

# WALTER MAJOR VERHAALT DE OOSTENDSE VERSIE VAN DE KNOTSGEKKE KERELS MET HUN VLIEGENDE KRATTEN

## ER ONTBREKEN NOG STUKKEN UIT DE PUZZEL, WAARIN DE GESCHIEDENIS VAN DE LUCHTVAART IN OOSTENDE MET DE JAREN IS UITEENGEVALLEN

In het glorieuze tijdperk van de «KNOTSGEKKE KERELS MET HUN VLIEGENDE KRATTEN» heeft Oostende een uitzonderlijke rol gespeeld. Oostende was toen nog een koninklijke stad, die zich niet alleen aan Brussel kon spiegelen maar ook aan Parijs, in die dagen de vaderstad van de vliegerij.

Niemand weet over die pioniersperiode van de luchtvaart in de Koningin der Badsteden zoveel als WALTER MAJOR. En toch... staat zijn verhaal over de knotsgekke Oostendenaars vol vraagtekens. Want achter iedere nieuwe naam, achter iedere nieuwe vondst duikt haast telkens weer een nieuw vraagteken op. Daarbij zijn de bronnen zo schaars, de getuigenissen zo gering en moeilijk te controleren. Maar toch is ieder stukje, iedere getuigenis, hoe klein ook, waardevol. Soms blijkt juist zo'n heel klein rijmpje, een stukje krant, een oude postkaart, een vergeelde foto, juist dat stukje puzzel te zijn dat de doorslag geeft.

### OPROEP

Daarom gaat de betekenis van dit artikel van WALTER MAJOR verder dan het brengen van een interessant verhaal. Het is tevens een oproep. Wellicht hebt U, waarde lezer, onbewust misschien, een of meer van de ontbrekende stukken uit de puzzel waarin de geschiedenis van de luchtvaart in Oostende met de jaren is uiteengevallen. Als die kans er is, hoe gering U die ook acht, neem dan contact op met WALTER MAJOR, Edmond Laponstraat 10 te 8400 Oostende. Hij zal er U dankbaar voor zijn.

En hoe sneller die puzzel ook weer volledig geraakt, des te sneller zal WALTER MAJOR ook het boek over de Oostendse luchtvaartgeschiedenis kunnen laten verschijnen. En des te sneller zult U er dan ook kennis mee kunnen maken.

Maar lees inmiddels reeds deze beknopte Oostendse versie van de knotsgekke kerels met hun vliegende kratten.

J.

Reeds op 8 februari 1784, amper acht maanden na de geslaagde proef te Parijs van de gebroeders Montgolfier, lanceerde de Oostendse koopman J. Fottrel een montgolfière met een diameter van «tweeënveertig duymen».

Op 21 april 1828 liet een andere uitvinder een kleine ballon op voor het Hotel de Commerce, gelegen aan de Keizerskaai (nu Vindictivelaan). De dag daarop waagde men een nieuwe proef, maar ditmaal schoot de mini-ballon onmiddellijk na de start in brand.

Op 9 augustus 1903 redde Urbain, kapitein van de sleepboot «La Belgique» het leven van de Franse aeronaut Tiberghien, die met zijn ballon voor Oostende in zee was geplonsd.

Op 20 mei 1907, ter gelegenheid van de verkiezing der talrijke Oostendse schoonheidskoninginnen, steeg vanop het strand voor het Kursaal een gloednieuwe ballon «La Reine des Plages» in de lucht met aan boord Edmond Van der Stegen van de Aéro-Club van Gent. Hij is de eerste piloot, die in Oostende een echte vlucht heeft uitgevoerd.

Gezien de enorme belangstelling plan-de het feestcomité der stad nog voor hetzelfde jaar een ballonwedstrijd Oostende - Engeland. Wegens allerlei moeilijkheden, zowel van financiële als van organisatorische aard, bleef dit grootse projekt echter zonder gevolg.

In 1908 lanceerde men in het Leopold Park een kleine ballon, vervaardigd uit darmvliezen. Deze vloog door een noord-westelijke wind opgejaagd tot in Amiens.

Op 17 januari 1909, tijdens het jaarlijks banket van de «Automobile Club d'Ostende», kondigde baron Raoul de Vrière de stichting aan van de «Aéro-Club d'Ostende et du Littoral».

