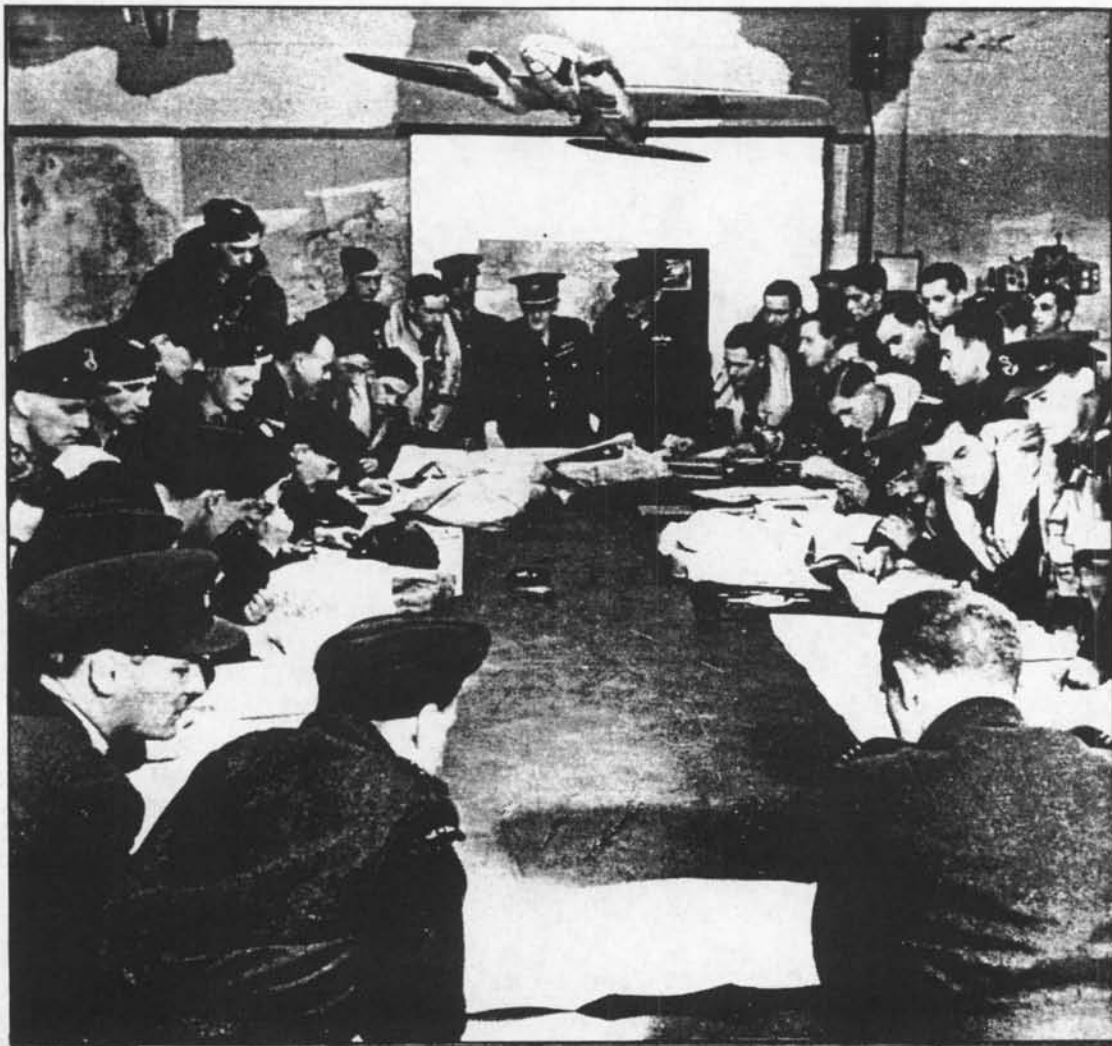
Pilot-Officer (Onderluitenant-Vlieger) O'CONNELL, die het Squadron op de missie zal leiden, werd samen met zijn bemanningen gebriefd (9). Ze wachten nu in de "dispersal" (10) op het vertreksein. Hun doel: de elektrische centrale van Bredene. Uur van vertrek: 18.40u.

Nemen aan de operatie deel: 6 tweemotorige BOSTON bommenwerpers met volgende bemanningen:

- | | | | |
|---------------------------|---------------|-----------|--------------------------|
| 1. BOSTON M.Q.-Z-2281"B": | Pilot-Officer | O'CONNELL | Formation Leader - Pilot |
| | Pilot-Officer | SAUNDERS | |
| | Sergeant | GOULT | |
| 2. BOSTON M.Q.-Z-2264"F": | Sergeant | LITTELL | |
| | Sergeant | DINNAGE | |
| | Sergeant | BRYAN | |
| | Sergeant | GROUNDS | |

- (6) CIRCUS 164: Aanval door bommenwerpers met dekking door een grote groep jachtvliegtuigen, soms ook "Offensive sweep" genoemd. Het nummer geeft het volgnummer van de aanval.
- (7) De Bredense gemeenschap betreurde tijdens de 2e wereldoorlog het verlies van 16 militaire, 14 politieke en gedepoteerde en 57 burgerlijke slachtoffers: totaal 87.
- (8) De reconstructie berust op officiële documenten en andere geschreven bronnen aangevuld met getuigenissen van overlevenden.
- (9) Briefen: Het geven - ontvangen van instructies
- (10) Dispersal: Plaats waar de verzamelde vliegtuigbemanningen wachten op het bevel om op te stijgen.

- | | | | |
|---------------------------|---------------|---------|----------------------|
| 3. BOSTON M.Q.-Z-2205"L": | Sergeant | LYLE | Piloot |
| | Pilot-Officer | THOMAS | |
| | Sergeant | HURRELL | Schutter |
| | Flight-Serg. | WHITE | Schutter |
| 4. BOSTON M.Q.-AL-700"T": | Sergeant | PARSONS | |
| | Sergeant | LAW | |
| | Sergeant | WICKS | |
| 5. BOSTON M.Q.-AL-676"U": | Pilot-Officer | HENNING | |
| | Sergeant | VOZZEY | |
| | Sergeant | WILLIG | |
| 6. BOSTON M.Q.-AL-275"Z": | Sergeant | GOODMAN | Piloot |
| | Sergeant | BURT | Waarnemer - Schutter |
| | Sergeant | BRIGDEN | Schutter |
| | Sergeant | TRAYNOR | |



