

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 accoord 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 TSEGHEM
IJzerstraat 1
8400 OOSTENDE

SECRETARIS

J.B. DREESEN
Rode Kruisstraat 4
8400 OOSTENDE

JAARGANG 25
NUMMER 5
MAAND mei 1996

PENNINGMEESTER

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

REKENING

750-9109554-54
000-0788241-19

IN DIT NUMMER

- blz. 143 : F. GEVAERT : Zeewezensprokkels - 5. De schepen van de Oostende-Dover lijn tijdens W.O. II.
- blz. 153 : R. VANCRAEYNEST : Vergaan met man en muis bij Ijsland in 1775.
- blz. 156 : Y. VANHYFTE : Vrouw verliest echtgenoot op het Hazegras - 1885.
- blz. 158 : N. HOSTYN : Archief over Oostende.
- blz. 159 : J.B. DREESEN : Wat nog aan Paster Pype herinnert, het "Herdenkingscomité Pastoor Pype".
- blz. 161 : 4de lijst aankopen, schenkingen en andere opnamen in inventaris 1995.

25ste JAARGANG
EEN HEUGLIJKE VERJAARDAG

MEI - ACTIVITEITEN

A. MEI I-ACTIVITEIT. WANDELVOORDRACHT

In het kader van "Ken Uw Stad" gaat een wandelvoordracht door op

vrijdag 10 mei 1996 om 19 uur

in het MUSEUM VOOR SCHONE KUNSTEN, Feest- en Cultuurpaleis.

Onder leiding van onze Stadsconservator-archivaris

de heer Norbert HOSTYN

bezoeken wij de prestigieuze tentoonstelling

Retrospectief Léon SPILLIAERT

Léon SPILLIAERT (° Oostende 1881 + Brussel 1946) is een van de vier grote Oostendse schilders; Ensor, Spilliaert, Permeke en De Clerck. Hij was een kunstenaar die steeds zijn eigen richting bepaald heeft. De schildersacademie kon hem niet boeien. De heer HOSTYN noemde hem, in een catalogus van 1990, "het prototype van de autodidact onder de moderne schilders in België". Hoezeer hij ook een uitweg zocht voor zijn werkelijke grootse ideeën, steeds weer belandde hij bij de kust, de golven en de horizon. Aanvankelijk vond men zijn werk hallucinant en veel te somber. Geleidelijk aan kwam echter een wereldwijde waardering voor zijn oeuvre.

Aan de dagelijkse stroom van bezoekers te zien heeft onze conservator, ook hier weer een schot in de roos gehaald.

We komen samen om 18u45 op de binnenkoer van het Feest- en Cultuurpaleis.

B. MEI II-ACTIVITEIT. AVONDVOORDRACHT

Een avondvoordracht met documentatiemateriaal gaat door op

donderdag 23 mei 1996 om 20u30

in de Conferentiezaal van de V.V.F. Oostende, Dr. Colensstraat 6.

Het onderwerp : ARCHIEF EN SCHADUWARCHIEF VAN EN OVER OOSTENDE

De spreker : ons geacht lid de heer Jacques MERTENS, Doctor in de Wijsbegeerte en Letteren, geschiedenis. Departementshoofd Algemeen Rijksarchief voor Oost- en West-Vlaanderen

Als men over het archief van en over Oostende spreekt is de klassieke doodoener dat "het allemaal verbrand is in mei 1940". Voor de meesten is daarmee de kous af en hoeft er ook niet verder gezocht te worden. Dat er in mei 1940 veel archief verloren ging is een feit. Dat het archief van een instelling verloren is, betekent evenwel niet dat er niets over die instelling zou te vinden zijn. Zo zijn over iedere stad of gemeente bescheiden bewaard in het archief van de voogdij-overheden ervan : het

archief van de provincie en het archief van het ministerie van binnenlandse zaken. Het was reeds zo in het Ancien Regime (voor de franse revolutie) en ook daarna. Over Oostende is er archief bewaard in Brussel, in Brugge, Antwerpen en op vele andere plaatsen, om niet te spreken over de archieven van onze buurlanden.

Wij zijn dan ook zeer verheugd dat we de heer J. MERTENS bereid hebben gevonden om ons eens haarfijn uit de doeken te doen wat er zo allemaal nog te vinden is en waar.

Een uitstekende gelegenheid om de bestaande mythe van "het volledig verbrand" te horen nuanceren. Een avond die U niet moogt missen. Dus wees op het rendez-vous met de heer Jacques MERTENS. Zoals steeds is de toegang vrij en kosteloos, ook voor niet-leden. Men zegge het voort.

JUNI - ACTIVITEIT. STUDIEREIS NAAR ZOUTLEEUW EN TONGEREN

Dit jaar vertoeven we "een wijle" op de grens van Brabant en Limburg. We beginnen met een bezoek aan "De Parel van Brabant", Zoutleeuw.

Zoutleeuw, gelegen tussen Tienen en Sint Truiden, was eeuwen geleden een belangrijk stadje in het hertogdom Brabant; Grenzend aan het Prinsbisdom Luik, zou het een strategische rol vervullen, terwijl de ligging aan de toen bevaarbare Kleine Geete zijn economische ontwikkeling gunstig zou beïnvloeden.

Het pronkstuk van Zoutleeuw is de Sint-Leonarduskerk, een monumentaal gotisch gebouw dat grotendeels opgetrokken werd tussen de 13de en de 15de eeuw. De beeldenstorm, waaraan zovele kerken ten prooi vielen in de 16de eeuwse godsdienstoorlogen, ging aan Zoutleeuw voorbij. Daarmee herbergt de kerk nog een schat aan middeleeuws kunstwerk.

In de namiddag reizen we dan verder naar "'s lands oudste stad" Tongeren. Hier brengen we een kort bezoek aan de prachtige basiliek. Daarna gaan we naar het modernste museum van het land, het Gallo-Romeins museum. Hier doen we zoveel meer dan kastjes kijken, we maken een reis door de tijd, een avontuurlijke ontdekkingstocht doorheen het verleden.