Onmiddellijk werd door het enthousiaste bestuur contact opgenomen met Farman en Wright. Maar de ene eiste een enorme vergoeding om hier te komen vliegen, terwijl de andere beweerde

wegens zijn druk programma over geen enkele vrije dag meer te beschikken.

Gelukkig beloofde baron Pierre de Caters aan zijn alter ego en vriend Raoul de Vrière dat hij tijdens het komend seizoen in Oostende zijn vliegproeven op het strand zou voortzetten.

Begin juli besloot het stadsbestuur de piepjonge Aéro-Club te steunen en op 8 juli greep de openbare aanbesteding plaats voor de bouw van een vliegtuiglloods op een stuk braakliggende grond achter de gebouwen van de «Sacré-Coeur».

Op 18 juli werd onder enorme publieke belangstelling het in kisten verpakte toestel van baron de Caters van de garage Williame, waar het een voorlopig onderkomen had gevonden tot de hangar klaarkwam, naar de houten vliegtuiglloods overgebracht.

Ondanks herhaalde pogingen slaagde de baron er niet in zijn toestel in de lucht te krijgen. Ofwel wilde het vliegtuig niet opstijgen ofwel was er te veel wind, ofwel verhinderde het rond het toestel samentroepende, nieuwsgierige publiek elke proef.

**KURSAALBAAS MARQUET  
SMEET DE GOUDFRANKEN IN DE LUCHT.  
LOUIS PAULHAN VING ZE OP,  
MAAR VOOR LOUIS EN NICOLAS BOEL,  
DE GEBROEDERS WILLIAME  
EN DE GEBROEDERS DE COMMINES  
WAS HET EEN FATA - MORGANA.**

Weldra begonnen steeds meer leden van de Aéro-Club alle hoop te verliezen om hier in Oostende nog ooit een vliegtuig te zien vliegen. Gelukkig besloot de heer Marquet, toenmalig uitbater van het Kursaal, belangrijke premies uit te loven. Op slag veranderde de wanhopige situatie in een ware wedstrijd, waarvoor zelfs een reglement diende opgesteld. Immers, van zodra de luchtvaartmiddelen vernamen dat een prijs van 5000 frank zou worden geschonken aan de piloot, die als eerste te Oostende een vlucht van 2 km. zou uitvoeren en een prijs van 25.000

frank aan diegene, die gedurende één uur boven het strand heen en terug zou kunnen vliegen, stroomden de aanvragen tot deelneming binnen.

Naast Delagrang, Kinet en nog twee andere Belgische deelnemers, liet ook Louis Paulhan weten dat hij zou komen.

Voor deze laatste werd het een «veni, vidi, vici».

Op 17 september palmde hij met een vlucht van 6'2" de eerste prijs in en 's anderendaags cirkelde hij onder het gejubel van een dol publiek gedurende één uur boven het strand.

Diezelfde avond vertrok hij reeds naar Spa, andere suksessen en premies tegemoet.

De stichting van de «Aéro-Club d'Oostende et du Littoral» en de briljante vertoning door Paulhan opgevoerd, bleven niet zonder gevolgen. In Oostende wilden enkelen hun drieste luchtvaartdromen proberen te realiseren. Hun namen? Louis en Nicolas Boel, de gebroeders Williame en de gebroeders Louis en Georges de Commines.

Wie was nu deze laatst genoemde luchtvaartpionier? Ik hoorde zijn naam voor het eerst in het Oostends heemkundig museum «De Plate». Een lid van deze bloeiende folkloristische kring herinnerde zich nog een rijmpje uit een volkslied, dat zijn grootouders dikwijls hadden gezongen.

«En 't vliegmachien van De Commines  
Kan niet vliegen zonder wind.»

Het is wel echt jammer dat ik ondanks een ware speurtocht tot op heden niemand kon ontmoeten, die zich dit lied herinnerde.