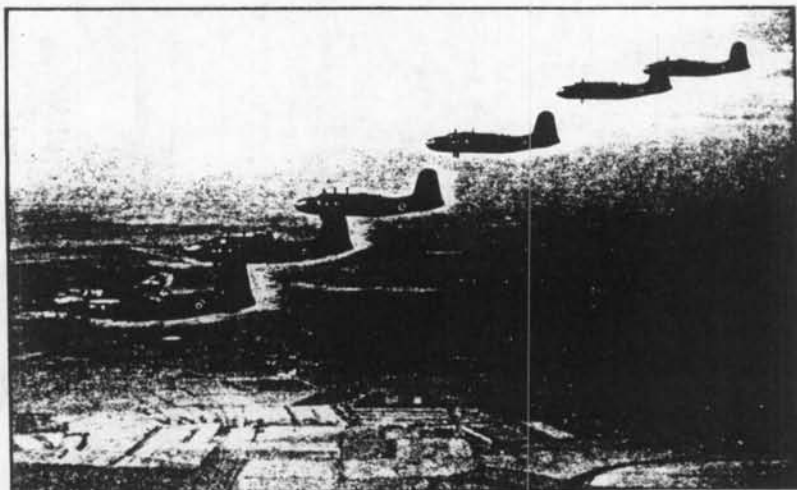
Briefing van het 226e Squadron in mei 1942 (RAF Swanton-Morley)

18.30u !

Sas-Slijkens, in de late namiddag. Omdat ze morgen om boodschappen gaat naar de Coöperatieve (S.E.O.) en de gewoonte heeft nu en dan het nodige mee te brengen voor haar werkende zuster Rachel, stuurt Mevrouw Lydie VERSLUYS haar dochtertje Marie-Louise bij haar thuis, in de Wagenmakerstraat 5, om een boodschappenlijstje. Gezien haar tante niet thuis is komt het kind onverrichterzake terug. Later vraagt ze haar oudere zuster Simonne of zij nu eens wil gaan? Wanneer beide zusjes uiteen gaan weten ze niet dat ze niet alleen elkaar nooit meer zullen weerzien, maar dat Marie-Louise met haar verzoek onbewust Simonne het leven redt.

19.15u !

Over zee, uit Noord-Westelijke richting naderen de zes bommenwerpers, geëscorteerd door twintig jachtvliegtuigen, de Belgische kust. De zichtbaarheid is goed. Het Squadron kruist de haven van Oostende en breekt formatie. Het doel is in zicht!



19.22u !

De FLAK opent onmiddellijk een moordend vuur. Het aanzwellend gedreun van de vliegtuigmotoren en het nijldige gehamer van het afweergeschut jagen de mensen angstig de kelders in.

Simonne wil naar huis want haar ouders hebben haar steeds voorgehouden dit onmiddellijk te doen wanneer men begint te schieten. Gezien het dreigend gevaar wordt ze hiervan door haar tante weerhouden. Beiden schuilen in de kelder.

19.23u !

Een reeks oorverdovende explosies doen de wijk op haar grondvesten daveren. Bommen vallen op de Spuikom- en Kreekdijk, in het achterliggende land naast het kerkhof en op de koer van de elektrische centrale zonder evenwel veel schade aan te richten.



88 mm. FLAK
in aktie

De gevolgen zijn echter verschrikkelijk wanneer het grootste deel van de bommen in de woonwijk terecht komt.

Mevrouw Simonne DEVRIENDT en haar man de Heer Albert COENYE wonen met hun twee dochtertjes in de Nijverheidstraat 27.

Zij verteld: *"Wij staan aan de overkant van de straat te babbelen met onze overburen en genieten van het mooie lenteweer wanneer plots een aantal vliegtuigen overkomen en het schieten en bombarderen begint. Verschrikt vluchten we allen naar binnen. Nauwelijks zijn we met onze Jacqueline, ons vier jaar oud dochtertje, in ons voorportaalte naar de kelderwoonplaats wanneer een bomexplosie ons omwerpt en het huis doet instorten. Ook de huizen van onze burens, de Heer Arthur VERLEYE, nr. 25 en de echtgenoten Leon VERSLUYS-Regine EVERAERT, nr. 23, worden vernield. Gelukkig zijn ze niet thuis. Het enige slachtoffer is de hond van de VERLEYE'S die onder het puin ligt.*

Mijn linkervoet die gekneld zit onder de trap, die door de luchtverplaatsing en instortingen verschoven is, is ontwricht en mijn rechterscheenbeen gekwetst. Ik kan me niet bewegen. Onze zeven weken oude baby Nora ligt in haar kinderwagen tegen de muur in de kelderkeuken. De weggezakte zoldering staat als een dak over haar en beschermt haar tegen vallend puin. Zo blijft ze gespaard voor erger. Jacqueline en mijn man, alhoewel flink geschokt, blijven bijna ongedeerd. Jacqueline is gekwetst aan beide voetjes en mijn man Albert heeft een wonde aan het recheroog en de elleboog. Overal op en rond ons ligt stof en puin. Ik kan moeilijk ademen en de bommen blijven maar vallen. Ik ben doodsbang en denk dat ons laatste uur geslagen is."

Het zal anderhalf uur duren eer de reddingsploeg van de L.B. haar rond 20.50u kan bevrijden. Ze moeten erg omzichtig te werk gaan wegens het instortingsgevaar. Wanneer men haar tenslotte in shocktoestand, volledig afgedekt uit het puin wegdraagt denkt haar vader, die van op afstand de reddingsoperatie volgt, dat ze dood is.

De ganse familie wordt met veel inspanning gered. Ze verliezen echter al hun hebben en houden. Simonne ontvangt eerste zorgen van Dr. Michel VANDEWEGHE. Haar ouders zullen zich over hen ontfermen.

Nog in dezelfde straat worden de huizen nr. 29 van de Heer Alfons FLOCKMANS en nr. 31 van de Heer Louis CALLION zo zwaar beschadigd dat ze moeten ontruimd worden.

In de Steenovenstraat wordt het achterhuis van de nrs. 18, 20 van de Heer Oscar GELDHOF en nr. 24 door bommen vernield. Ook deze woningen zijn onbewoonbaar. Verder vertonen nog verschillende huizen zware scheuren en lopen nog een tiental andere lichtere schade op. In de Nieuwstraat worden de achterhuizen van de nrs. 72 tot en met 80 zo goed als totaal vernield (11).