We vertrekken op zondag 9 juni 1996 om 08u30 stipt vanop het Canadaplein, rechtover het Gerechtshof. De tocht gaat in een ruk door tot Zoutleeuw waar we omstreeks 10u30 toekomen.

In het Bogaerdenhof, op de Grote Markt, genieten we van een kop koffie.

Om 11 uur vangen de gidsen ons op en brengen we een geleid bezoek aan de Sint-Leonarduskerk. Tussen 12u en 12u30 doen we een vrije wandeling op de Grote Markt, waar uw dienaar enige uitleg verschaft.

Tegen 12u30 steken we de voeten onder tafel in het Bogaerdenhof voor de volgende menu :

Het aperitief (U aangeboden door de Kring)

Lentegroentesoep

Varkensgebraad met champignonroomsaus
en kroketten

Roomijs van het huis

De dranken zijn, uiteraard, voor eigen rekening en persoonlijk af te rekenen.

Omstreeks 14u30 trekken we door naar Tongeren waar we een kort bezoek brengen aan de prachtige basiliek. Daarna gaan we naar het Gallo-Romeins museum (dat vlakbij ligt) voor een uitgebreide wandeling door het verleden.

Na ons bezoek kunnen we nog even naar de cafetaria, op de bovenverdieping van het museum, voor een verpozing en een drankje.

Tegen 18u30 stappen we terug in de car en vertrekken Oostendewaarts waar we omstreeks 20u30 toe komen.

Inschrijven kan door storting van 1.200 fr (twaalfhonderd francs) per persoon op postrekening :

000-0507753-55
Jan Dreesen
Rode Kruisstraat 4
8400 Oostende

met vermelding "De Platereis 9 juni 1996 met X personen". In deze prijs is begrepen : autocar, koffie bij aankomst, het middagmaal, de toegang en gidsbeurt tot de Sint Leonarduskerk, de toegang tot het Gallo-Romeins Museum en de fooi voor de chauffeur.

De inschrijvingen moeten binnen zijn voor vrijdag 31 mei 1996. Er zijn maximum 54 plaatsen. Wie eerst komt, eerst maalt. Dus zorg dat je erbij bent.

Meegaande verzorgen we een kleine reisbrochure die een aangename herinnering zal blijven aan deze uitstap.

Uw reisleader
J.B. DREESEN

door Ferdinand GEVAERT

**DE SCHEPEN VAN DE OOSTENDE -
DOVER LIJN TIJDENS W.O. II**

Een bijdrage tot de geschiedenis van de 150-jarige veerdienst
Oostende Groot-Brittannië

Het is niet elke decennia dat een openbare dienst met werkzetel te Oostende het 150-jarig bestaan kan vieren. OP 4 maart 1846 vertrok de eerste geregelde dienst met een pakketboot van de Belgische Staat vanuit Oostende naar Dover. Nu, 150 jaar later, is het feit onopgemerkt voorbijgegaan.

De verbinding Oostende - Engeland is een zeevaartlijn met grote geschiedenis, die geprezen en beschreven is in tal van geschiedkundige werken, technische boeken, romans, spionageverhalen en stripverhalen naast ontelbare brochures, technische tijdschriften, en week- en dagbladen. Genoeg om een boekenkast te vullen.

Daarom is het niet zinnig om hier, zelfs ter gelegenheid van "zeskwart eeuw male", een geschiedkundig overzicht te brengen. Echter zijn er tal van deelaspekten van deze geschiedenis die vroeger slechts fragmentarisch behandeld werden en uitgebreider behandeling verdienen, zoals "de schepen van de Oostende-Doverlijn tijdens W.O. II".

Toen de Duitse majoor Werner PLUSKAT, commandant van vier artilleriebatterijen van de Duitse 352e Divisie, opgesteld op de kuststrook van Normandië die ons nu bekend is als "Omaha Beach", tijdens de onrustige dageraad van 6 juni 1944 voor de zoveelste maal zijn kijker op de horizon richtte doorheen de gleuf van zijn robuste observatie- en vuurleidingsbunker, gebouwd op de klippen van het dorp Ste-Honorine, verstijfde hij toen hij aan het einder, doorheen de flarden nevel, een armada opmerkte van een omvang zoals er nog nooit in de geschiedenis van onze wereld was samengebracht.

Hij greep naar de telefoon en belde het divisiehoofdkwartier op. "Dit is de invasie" stamelde hij, "ik geloof dat er wel tienduizend schepen op ons afkomen".

De stem aan het andere einde van de lijn snauwde : "PLUSKAT, doe niet zo dwaas, zoveel schepen hebben de Amerikanen en Britten niet eens".

En toch, PLUSKAT was niet zo ver van de werkelijkheid af, daar 6.911 vaartuigen deelnamen aan de Operatie Overlord, de landing op Normandië. Namelijk, 1.158 oorlogsbodems, 736 hulpvaartuigen, 864 vracht- en transportschepen en 4.153 landingsvaartuigen waaronder 55 landingsschepen infanterie (Landing Ship Infantry - afgekort LSI).

Onder deze LSI's waren er zes omgebouwde pakketboten van de Oostende-Doverlijn, die als oorlogsbodem en met een Britse

bemannings, voeren onder de Britse oorlogsvlag, de "White Ensign". Ze namen deel aan de eerste invasiegolf van de grootste bestorming van vijandelijke stranden van uit zee uit de geschiedenis van het mensdom, met mogelijk een accent op "-dom".

In 1940 beschikte de Paketbotendienst van het Zeewezen over 7 pakketboten, waarvan 5 stoomturbineschepen, twee motorschepen en één car-ferry met stoomturbine-voortstuwings, nl. :

- t.s. Princesse Marie-José (bouwjaar 1923)
- t.s. Prinses Astrid (bouwjaar 1930)
- t.s. Prince Leopold (bouwjaar 1930)
- t.s. Prince Charles (bouwjaar 1930)
- t.s. Prinses Josephine-Charlotte (bouwjaar 1931)
- m.s. Prince Baudouin (bouwjaar 1934)
- m.s. Prins Albert (bouwjaar 1937)
- t.s. London-Istanbul, car-ferry (bjr 1913, omgebouwd 1936)

Een achtste pakketboot, het m.s. Prince Philippe, lag nog aan de afwerkingskaai van de scheepswerf Cockerill te Hoboken nabij Antwerpen, nadat het op 29 september 1939 van stapel liep.