Het schijnt dat Georges De Commines een eenvoudige timmerman was, afkomstig uit Stene en bezielde met het heilig vuur der vliegerij. Aangespoord door de indrukwekkende vluchten van Paulhan en beïnvloed door de vooruit-



**Op 20 mei 1907 steeg M. van der Stegen in de lucht met zijn ballon «La Reine des Plages», vanop het strand opzij van het Kursaal.**

strevende ideeën van Blériot, koesterde deze ondernemende ambachtsman de stille hoop eveneens roem en rijkdom te verwerven in de ontluikende luchtvaart. Hij timmerde een toestel ineen dat ons herinnert aan de «Blériot VI», bijgenaamd «Libellule». Het is meer dan waarschijnlijk dat hij ergens in een krant of tijdschrift een schets had aangetroffen en dat hij daarvan vertrekkende een eigen toestel heeft willen bouwen. Slechts weinigen echter wisten iets af van zijn projekt. Dank zij de financiële steun van een wat rijkere tante, kon hij te Parijs een Anzani-motor aankopen van 30 P.K. Zonder deze geldelijke steun zou hij nooit zijn plannen hebben kunnen realiseren.

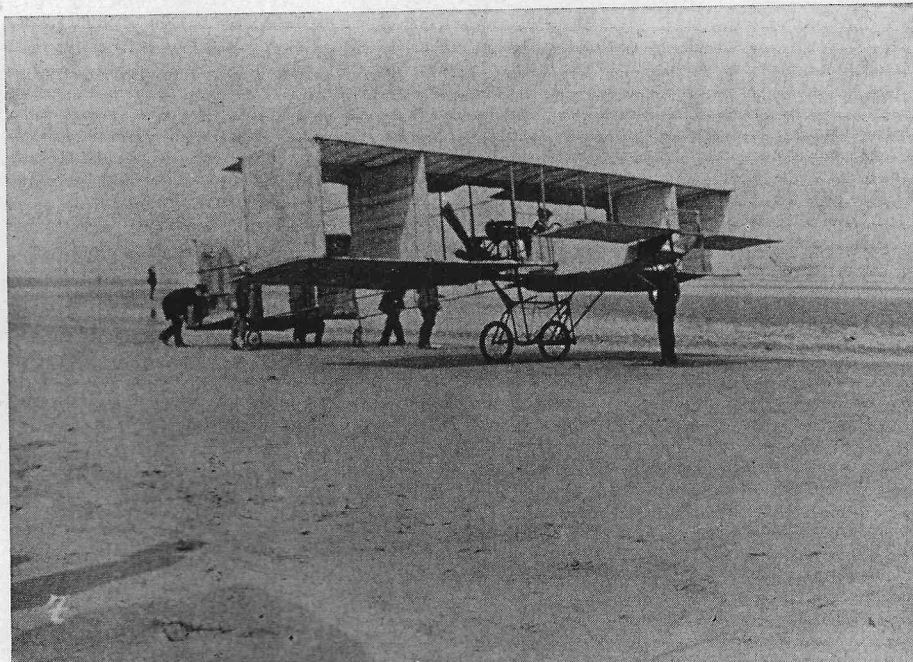
Toen op 15 mei 1910 de gebroeders Boel de leden van de «Aéro-Club d'Ostende et du Littoral» uitnodigden om de «Blauwvoet» aan hen voor te stellen en er een vliegproef mee af te leggen, besloot De Commines deze mogelijke kans om op het voorplan te treden niet te negeren. De leden van de selekte Oostendse luchtvaartvereniging konden dus twee in plaats van één toestel komen beoordelen. Niemand geloofde echter in het knettergekke vliegding. Het bezat vier vleugels en toch was het een ééndekker. De vleugelparen waren meer dan één meter uiteen aan elkaar bevestigd met een ligger in essenhout. De piloot bediende het hoogteroer door het draaien aan een stuurwiel en het richtingsroer met pedalen.

Ook Louis De Commines probeerde tijdens deze voorstelling met het toestel te vliegen, maar net zoals de Blauwvoet van Boel, kwam ook zijn «Libellule» niet los van de grond. Toen een snel opkomende mist een einde stelde aan de hopeloze pogingen, werden de beide toestellen in de vliegtuigloods weggeborgen.

Op 19 mei 1910 dienden beide konstruktoren de loods te ontruimen om de veel grotere Voisin van de garagehouder A. Williame in onder te brengen.

Op zaterdag 28 mei 1910 meende Georges De Commines alle problemen opgelost te hebben en stond zijn waterjufferachtig toestel weer startklaar op het strand. Slechts enkele vrienden en toevallige voorbijgangers waren getuige van dit tweede experiment.