In de Wagenmakerstraat 16 vernield een bom, die op hun koer terecht komt, het huis van de familie LESAFFRE, de aanpalende smidse en het achterste gedeelte van de kleine fabriek van VANDEWALLE, gelegen langs het kanaal Brugge-Oostende. Hun dochtertje Raymonda en haar vriendjes, Henri POPELIERE en de gebroeders Alfons en Maurice DECLERCK, die bij de eerste bominslagen vlug dekking zoeken onder een werkbank in de werkplaats hebben geluk, ze komen er als bij wonder met de schrik en slechts licht gewond van af.

(11) Ieder BOSTON heeft vier bommen van 500 Lbs. (227Kg.) aan boord: samen 24.

a. Het Engelse verslag van de aanval vermeld:

In BOSTON MQ-Z-2281"B" van Plt.Off. O'CONNELL blijft één bom hangen. De formatie werpt 23 bommen af verdeeld als volgt:

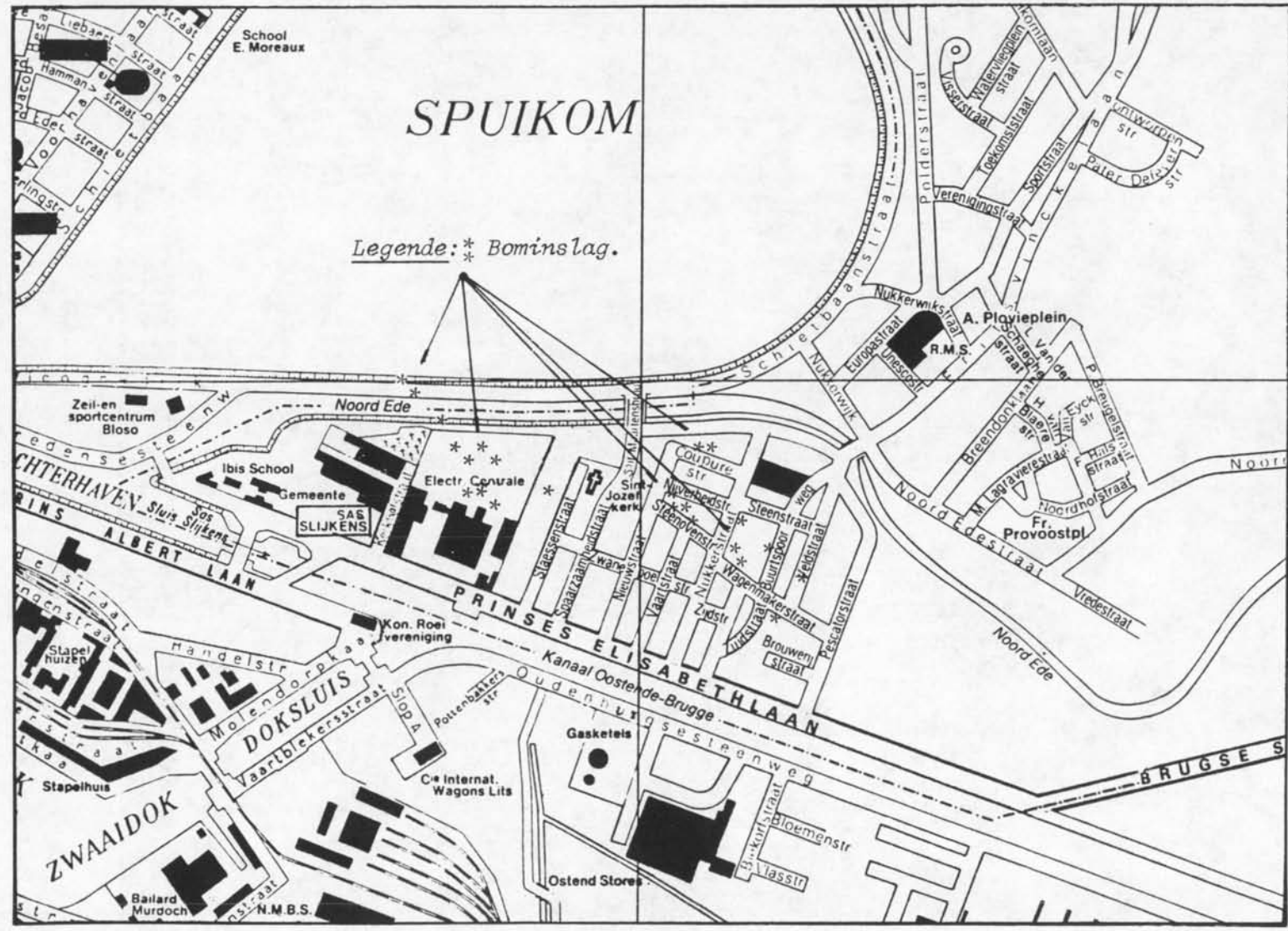
- On target (op het doel): 4
- In target area or believed in target area (in het doelgebied of waarvan men denkt dat ze in het doelgebied gevallen zijn): 5
- Overshot (over het doel): 2
- Left or probably left of target-no bomb bursts seen (links of waarschijnlijk links van het doel- geen bomexplosies waargenomen): de rest of 12.

Alle vliegtuigbemanningen verklaren echter geen rechtstreekse waarnemingen van bominslagen gedaan te hebben. (Unobserved = onopgemerkt). De vraag stelt zich hoe ze dan weten waar hun bommen terecht kwamen?