Op 10 mei 1940 overschreden Duitse troepen de Belgische grens. Het Bestuur van het Zeewezen nam onmiddellijk maatregelen om zoals tijdens W.O.I de staatsvloot in veiligheid te brengen.

Het m.s. Prince Philippe, waarvan nog maar één van de twee voortstuwingslijnen (motor, aslijn, schroef) bedrijfsklaar was, werd onmiddellijk zo goed als klaar het ook ging varensklaar gemaakt en op zondag 12 mei 1940, Pinksteren, op één motor naar Oostende overgevaren. Tijdens de reis Antwerpen-Oostende werd het schip ter hoogte van Vlissingen aangevallen door Duitse vliegtuigen. Het schip liep, op enkele kogelgaten na, geen schade op. Het schip bereikte Oostende in de loop van de namiddag.

Tijdens de morgen van 16 mei voeren de Prince Leopold, de Prinses Josephine-Charlotte en de Prince Philippe naar Folkestone. Aan boord bevonden zich talrijke vluchtelingen, personeelsleden en hun families. Alhoewel aan het personeel medegedeeld werd dat de schepen naar Dieppe zouden uitwijken liep de koers naar Engeland. Na het ontschepen van de "passagiers" vaarden de schepen naar Southampton.

Op 17 mei verlieten de Prince Charles, de Prinses Astrid, de Princesse Marie-José en de London-Istanbul de haven van Oostende en werden de schepen gericht naar de overzijde van het Kanaal. De London-Istanbul had aan boord praktisch het ganse werktuigmachinepark van het Zeewezen, met uitzondering van de zwaarste machines die niet tijdig konden ontmanteld worden, en de voorraden aan reserveonderdelen voor de scheepsmachines die opgeslagen waren in de centrale magazijnen van het Zeewezen te Oostende.

Op 18 mei vertrokken de twee overige pakketboten, de Prince Baudouin en de Prins Albert, volgepropt met personeelsleden en hun families, naast talrijke andere vluchtelingen. Een uur buitengaats werden de beide maalboten aangevallen door een Duits vliegtuig. Een aantal bommen werden naar de twee schepen afgeworpen zonder, gelukkig, deze te treffen. Door de Duitse radio werd echter het bericht uitgezonden dat één van de schepen gezonken was. Het

zou dan de Prince Baudouin geweest zijn (1). Na oponthoud in de Downs (2) vaarden de beide schepen naar Southampton waar de volgende dag de vluchtelingen ontscheept werden.

Na het ontschepen van de vluchtelingen in Folkestone of Southampton werden de 9 schepen van de Paketbotendienst verzameld te Southampton.

Vanaf 23 mei 1940 vaarden de pakketboten voor rekening van het Britse Ministerie voor Oorlogsvervoer (Ministry of War Transport - M.O.W.T.). Tussen 1 juni en 9 juni werden, hoe gek het nu ook klinkt, met o.m. schepen van de O.-D.-lijn verse Britse troepen naar Frankrijk overgebracht waar ze o.m. te Cherbourg ontscheepten. Dit ter versterking van de restanten van het B.E.F. (British Expeditionary Force - Brits Expeditie Korps of Macht). De hoofdmacht was toen al grotendeels geëvacueerd naar Engeland vanop de stranden van de Westhoek (De Panne) en Frans-Vlaanderen (tot Duinkerke).

Vanaf 11 juni gebeurde het onvermijdelijke, zonder dat ze enige effectieve weerstand hadden kunnen bieden aan de oprukkende Duitsers werden de resten van het "2e B.E.F." ontruimd via de havens van Brest, St.-Malo en Cherbourg. Aan deze ontruiming werkten ook de pakketboten van het Zeewezen mee. Op 16 juni was de Prince Charles het laatste schip dat st.-Malo kon verlaten. Men vertelde ons (in 1940) dat toen het schip de kade verliet de Duitsers reeds in de haven verschenen.

Nadat de Prinses Astrid hersteld was van een schade opgelopen te Cherbourg op 14 juni werd het schip tussen 20 en 22 juni ingezet voor de evacuatie van Jersey en Geurnsey (Kanaal Eilanden).

Volgens Zeewezengegevens vaarden de pakketboten tijdens de hierna volgende periodes voor rekening van de M.O.W.T., met de Oostendse bemanningen :

Princesse Marie-José	01 juni tot 17 september 1940
Prinses Astrid	13 juni tot 27 september 1940
Prince Leopold	18 juni tot 22 september 1940
Prince Charles	30 mei tot 21 september 1940
Prinses Josephine-Charlotte	23 mei tot 28 september 1940
Prince Baudouin	28 mei tot 24 juli 1940
Prince Albert	28 mei tot 24 juli 1940
Prince Philippe	01 juni tot 24 juli 1940

Een andere bron stelt dat alle schepen, met uitzondering van de London-Istanbul, deelnamen aan de ontruiming van de Britse troepen uit Normandië en Bretagne doch slechts onder het beheer kwamen van de M.O.W.T. op 24 juni 1940. De einddata stemmen overeen.

Tijdens de periode dat de schepen beheerd werden door de M.O.W.T. werden ze ingezet voor passagiersvervoer op de Britse kust.

De London-Istanbul werd niet onder het beheer van de M.O.W.T. geplaatst daar ze geen gebruik hadden voor het schip. Het bleef ophliggen totdat het in 1941 overgedragen werd aan de Royal Navy. De werktuigmachines en de magazijngoederen, die medegebracht werden op het schip uit de werkhuizen en magazijnen van het Zeewezen te Oostende, werden overgebracht naar Brixham.