Met een hart boordevol hoop keek Georges nog eenmaal de motor na,



**Op 17 september 1909 maakte Louis Paulhan een vlucht van één uur boven het strand, wat hem het ronde sommetje van 25.000 fr. opbracht.**

testte de werking van de roeren en nam toen plaats in de stuurzetel.

Alle stroom uitgeschakeld draaide een hulp enkele malen de schroef rond en bleef toen het startsein afwachten. Enkele hulpvaardige knuisten hielden het vliegtuig vast.

«Kontakt» schreeuwde Georges en onwillekeurig verstrakte hij zijn greep rond het stuurwiel. Zo dadelijk zou hij weten of zijn «kist» kon vliegen of niet.

Helaas! Zover zou het nooit komen. Nauwelijks had de mecanicien de motor op gang geslingerd of de schroef vloog van zijn as, doorboorde de erboven opgehangen benzinetank en verdween toen draaiend en in een wijde boog uit het gezicht.

Verstard van schrik hadden allen de schroef op zijn ballistische baan gevolgd. Het schijnt dat, toen de uitstromende benzine op de nog steeds voortdraaiende motor spatte, de brandstof met een doffe knal in vlam schoot en dat Georges in deze beginnende brand nogal erg zijn handen verbrandde.

Verschillende personen vertelden mij dat de schroef iets later rechtopstaand in de grond op het kerkhof teruggevonden werd.

Terstond bestelde De Commines een nieuwe schroef om zijn experimenten te kunnen voortzetten. Nog enkele malen verscheen zijn «Libellule» op het

strand, maar nimmer verlieten de wankelen de harde zandstrook. Eind september moest Georges de werkelijkheid aanvaarden en hij vond de moed om na maandenlange inspanningen zijn eerste ontwerp de rug toe te keren.

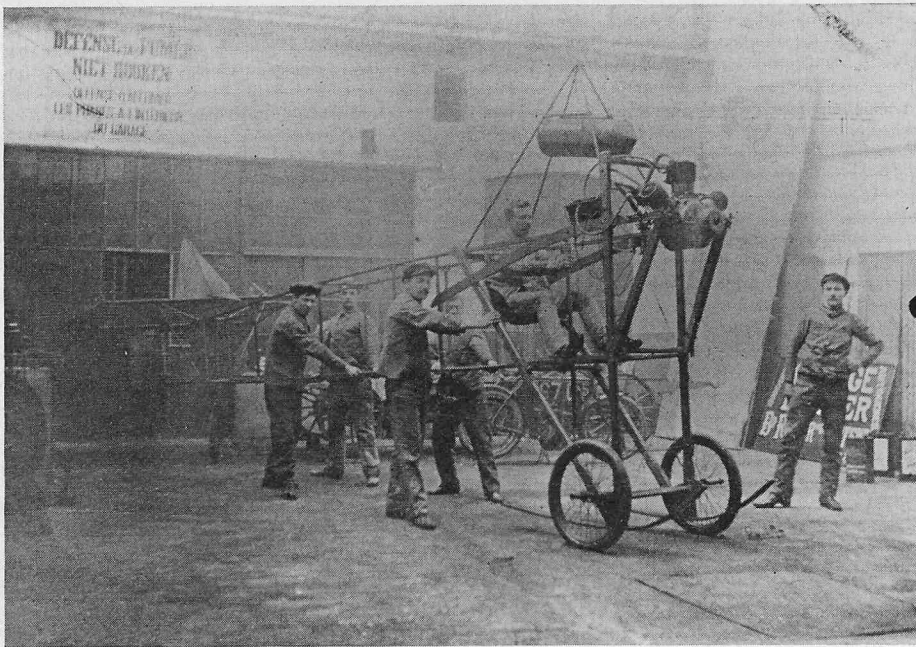
In de «Carillon» van dinsdag 15 november 1910 verscheen er toen het bericht dat De Commines te Brugge een nieuw soort toestel, een soort Blériot in elkaar knutselde en dat hij hoopte reeds de volgende week zijn eerste proeven op het strand te kunnen ondernemen.

De nieuwe ééndekker was 7,5 m. lang, 1,8 m. hoog en woog 180 kg.

De pionier gebruikte nog steeds de Anzani-motor van 30 P.K., die hij voor zijn eerste toestel had gekocht.