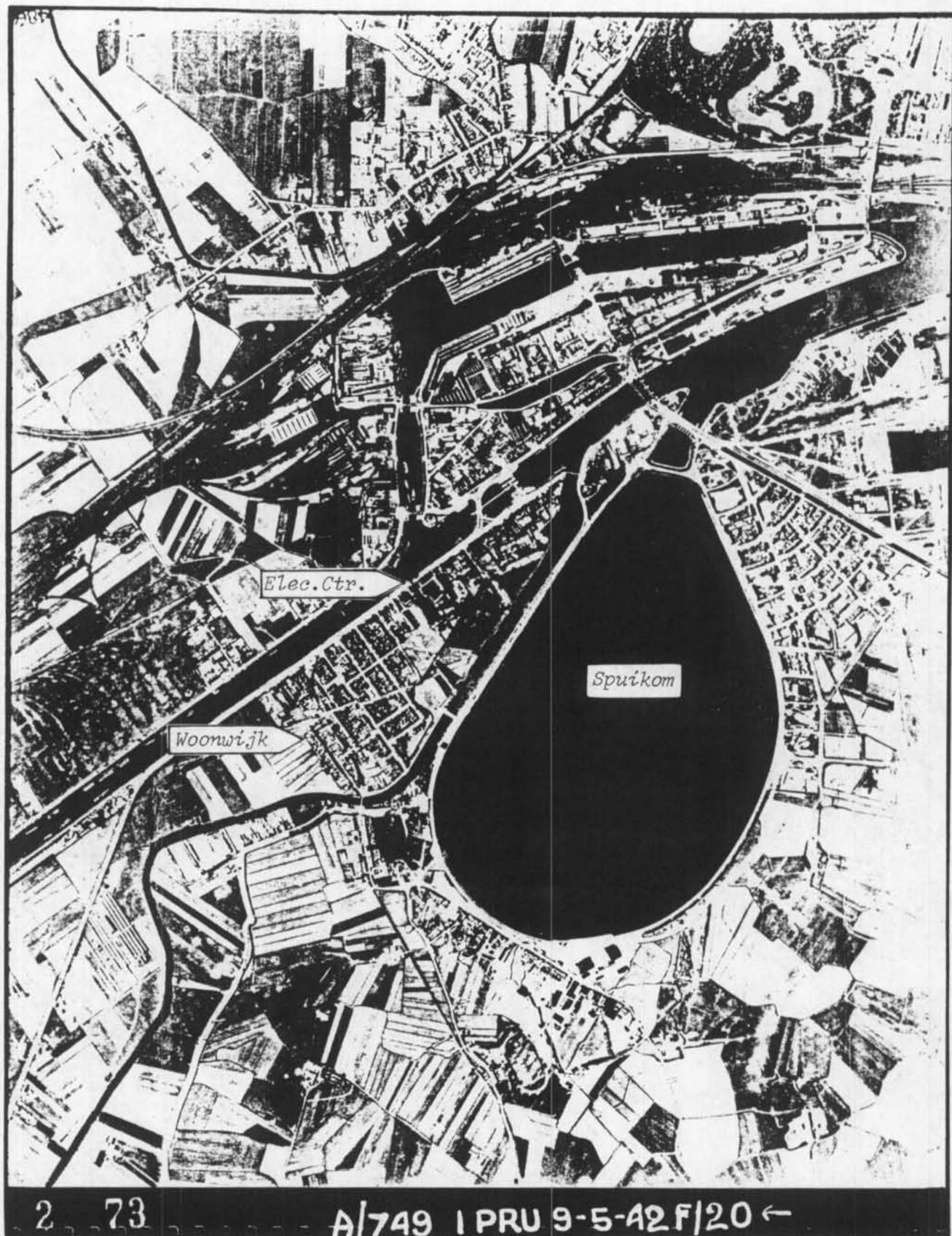
b. Verslag L.B. Bredene:

- In Spuikom en Noord-Ede: 20.
 - Op Spuikom- en Noord-Ededijk: 3.
 - In landerijen onmiddellijk achter centrale: 4.
 - Op de koer elektrische centrale: 3.
 - In de woonwijk: 12 (waarvan één blindganger).
- Totaal: 42. (Dit cijfer is onjuist, zie a.)

BOMBARDEMENT VAN 7 MEI 1942.
 PLAN VAN DE BOMINSLAGEN.



Legende: * Bominslag.

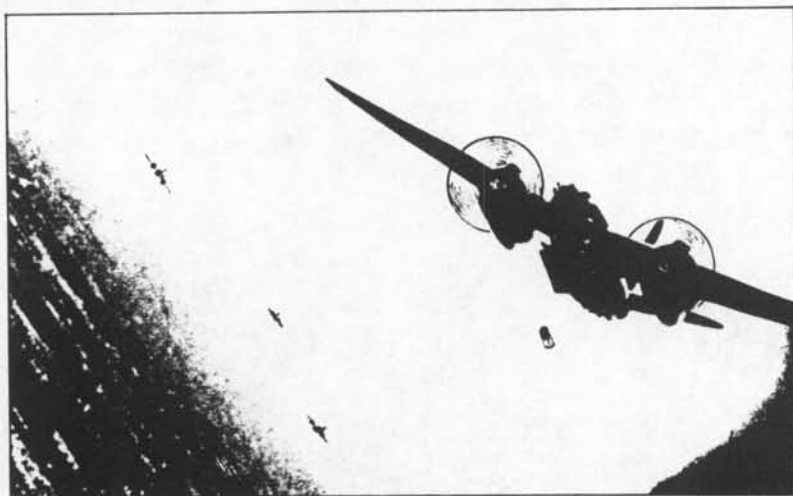


Luchtverkenningfoto gemaakt op 9 mei 1942, nauwelijks 40 uren na het bombardement op de elektrische centrale Sas-Slijkens. De bominslagen (witte stipjes) op Spuiikom- en Noord-Ededijk en in de woonwijk zijn duidelijk zichtbaar.

De foto werd waarschijnlijk gemaakt vanop 15000 Ft. hoogte. (4572 m.)

Roger LESAFFRE en zijn moeder, die naar Oudenburg gegaan zijn om een sproeimiddel voor hun moestuin, zien op de terugweg uit de verte hoe de wijk gebombardeerd wordt zonder enig vermoeden van het drama dat zich bij hen thuis afspeelt.

Tussen de huizen nr. 1, de fietshandel van Louis VANDENBERGHE, en nr. 5 van Rachel VERSLUYS valt een blindganger. De herstellwerkplaats van de fietsenhandelaar en haar huis worden zwaar beschadigd. Andere huizen in de straat vertonen scheuren. Simonne ontsnapt samen met haar tante op het nippertje aan de dood. Het lot is haar een tweede keer genadig geweest.



In de Nukkerstraat is de ravage ernstiger. Ook het huis van Mevrouw Blanche BELPAEME, "Meetje van de kaaie", in de Nukkerstraat 58 wordt verwoest.

Haar verhaal: *Ik woon met mijn man Henri HOORNAERT en ons achtjarig dochtertje Elise in het huis van mijn zuster. Zij is met haar echtgenoot, een Engelsman, naar Engeland gevlucht bij het begin van de oorlog. Op 7 mei 1942 rond 19.30u begint het schieten. Ik wil mijn dochtertje, dat op straat speelt, binnen roepen wanneer de bommen vallen. Ons huis en dat van onze burens in de nrs. 54 en 56 wordt volledig vernield. Ik wordt door de luchtdruk van de explosie in de kelder geslingerd en lig gekneld onder puin en een trap. Men heeft die trap moeten doorzagen om mij te kunnen bevrijden. Door brokstukken van de ingestorte muren loop ik ernstige bekkenfracturen en hoofdwonden op. Mijn man Henri, die op het ogenblik van de inslag in de kelder aan het werk is, wordt licht gewond. Later hoor ik dat onze pastoor met ons dochtertje binnen gevlucht is in het socialistisch volkshuis café "De Noordster".*

Mijn vader, mijn schoonbroer Theo FLORYN en de Heer Pierre VANDENBERGHE helpen de L.B. bij de reddingswerken. Het duurt tot 23.15u eer ze mij kunnen bevrijden en weghalen.