De overig schepen werden op volgende data overgedragen aan de Royal Navy (Britse vloot) :

Princesse Marie-José	17 sept 1940
Prinses Astrid	28 sept 1940
Prince Leopold	23 sept 1940
Prince Charles	22 sept 1940
Prinses Josephine-Charlotte	29 sept 1940
Prince Baudouin	25 juli 1940
Prins Albert	25 juli 1940
Prince Philippe	25 juli 1940
London-Istanbul	14 sept 1941

Met de maand september 1940 treden we een schemerzone binnen wat het gebruik en de inzet van de pakketboten betreft. Het minst dat kan gezegd worden is dat er bij de bemanningen een zekere malaise ontstond, nog in de hand gewerkt door het feit dat het geenzins voor hen duidelijk was wie in Southampton, en Groot-Brittannië, bevoegd was dienstbevelen te geven. Daarenboven was het voor velen onduidelijk of ze als staatsbedienden nog mochten medewerken aan de strijd tegen Duitsland na de capitulatie van België op 28 mei 1940. Een groot aantal bemanningsleden weigerde zelfs om terug naar zee te gaan.

Wij weten dat ergens in september 1940 een groot deel van de bemanningen de schepen en Southampton verlieten om zich bij hun familie te voegen in Londen en andere delen van Engeland. De "zaak Southampton" was ingezet en zou een nasleep hebben tot een aantal jaren na het einde van W.O. II. Er werden door de administratie in Londen straffen uitgedeeld die voor velen aan aantal jaren een repercusie hadden op hun anciënniteit, bevordering en pensioen. Omstreeks 1949-1950 werden straffen grotendeels uitgewist en de loopbanen geregulariseerd.

Oorspronkelijk hadden de Britten plannen om na overname van de drie motorpakketboten deze om te bouwen tot doelschip ten behoeve van de Fleet Air Arm (F.A.A.) de luchtvaartafdeling van de Royal Navy. Ze zouden gebruikt worden als doel voor oefenvluchten van de duikbommenwerpers van de vloot (Blackburn Skua's). Van dit plan werd gelukkiglijk afgezien.

De Princesse Marie-José werd in de tweede helft van september 1940 overgevoerd naar de werf van Harland & Wolff te Govan om omgebouwd te worden tot opleidingsschip voor duikbootbestrijding (Anti-submarine Warfare).

Echter was ondertussen het plan gerijpt bij de Britten om kleine prikacties uit te voeren op de kusten van de door de Duitsers bezette landen, de "commando-raids". De pakketboten van de Oostende-Dover lijn bleken zeer geschikt voor ombouw tot "moederschepen" voor de commando's. Dit gelet op hun hoge snelheid, de geringe diepgang en de relatief robuuste constructie. Dit klinkt mogelijks paradoxaal, daar de schepen de notitie (klasse) "for Channel service" (voor dienst op het Kanaal) kregen van de classificatiemaatschappij Lloyd's Register of Shipping. Maar de schepen hadden een bepaald grote sterkte gelet dat ze in ondiep water hun vol vermogen moesten kunnen ontwikkelen om de dienstnelheid hoog genoeg te houden om de zeer korte overtochtijden tussen Oostende en Dover, en terug, te kunnen aanhouden.

Daar de Britten relatief weinig marinemensen hadden die kennis hadden van het bedrijf van dieselmotoren als voortstuwing, verkoos men initieel slechts de vier jongste stoompaketboten (turbines), de Prinses Astrid, Prince Leopold, Prince Charles en Prinses Josephine-Charlotte, om te bouwen tot landingsschip voor aanvallen op vijandelijke kusten. Wat later werd beslist ook de Prins Albert en de Prince Philippe aldus om te vormen.

Men had geen plannen voor de Prince Baudouin. Het schip werd overgevoerd naar de Clyde in Schotland waar het opgelegd werd tot begin augustus 1941. Tijdens deze periode werd het schip in standgehouden door een skeletbemanning van het Belgisch Zeewezen.

In december 1940 werden de Prince Charles en de Prince Leopold afgeleverd op de werf van Silley Cox & Co. te Falmouth. Eveneens in december werd de Prince Philippe afgemeerd op de werf van Harland & Wolff te Southampton, het schip werd echter in de loop van de volgende maand overgebracht naar de werf van Penarth Pontoon, Slipway & Ship Repairing Co. Ltd te Penarth nabij Cardiff. Dezelfde maand werd de Prins Albert ook aldaar afgeleverd voor ombouw.

De Prinses Astrid en de Prinses Josephine-Charlotte werden, eveneens in januari 1941, naar de Naval Dockyard (herstelwerf van de Royal Navy) te Devonport gebracht voor ombouw tot Landing Ship Infantry (LSI - landingsschip voor infanterie).

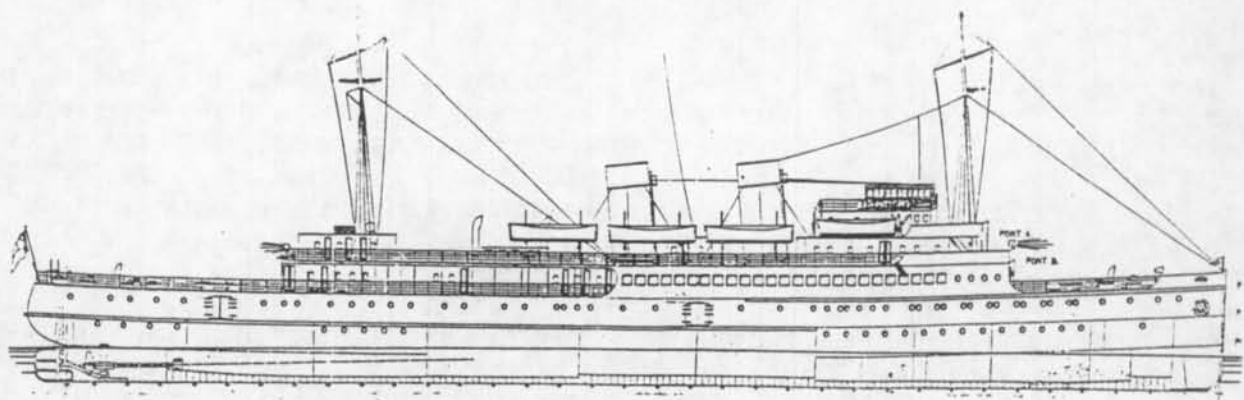
LSI's zijn schepen die aanvalstroepen (bestormingstroepen) vanuit de uitvalsbasis tot dicht bij het ontschepingsstrand op vijandelijke kust brengen, om deze vervolgens door middel van onder davits opgestelde aanvalsbotten (na te water brengen) over te varen tot op het strand, te ontschepen en het strand en de kust bestormen.