In afwachting dat het vliegtuig klaar kwam en zijn eerste proef kon afleggen, vond het toestel beschutting in de garage van het Kursaal.

Op zondagmorgen 5 februari 1911, omstreeks 9 uur, duwde De Commines geholpen door enkele vrienden zijn tweede knutselwerk op het strand. Na een laatste controle van de motor en de schroef liet hij de motor op gang slingeren. Weerhouden door een viertal stevige kerels, trilde het machien onder de weerhouden drang om vooruit te schieten. Toen Georges het bevel: «Alles los!» uitriep, sprong het toestel voorwaarts.



Was dit het toestel van Georges De Commines of bouwde ook garagehouder Bakker zijn luchtkasteel ?

Over ongeveer 2 m. verliep alles uitstekend. Maar toen zakte de linker-vleugel plots door en scheerde rakelings over het zand. Door zijn lichaamsgewicht naar rechts te verschuiven slaagde de aspirant-piloot erin deze vleugel weer omhoog te krijgen. Toen gebeurde de ramp. Door de bruske lichaamsverplaatsing boorde de rechtervleugel zich in het zand. Hierdoor viel de neus van het toestel naar beneden, zodat een schroefblad met volle geweld tegen de grond werd geslagen en glad afbrak. De slag slingerde het vliegtuig één meter omhoog. Het bleef toen even aarzelend hangen en plofte dan met een slag op het harde zand neer. Nu brak ook het tweede schroefblad in tientallen stukken, die in alle

richtingen werden weggeslingerd. Met een kreunend gekraak zakte de bovenbouw van het toestel in elkaar, terwijl de staart omhoog werd gezwaaid, afbrak en op de weerloze piloot neersloeg.

Even was het stil, doodstil. Toen stormden de toeschouwers naar de plaats van de ramp. Met hun stevige knuisten rukten en sleurden zij de dwarsliggers en gebroken latten weg en bevrijdden De Commines. Bleek van schrik, op trillende benen, maar gelukkig zonder erge wonden, stond de pionier naast het wrak. Hulpvaardige handen leidden hem naar een dichtbij gelegen café, waar een inderhaast bijgeroepen dokter de lichte schaaf- en snijwonden verzorgde.

Op donderdag 9 februari 1911 verscheen in «Le Carillon» het bericht dat Georges besloten had zijn toestel te herstellen en nieuwe proeven te wagen.

Waar gebeurde dit ? In de garage Bakker ? Feit is dat er enkele foto's bestaan van een soort Blériot, die zich in de garage van Bakker bevond. Is het juist dat ook garagehouder Bakker zou geprobeerd hebben een toestel te bouwen ? Hoe is het dan mogelijk dat niemand daar iets van vernam ? Waarom deed hij dan nooit een vliegproef ? Allemaal vragen die door niemand konden beantwoord worden. Indien het evenwel het toestel is van De Commines, dan zijn alle problemen opgelost.

Eind maart 1911 meldde de krant dat Georges met succes weer proeven met zijn ééndekker had aangevat.

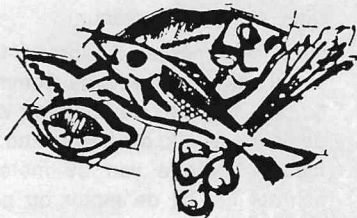
In het tijdschrift «La conquête de l'air» van 15 juni 1911 trof ik volgende tekst aan :

«M. De Commines possède un petit monoplane genre Blériot sur lequel est monté un moteur Anzani. Avec cet appareil M. De Commines n'a encore accompli que de petits vols d'essai».

En dan ? Niets meer. Heeft De Commines uiteindelijk dan toch ingezien dat zijn vliegtuig nooit echt zou kunnen vliegen ? Kon hij niet langer de kosten dragen ? Was zijn enthousiasme opgebruikt ? Zovele vragen die geen antwoord konden vinden.

Slechts weinig Belgische steden beleefden zo intens de eerste wankele stappen van de ontluikende luchtvaart als Oostende.

Walter MAJOR.



Restaurant

**BELGICA**

(Tongen - Pladijs - Tarbot - Kabeljauw - Roggen)

Uitbater : J. ROTTIER  
Tel. 059/70 19 88

Visserskaai 42  
8400 OOSTENDE