Gezien mijn ernstige toestand word ik door onze pastoor, die meent dat ik ten dode opgeschreven ben, berecht. Hij heeft mij het H. Oliesel tussen het puin. Bewusteloos word ik overgebracht naar het Stedelijk Hospitaal in de Edith Cavellstraat te Oostende waar ik drie dagen in coma en vier maanden verlamd zal liggen. Men stelt elf breuken vast in het bekken.

Nadat de verlamming in mijn onderste ledematen langzaam verdwenen is, ben ik nog vijf maanden in het ziekenhuis moeten blijven voor revalidatie. Ik moet terug leren lopen. De dokters noemen mijn genezing onbegrijpelijk.

Lydie VERSLUYS heeft minder geluk. Zij verliest samen met haar kinderen het leven en voor zover ik weet wordt het kindje dat ze draagt, door de ontploffing en instorting, dood geboren. Het wordt met haar begraven (12). Iedere maal dat ik op het Sas naar het kerkhof ga bezoek ik haar graf. Zo iets verschrikkelijks vergeet ik nooit."

Op de hoek van de Nukker- en de Steenstraat, tegenover begrafenisondernemer VERLINDE, wordt het huis nr. 74 ook vernield. De woningen nrs. 19, 23, 31, 60 en 72 worden zwaar beschadigd en nog een tiental andere huizen vertonen barsten en scheuren.

In nr. 60 valt bovendien nog een zwaar gewonde, Mevrouw Sylvie DERYNCK met een open enkelbreuk. Er vallen ook nog verschillende lichtgewonden. Zo ook Mevrouw Helena VERDONCK, die onder het puin van nr. 56 ligt en de Heer Alexander MARVOUT, een Vuurtoenaar, die beiden een hoofdwonde oplopen.

In de Buurtspoorwegstraat valt een bom midden in de straat voor het huis nr. 57 dat hierdoor samen met nog vijf andere zware schade oploopt. Uit veiligheidsoverweging moeten ze door de bewoners verlaten worden.



In de Coupurestraat verwoest een voltreffer de woning van de familie SCHALANDRIJN en doodt de hoogzwangere Lydie Versluys, haar dochtertjes Marie-Louise en Monique en haar zoontje Victor. Het gezin kwam van de Gerststraat 48 in Oostende te Bredene wonen op 25 mei 1938.

Ook de nevenliggende woningen nrs. 18 en 20 worden weggeveegd. Aan de rechterkant worden de nrs. 10 en 12 zo zwaar beschadigd dat ze onbewoonbaar zijn. Nog een tiental andere woningen lopen schade op.

In nr. 18 wordt de Heer August SEYS dodelijk getroffen. Zijn echtgenote Mevrouw Valerie KIMPE, hun zoontje Fernand en hun dochtertje Esther liggen onder het ingestorte huis.

(12) Van het doodgeboren kindje, een jongetje, bestaat noch geboorte noch overlijdensakte in de registers van de Burgerlijke Stand te Bredene. Ook Simonne SCHALANDRIJN hoort één dag na het bombardement bij haar grootouders een dokter (?), bij het invullen van documenten, zeggen: "Kind dood geboren". Haar oudere nicht hoort van haar vader Victor VERSLUYS, die hielp bij de berging van de lichamen, hetzelfde verhaal.

Fernand verteld: *"Ik herinner mij die treurige dag nog zeer goed. Ik ben twaalf jaar oud wanneer het gebeurt. Met uitzondering van mijn zuster Simonne die bij de melkboer over de deur is gaan spelen en onze oudste Elise, die niet thuis is, bevinden wij ons allen in de kelderwoonplaats wanneer het schieten begint. Vader is naar de zolder gegaan van waaruit hij door het dakvenster het achter ons huis liggende watervliegplein kan zien. Hij moet gedacht hebben dat de Engelsen weer een aanval op het vliegplein deden. Plots hevige explosies. Ons huis wordt uiteengerukt. Alles stort in. Door de luchtverplaatsing word ik tegen de gloeiende kachelpot geslingerd en verbrand ernstig mijn rechterarm. Ik draag er nog steeds lidtekens van. Gelukkig blijken moeder en mijn zuster na hun redding slechts oppervlakkig gewond. Ma heeft een hoofdwonde en Esther kneuzingen over gans het lichaam. Op dat ogenblik weten we niet wat vader overkomen is. Vraag me niet hoe het komt maar ik word één uur na moeder en mijn zuster uit mijn benarde en beangstigende toestand verlost. Ik ben wel versuft en mijn arm doet pijn, maar opgelucht ze beiden levend en wel terug te zien. Het tragische lot van onze burens en van vader heeft ons allen diep getroffen. Zelfs moeder heeft Pa niet meer mogen zien. Daar we alles verloren worden we bij onze tante in de Duinenstraat opgenomen."*

19.25u !

De bommenwerpers krijgen het hard te verduren. De te duchten Duitse FLAK is hels. Alle toestellen van Squadron 226 worden geraakt en het mag een wonder heten dat er geen worden neergehaald.

De vier BOSTONS MQ-Z-2281"B", Z-2264"F", AL-700"T" en AL-676"U" krijgen directe treffers.

In BOSTON AL-275"Z" wordt airgunner (schutter) Sergeant BRIGDEN ernstig gewond. De airgunner-observer (schutter-waarnemer) Sergeant BURT, een Nieuwzeelander, waarschijnlijk een afschot vrezend, verlaat het vliegtuig met zijn valscherms. Hij landt veilig en wordt krijgsgevangene gemaakt. De piloot Sergeant GOODMAN slaagt er echter in zijn toegetakeld toestel, met de gewonde BRIGDEN en Sergeant TRAYNOR aan boord, op MARTLESHAM airbase in Suffolk veilig aan de grond te zetten.

Ook de vierkoppige bemanning van de zesde BOSTON Z-2205"L" beleefd hachelijke ogenblikken. Er vallen twee gewonden aan boord: airgunners (schutters) Sergeant HURRELL, gekwetst aan de voet en Flight-Sergeant WHITE, gewond aan de dij. Na een bewogen terugtocht zal ook hun piloot Sergeant LYLE een noodlanding uitvoeren en zijn twee gewonde kameraden samen met Pilot-Officer THOMAS, veilig op MARTLESHAM thuis brengen.