Het is vanzelfsprekend dat bij commando-aanvallen het van kapitaal belang is dat het landingsschip zo dicht mogelijk bij het ontschepingsstrand kan komen vooraleer de kleine en kwetsbare aanvalsbotten (bestormingsboten) te water te brengen. Vandaar het belang van een geringe diepgang en de keuze van o.m. onze pakketboten voor ombouw tot LSI.

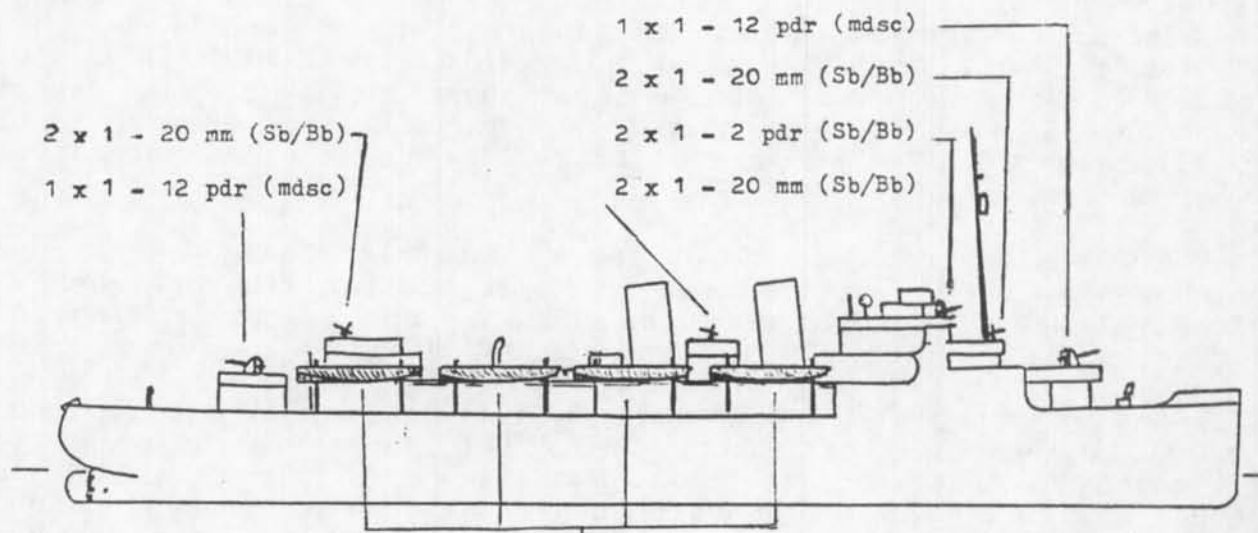
Bij de ombouw werden de schepen intern en uitwendig ingrijpend gewijzigd en aanzienlijk versterkt voor de opstelling van de onder nieuwe zwaardere davits opgehangen aanvalsbotten, bewapening, munitieopslagruimen en andere militaire uitrusting. De bemanning werd opgedreven tot 200 à 207 schepelingen en er werd accommodatie ingebouwd voor 250 à 350 troepen. Daarnaast werden een klein doch volledig uitgerust hospitaal ingericht. De accommodatie, proviandering en sanitaire voorzieningen waren zodanig dat de ingescheepte troepen geruime tijd aan boord konden verblijven.

De bewapening bestond oorspronkelijk uit twee 12-pond kanonnen (3 duim), twee 2-pond luchtafweerkanonnen (40 mm "pom-pom") en zes Lewis machinegeweren (7,69 mm). Naarmate er vanaf 1942 meer 20 mm Oerlikon luchtafweerkanonnen beschikbaar waren, werden de Lewis mg's vervangen door deze kanonnen (zie schema's).

In 1940-41 beschikten de Britten slechts over Amerikaanse Hall aanvalsbotten, gekatalogeerd als R-boats (later LCP) en gemeenzaam Eureka-boats genoemd. Vanaf 1 september 1941 werden deze boten