19.33u !

Wanneer de vliegtuigen in het zeegat verdwijnen en het geschut zwijgt komen de mensen aarzelend uit hun schuilplaatsen. De doorstane angst ebt langzaam weg en maakt plaats voor opluchting: ze leven nog!

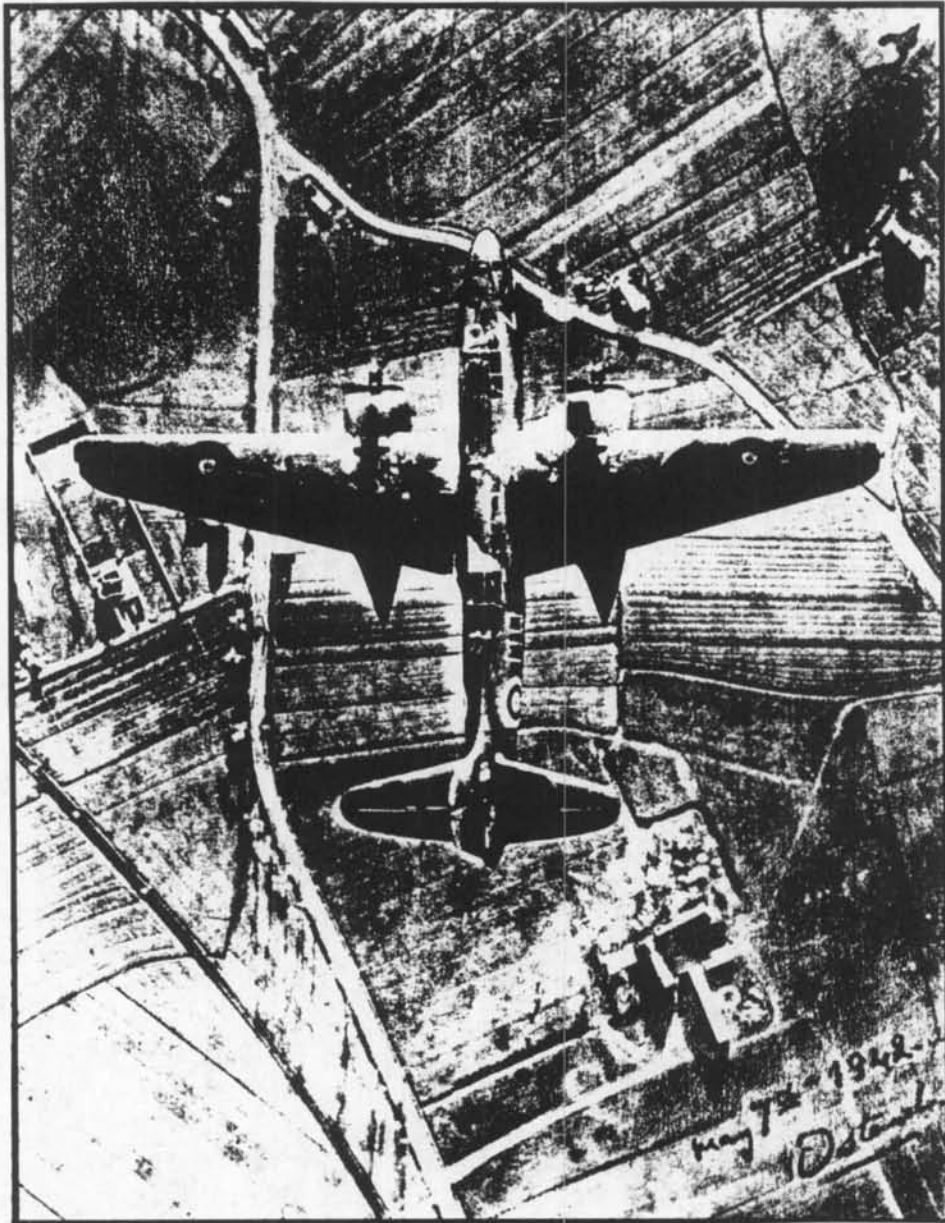
Simonne SCHALANDRIJN verlaat de geteisterde woning van haar tante en loopt snel naar huis. In de Nukkerstraat klautert het kind struikelend over het in de straat liggende puin van de gebomde huizen. Wanneer het meisje buiten adem de Coupurestraat bereikt blijft ze er als versteend staan. Het ouderlijke huis en dat van de burens zijn weg!

Wat rest is een, in een stofwolk gehulde, hoop balken en stenen die gedeeltelijk de straat verspert.

Medelijdende zielen nemen het ontredderde, huilende kind in huis tot haar familie zich over haar zal ontfermen. Haar jonge leven is op slag een puinhoop!
Koortsachtig starten de mannen van de hulp- en bergingsploegen van de Bredense Luchtbescherming, geholpen door vrijwilligers en familieleden, overal zoekacties naar overlevenden. In de Coupurestraat nr. 18 hoort men hulpgeroep, in nr. 14 blijft het stil, akelig stil. De mannen worstelen verbeten maar omzichtig met de hopen puin.

19.55u !

De BOSTON MQ-Z-2205 "L" en AL-275 "Z" landen met hun gewonden op de R.A.F. basis MARTLESHAM.



DOUGLAS-BOSTON bommenwerper van het 226 Squadron R.A.F. over Oostends grondgebied tijdens de raid van 7 mei 1942 op de elektrische centrale van Sas-Slijkens. De codeletters van het Sqn. "M.Q." zijn duidelijk zichtbaar rechts naast de achterste geschutstoren, de "Z" op de neus. Het gaat waarschijnlijk om de MQ-AL 275 "Z".

20.15u !

De vier overige BOSTONS van Squadron 226 landen op hun thuisbasis te SWANTON-MORLEY.

20.30u !

Mevrouw Valerie KIMPE en haar vijftien jaar oud dochtertje Esther worden uit de bedolven kelderwoning bevrijd (13).

20.50u !

Mevrouw Simonne DEVRIENDT wordt uit het puin weggehaald.

21.30u !

Fernand SEYS wordt gered.

Langzaam valt de avond, het donkert. Met de nodige omzichtigheid wordt het zoeken voortgezet. Met de moed der wanhoop helpt Gaston SCHALANDRIJN bij het zoeken naar zijn vrouw en kinderen. Wat gaat er om in deze getourmenteerde man, heen en weer geslingerd tussen hoop, vertwijfeling en wurgende angst? Een huiveringwekkende, hartverscheurende marteling waarbij je het klamme zweet uitbreekt.