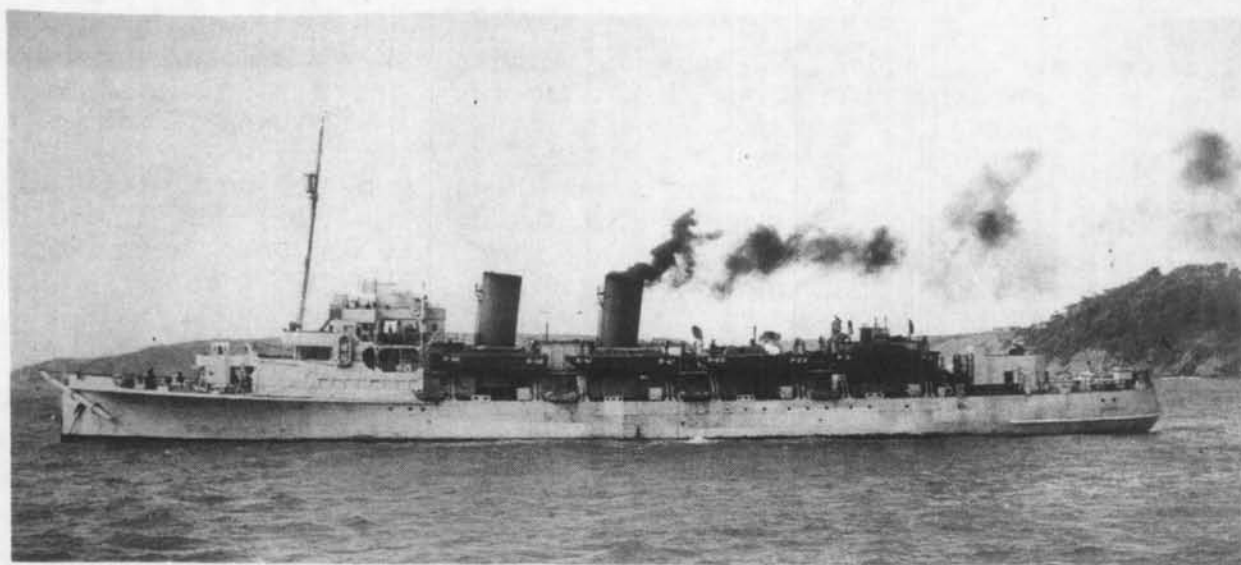
PAs, PL, PC en PJC in 1940



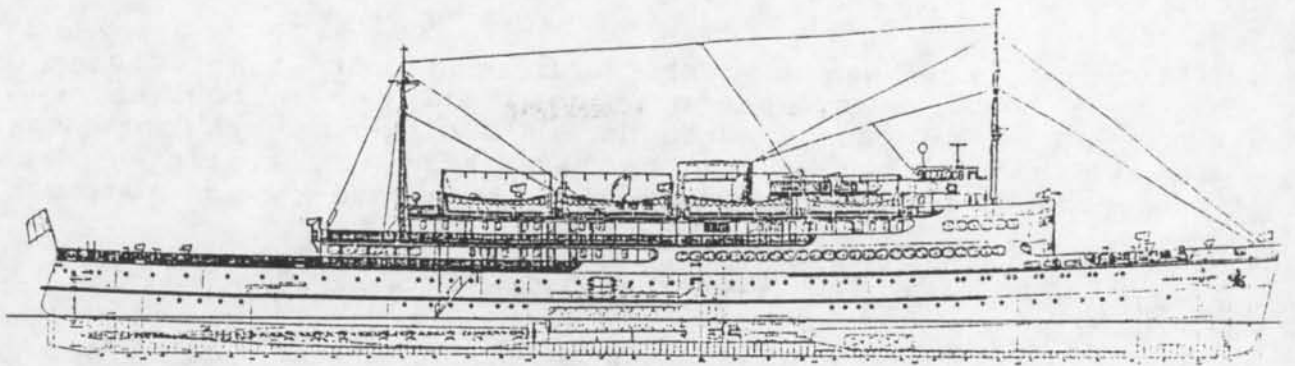
Landing Craft LCA

Omgebouwd tot LSI(S), toestand 1943

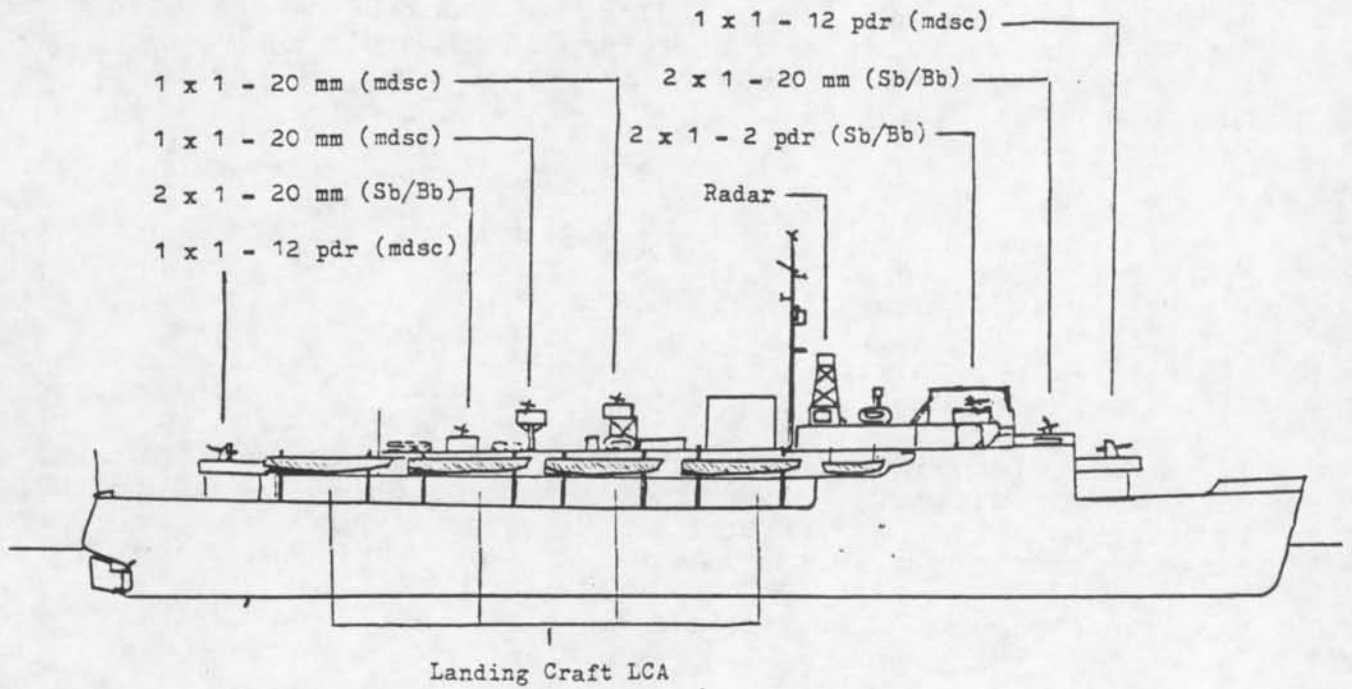
LCA ↙ Landing Craft Assault
(ontschepingsboten - bestorming)