22.00u !

Het levenloze lichaampje van Victor, zijn zoontje, wordt gevonden op de trap naar de kelder. Uitzinnig van smart beseft zijn vader plots dat er geen hoop meer is, dat deze vreselijke slag niet de enige zal zijn.

22.15u !

Men vindt er ook zijn dochtertje Marie-Louise.

Beide kinderen moeten verrast worden zijn voor ze de kelder bereiken. De L.B. laat materiaal aanrukken om de ondergelopen kelder, de waterput is bij de bominslag gesprongen, leeg te pompen.

23.15u !

De zwaargewonde Blanche BELPAEME wordt overgebracht naar het hospitaal. De L.B. van Bredene krijgt hulp van de L.B.ers van Oostende. Het wordt een lange, bange nacht.

Bij ochtendgloren, 8 mei 1942...

06.00u !

Onder het puin van zijn ingestorte woning vindt men het stoffelijk overschot van de Heer August SEYS.

(13) De Bredense L.B. heeft onder zeer moeilijke en gevaarlijke omstandigheden 16 personen uit het puin opgedolven en waar nodig zorgen verleend.

07.00u !

Tussen de weggeslagen stutbalken, in het slijk van de ingestorte, leeggepompte kelder ontdekt men het ontzielde lichaam van Mevrouw Lydie VERSLUYS en haar doodgeboren kindje.

07.10u !

Dicht bij haar moeder vindt men het jongste dochtertje Monique.

De verslagenheid is algemeen. Sommige hulpverleners wenen. Wat kortgeleden een bloeiend en gelukkig gezin was, is niet meer. Een zinloos offer is volbracht!

De zes slachtoffers worden met de nodige zorg overgebracht naar het Zusterschooltje, de huidige DON BOSCO school in de Buurtspoorwegstraat, waar ze later opgebaard worden. Ze zullen de school verlaten op 11 mei voor een ultieme reis naar een plaats waar er altijd vrede is.

3. EN NOG IS HET NIET GEDAAN.

Eén maand later, op 5 juni 1942, nieuwe aanval! Vijf BOSTONS (14) van het 226e Squadron, opnieuw begeleid door jachtvliegtuigen, krijgen in CIRCUS 188 nogmaals opdracht de centrale uit te schakelen. Uit luchtfoto's gemaakt op 9 mei is namelijk gebleken dat de centrale bij het bombardement op 7 mei niet getroffen werd.

Onder hevig afweergeschut werpen ze om 15.35u vanaf 10.000Ft. (3048m) nogmaals een aantal bommen op en bij de krachtcentrale. Op de Prinses Elisabethlaan vallen twee bommen achter de nrs. 26 en 27 waarbij koermuren, achterhuizen en de droogzaal van de fabriek OSTENDIA vernield of zwaar beschadigd worden. Een bom vernielt het huis nr. 34 en beschadigd de nrs. 33, 35, 36 en 37 zo erg dat ze meestal onbewoonbaar worden. Ook de ingangspoort van de OSTENDIA sneuvelt.

In het kanaal en op de oever vallen vijf bommen waarbij zware schade toegebracht wordt aan de hulppost van de L.B. en aan de huizen nrs. 67, 68, 69, 70 en 71. Aan de Kerkhofstraat vallen drie bommen op de boord van het kanaal. Ze beschadigen het wegdek, de tramsporen en de elektrische leidingen.

De wasserij van DEFEVER is bij de gelukkigen. Ze wordt getroffen door een blindganger die er toch heel wat schade veroorzaakt.

In de elektrische centrale vallen vier bommen: één ontploft in het ketelhuis. De stookzaal loopt zware schade op. Eén bom valt op het voorliggende plein en twee tussen de transformatoren van 36.000 Volt. De betonnen beschuttingen scheuren. Er vallen ook nog twee bommen in de kolenbunkers. Op de hoek van de Henri Zwaenepoel- en Nieuwstraat vallen bommen die de huizen nrs. 34, 36, 38 en 40 in de Nieuwstraat vernielen. Zeven andere huizen worden er zwaar beschadigd, zo ook nr. 17 in de H. Zwaenepoelstraat. Op de Nukkerstraat vallen ook weer bommen. De huizen nrs. 1 en 3 en de ernaast liggende werkplaatsen van de Burgemeester worden verwoest. Andere huizen lopen schade op. In de Zuidstraat wordt nr. 1 vernield, de tramsporen opgeworpen en drie huizen zwaar beschadigd. In de Vaartstraat worden de achterhuizen van de nrs. 12, 20 en 22 beschadigd door de bommen die in de Nukkerstraat terecht kwamen.

(14) Het verslag van de L.B. zegt 6 bommenwerpers. Het boek "Airfield Focus" van Stephen Pope, (blz. 9) en het verslag nr. 50 van Weerstandsgroep "Clarence" zeggen 5.

Op de Oudenburgse Steenweg, aan de overzijde van de vaart, vernield een brisantbom het magazijn van de firma VANHEULE. De gasketels ontsnappen er nipt aan vernietiging wanneer twee bommen er juist voor en achter neerkomen.

In het totaal worden tien woningen vernield en zevenentwintig zo zwaar toegetakeld dat het grootste deel er van onbewoonbaar zijn.

Om 15.40u is het voorbij. Het duurde nauwelijks vijf minuten. Alle vliegtuigen werden in het doelgebied door de luchtafweer beschadigd maar keren behouden op hun basis terug. Er vallen deze keer, gelukkig maar, geen slachtoffers te betreuren.

Voor zover ik kon nagaan is dit de laatste Engelse luchtaanval op de elektrische centrale geweest. Ook nu blijft de "electricfabriek" overeind!

4. Epiloog.

De hiervoor beschreven luchtaanval van 7 mei 1942, met als specifieke opdracht het vernietigen van de elektrische centrale te Bredene, miste weliswaar zijn doel maar maakte enorme materiële schade. Er werden dertien huizen vernield, zevenentwintig andere zo zwaar beschadigd dat ze onbewoonbaar waren en nog zestig andere beschadigd.

Bedroevendst van al, onder de Bredense bevolking vielen niet alleen vijftien gewonden maar ook nog zes dodelijke slachtoffers:

- De Heer August SEYS, 49 jaar,
geboren te Mariakerke op 31 maart 1893,
oorlogsinvalide 1914-18,
echtgenoot van Mevrouw Valerie KIMPE,
vader van vier kinderen: gedood op 7 mei 1942.
- Mevrouw Lydie-Marie VERSLUYS, 33 jaar,
geboren te Bredene op 9 oktober 1908,
echtgenote van de Heer Gaston SCHALANDRIJN,
moeder van vier kinderen, hoogzwanger: kindje dood geboren.

Haar kinderen:

- Marie-Louise SCHALANDRIJN, 9 jaar,
geboren te Oostende op 22 mei 1933.
- Victor-Louis SCHALANDRIJN, 6 jaar,
geboren te Oostende op 7 maart 1936.
- Monique-Elisa SCHALANDRIJN, 4 jaar,
geboren te Oostende op 1 oktober 1937.

Allen gedood op 7 mei 1942.

Het zwaar beproefde gezin verloor reeds een dochttertje door ziekte op 16 april 1941. Hun echtgenoot en vader de Heer Gaston SCHALANDRIJN overlijdt op 23 mei 1959, nauwelijks 51 jaar oud.

Alle slachtoffers worden onder massale belangstelling, op maandag 11 mei 1942, op Sas-Slijkens ten grave gedragen. In de lange rouwstoet een eenzaam, elfjarig meisje in het zwart: mijn toekomstige vrouw Simonne.

In de kerk blazen klaroenen de "Last Post", een laatste eer. Vaak de eerste en enige die men aan gesneuvelden bewijst. Mogen zij en alle andere oorlogsslachtoffers door de Bredense gemeenschap nooit vergeten worden!

"... Wij 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 de verzekering geven 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." (15)

5. NOOT VAN DE AUTEUR.

Ik ben er mij van bewust dat de reconstructie van het bombardement van 7 mei 1942 niet volledig is. Feiten blijven onbekend, veel betrokkenen kwamen niet aan het woord. Sommigen zijn overleden, anderen onvindbaar. Sommigen wensen niet meer te getuigen: "Het is immers ook al zo lang geleden."

Het was mijn bedoeling de bombardementen en het menselijk leed dat ze veroorzaakten zo juist en realistisch mogelijk, binnen de door de welvoeglijkheid toegelaten grenzen, weer te geven. Terzelfdertijd wilde ik een door sommigen vergeten, voor anderen een onbekend stuk Bredense en regionale geschiedenis terug in de actualiteit brengen.



(15) Uittreksel uit "Boodschap van de R.A.F aan onze vrienden op de Belgische kust."



Weekblad " DE DUINENHALM ".

67e Jaargang - Nr. 21 van vrijdag 22 Mei 1942.
(Uittreksel)

Breedene

■ LIJKDIENST — Onder groote deelneming van de bevolking had Maandagmorgen, in de parochiale kerk te Slijkens de lijkdienst plaats van de vijf slachtoffers van een luchtbombardement op Breedene. Het zijn : Schalandrijn Monique, geboren te Oostende, den 1 Oct. 1937 ; Schalandrijn Victor, geboren te Oostende, den 7 Maart 1936 ; Schalandrijn Marie-Louise, geboren te Oostende, den 2 Mei 1933 ; Versluys Lydie, geboren te Breedene den 9 October 1908 ; Seys August, geboren te Maria-kerke, den 31 Maart 1893.

Buiten de vijf dooden werden nog twaalf personen levend van onder de puinen gehaald en liepen kwetsuren op : Belpaeme Blanche, Derynck Silvie, Verdonck Helena, Devriendt Simonne, Coenye Albert, Jacqueline en Nora ; Marvoet Alexander (woonachtig te Oostende) ; Kimpe Valerie, Seys Esther, Fernand en Lisette, Lesaffre Raymond, Popelier Henri, Declercq Alfons en Maurice, verscheidene personen werden licht gewond door scherven en steenbrokken, terwijl ook enkele L. B. ers lichte verwondingen opliepen tijdens de reddingswerken.

Bronnen:

Bibliographie - Archieven - Foto's:

Public Record Office - Kew - Engeland: AIR 27/1406, Operations Record Book
226 Squadron R.A.F. - 7 mei 1942.

The Imperial War Museum - Londen - Engeland.

The University of Keele - Staffordshire - Engeland.

Registers van de Burgerlijke Stand - Bredene.

"Oostende onder de Nazi's 1940-44" Deel 1 - André ASSELOOS.

Weerstandsgroep Clarence - Rapport nr. 50 van 21 juli 1942.

"Historiek der bombardementen van Oostende".

Archief van het Brandweerkorps - Oostende.

Archief van de Passieve Luchtbescherming - Bredene.

"Airfield Focus - Swanton-Morley" - Stephen POPE.

Weekblad "De Duinenhalm" nr. 21 van 22 mei 1942.

Met speciale dank voor hun waardevolle medewerking aan:

De Heer BEAUPREZ Eddy - 1e Sgt.Maj. - 1e Jachtwing Belgische Luchtmacht.

Mevrouw BELPAEME Blanche - Oostende.

Mevrouw DEBEEN Glenda - Bredene.

De Heer DECUYPERE Dirk - Auteur - Geluwe.

De Heer DEDECKER Cynriek - Auteur - Erembodegem.

Mevrouw DEVRIENDT Simonne - Bredene.

De Heer DREESEN Jan - Oppermeester B.D. - Belgische Zeemacht - Oostende.

De Heer GOEKINT Julien - Burgemeester van en te Oostende.

De Heer MAHIEU Lucien - Voorzitter Oudstrijdersbond - Bredene.

De Heer SEYS Fernand - Oostende.

De Heer VANDENAMEELE André - Auteur - Beselare.

Miss WILSON Eunice - Member of the R.A.F. Historical Society - Londen - Engeland.



Nadruk verboden.

OPENINGSDATA HEEMMUSEUM IN 1995

- elke zaterdag
van 15 juni t/m 17 september (gesloten elke dinsdag)
 - van 28 oktober t/m 05 november (gesloten 31 oktober en 01 november)
 - van 23 december t/m 07 januari 1996 (gesloten 25 en 26 december, 01 en 02 januari)
- telkens van 10u tot 12u en van
15u tot 17u

PROMOTIE

Bij afwerking van uw kleurenfoto's

Naar keuze :

NIEUWE FILM

of

DUO PRINT

of

FOTO-ALBUM

Extra

PROMOTIE

3 FOTOKLEURENFILMS
VOOR DE PRIJS VAN 2



COCK Jozef II straat 44
CAMERA Hoek Christinastraat
SERVICE 8400 OOSTENDE



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**
BESLONNEMINGEN HEEFT.

Torhoutsesteenweg 88 (h)
8400 Oostende (Petit Paris)
tel. 059 - 80 15 53
fax. 059 - 80 92 39