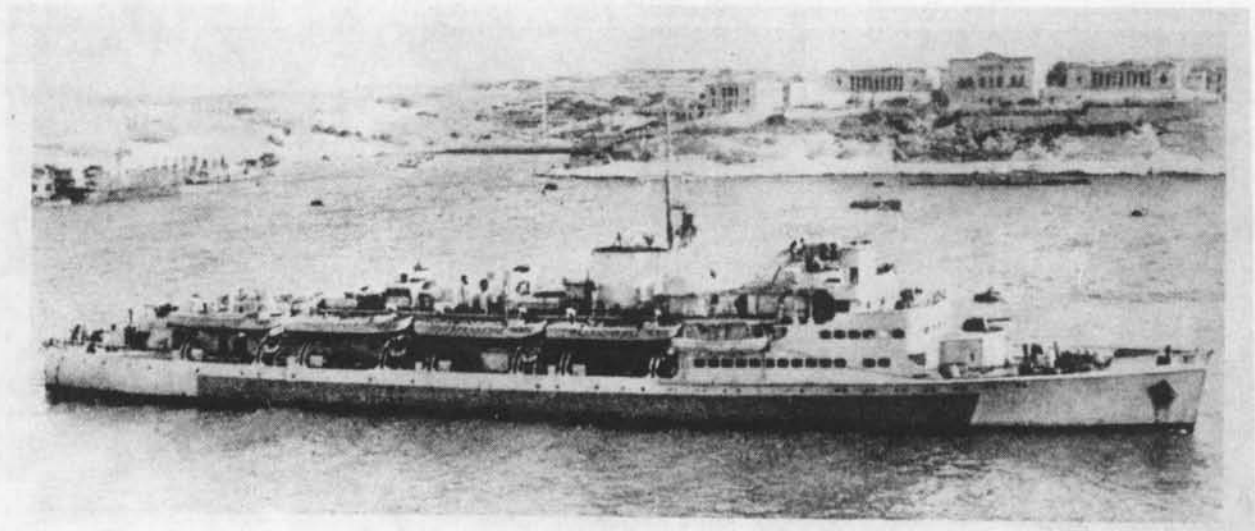
H.M.S. Prince Leopold, als LSI(S) eind 1941, met R-boten (Eureka) opgehangen in de davits



Prins Albert in 1940



H.M.S. Prins Albert, 1943



H.M.S. Prins Albert in de haven van Valetta in februari 1946

geleidelijk vervangen door Britse Landing Craf Assault. Daar waar bij de R-boats de troepen over de zijde van de bootjes moesten wippen om te ontschepen waren de LCA's uitgerust met een boegklep die kon neergelaten worden op het strand en toelieten dat de ingescheepten eenvoudiger en sneller het strand konden opstormen.

Vanaf mid-1942 werden "onze" LSI's geleidelijk uitgerust met radar, toen nog genoemd R.D.F. (Radio Direction Finding).

Met deze wijzigingen en toevoegingen kregen de omgebouwde pakketboten het uitzicht en silhouet van heuse oorlogsbodems (zie schema's).

Na de ombouw werden "onze" LSI's, die gekatalogeerd werden als LSI(S), waarbij "S" staat voor "small" (klein), op volgende data gecommisioneerd door de Royal Navy, ze kregen het prefis "H.M.S." en een pennant number :

	pennant no	commissioning date
- H.M.S. Prince Charles	4.120	06 maart 1941
- H.M.S. Prince Leopold	4.251	06 maart 1941
- H.M.S. Prinses Josephine-Charlotte	4.236	16 mei 1941
- H.M.S. Prinses Astrid	4.226	26 mei 1941
- H.M.S. Prince Philippe	-	14 juni 1941
- H.M.S. Prins Albert	4.35	30 sept 1941

We moeten hierbij opmerken dat de schepen hun naam behielden en dat slechts de prefix toegevoegd werd. Dus drie Nederlandstalige en 3 Franstalige. In de Engelse literatuur durft men weleens de namen in het Engels te schrijven, zoals bv. "Princess Astrid".

Vanaf hun commissioning (bemand en in conditie om actief ingezet te worden, gaat gepaard met een militaire ceremonie waarbij de oorlogsvlag gehesen wordt) in het invaren werden onze "His Majesty's Ships" gestationeerd te Inveraray, de basis van het 1ste Combined Operations Training Base (commando-opleidingscentrum) in Schotland. De schepen speelden een grote rol bij de ontwikkeling van deze nieuwe vorm van oorlogsvoering, het uittesten van nieuwe uitrusting, technieken en methodes. Voornamelijk wat het behandelen, te water brengen, het voeren en in en uit de boten stormen betreft. Mogelijks nog voornamer, het opleiden en vervolmaken van de bemanningen van de aanvalsbotten en de commando's, de "Green Berets". De gevechtsopleiding van de commandotroepen greep plaats te Achnacarry, 25 km noord van Fort William in Schotland.

Inveraray is gelegen aan de Loch Fyne, een zijarm van Firth of Clyde op de Westkust van Schotland.

Echter, voor H.M.S. Prince Philippe zou het totaal anders verlopen. Na de commissioning op 14 juni 1941 vertrok het schip vanuit Penarth aan de Bristol Channel (Zuidkust van Wales) op proefvaart en opleiding van de bemanning. Op 23 juni werd het schip ter hoogte van de Needles, het Westelijk uiteinde van het eiland Wight, aangevallen door twee Duitse Me 109 jachtbommenwerpers. Door de hoge snelheid van het schip (22 knopen) en snel uitgevoerd ontwijkingsmanoeuvres misten de twee afgeworpen bommen hun doel.

Daarna voer het schip naar de Ierse Zee. Op 15 juli 1941 op weg van Liverpool naar Inveraray, onder het bevel van Lieutenant-Commander R.E.B. RYDER RN, kwam het schip in dichte mist in aanvaring met de Britse cargo "Empire Wave" in de North Channel, de zee-engte tussen Schotland en Noord-Ierland (Ulster). De Prince Philippe werd op sleeptouw genomen doch zonk zes uur later in de monding van de Firth of Clyde (55°05 N - 05°24 W). Met uitzondering van één officier werd de ganse Britse bemanning gered (30 officieren en 155 o/officieren en matrozen - ratings).

Commander R.E.B. RYDER, toen bevorderd, kreeg de hoogste Britse onderscheiding, de Victoria Cross, voor zijn aandeel in de commando-raid op de haven van Saint-Nazaire (Fr) op 28 maart 1942.

De allereerste commando-raid ging door tijdens de nacht van 23/24 juni 1940 toen 120 man aan wal gingen in de omgeving van Le Touquet.

Een tweede greep plaats tijdens de nacht van 14 op 15 juli 1940 op het strand van Geurnsey.

Dit waren kleine akties die geen of weinig resultaat hadden, er werd echter wel wat ervaring opgedaan die later nuttig zou blijken.

Op 21 februari 1941 werd een eerste raid uitgevoerd op een eiland van de Lofoten groep voor de Noorse noordkust. De 500 commando's die aan de landing deelnamen werden vervoerd door twee Nederlandse pakketboten die omgebouwd waren tot landingsschip, de Queen Emma (vroeger Koningin Emma) en de Prinses Beatrix. Vòòr de oorlog voeren deze schepen tussen Hoek van Holland en Harwich.

Op 25 september 1941 werd een landing uitgevoerd op Spitsbergen.

De eerste raid waaraan een Oostende-Doverlijn schip deelnam was de "Operatie Chopper" toen, tijdens de nacht van 27 op 28 september 1941, de Prince Leopold twee kleine eenheden ontscheepte in 4 LCA's die respectievelijk op het strand van Courseulles s/Mer en St.-Vaast in de baai van de Seine aan wal gingen.

De tweede raid uitgevoerd met "onze" schepen was de "Operatie Sunstar", een aanval op Dives s/Mer aan de Normandische kust (rede van Caen) in november 1941. Het was terug de Prince Leopold die de commando's vervoerde.

Na deze twee commando-raids werd de bemanning van het schip geschouwd door Koning George VI en Koningin Elisabeth op de kade van Plymouth alwaar het schip was.

Op 10 december 1941 zou de Prince Charles een aanval uitvoeren op het plaatsje Floss in een Noorse fjord. De aanval moest afgelast worden daar door gebrekkige navigatie men het plaatsje niet vond.

Op 26-28 december 1941 namen de Prince Leopold en Prince Charles deel aan de tweede raid op een eiland van de Lofotengroep, Vaagsö, de "Operatie Archer".

Niettegenstaande in veel literatuur opgegeven wordt dat ook de Prins Albert deelnam aan deze aktie werd hiervan in de gespecialiseerde werken geen vermelding gevonden als zou het schip

deelgenomen hebben aan de aanval. In deze werken worden de deelnemende schepen bij naam vermeld. Hieruit moeten we besluiten dat de Prins Albert (hoogstwaarschijnlijk) geen deel uitmaakte van de aanvalsvloot.

Op 27-28 februari 1942 werden Britse valschermspringers (para's) gedropt te Bruneval in Frankrijk om een Duitse radar te ontmantelen en naar Engeland over te brengen. De Prins Albert werd in de operatie ingeschakeld om vòòr de Franse kust de terugkerende para's op te wachten en naar Engeland te brengen. De operatie slaagde. De Prince Leopold was ingeschakeld als stand-by schip doch kon rustig in Portland Harbour blijven.

(1) Door de impact op het schip van de schokgolven ontstaan door het zeer dichtbij ontploffen van de bom(men) ontkoppelde de hoofdschakelaar van het electrisch verdeelbord zodat er geen stroom meer geleverd werd aan de electrisch aangedreven spoelluchtpompen (de "souflanten") van de hoofdmotoren. Daarbij kregen de hoofdmotoren geen voldoende zuurstof toevoer (verbrandingslucht) om alle ingespoten dieselbrandstof volledig te verbranden. De motoren stieten alsdan een zeer zwarte uitlaatrook (uitlaatgassen) uit de sloopsschouw. Hierbij dacht men (waarschijnlijk) dat het schip getroffen werd door één of meer bommen en bijgevolg zwaar beschadigd was. De motoren werden afgetrokken (stilgelegd) en het schip viel stil. De vliegtuigbemanning besloot daaruit dat het schip zinkende was en meldde bij de "debriefing" dat ze de Prince Baudouin hadden gezonken. Vandaar het radiobericht.

(2) The Downs : een rede (beschutte ankerplaats) tussen South Foreland (de zuid-oostelijke tip van het graafschap Kent) en de Goodwin zandbanken (Goodwin Sands). Na het uitbreken van de oorlog, 3 september 1939, stelden de Britten een blokkade in, waarbij alle vreemde schepen (ook van de neutrale landen) die naar of doorheen het Kaneel vaarden voor anker moesten gaan in de Downs om aldaar geënterd te worden en de lading doorzocht. Dit om te controleren of er geen goederen aan boord waren met eindbestemming Duitsland of uit Duitsland afkomstig waren. De Downs moesten een gevaarlijke plaats geweest zijn in die dagen want er lagen vele recente scheepswrakken in het betrekkelijk ondiep water.

(wordt vervolgd)

VERGAAN MET MAN EN MUIS BIJ IJSLAND IN 1775

door Raymond VANCRAEYNEST

Visser zijn - en zeeman over 't algemeen - is vaak een beroep vol risico's. Eertijds, tot ongeveer in het begin van onze twintigste eeuw, was het nog oneindig veel gevaarlijker dan nu. De houten schepen waren erg kwetsbaar. Veel schepen hadden nog geen eigen voortstuwingskracht en waren met hun zeilen overgeleverd aan de natuurelementen : de wind en de zeestromingen. De kennis en de ervaring van de kapitein speelden een overwegende rol in het terugbrengen van zijn schip naar de veilige haven. Als ze, vaak na maanden, behouden terugkeerden en stormen, ontij en andere gevaren, zoals vanwege de Algerijnse zeerovers, hadden getrotseerd, mocht men zeggen dat ze weer eens geluk hadden gehad. Of was het een goede engelbewaarder ?

Afvaren en in zee steken was toen vaarwel zeggen aan vrouw, kinderen, vrienden en kennissen, en voor dagen, weken, maanden - soms meer dan een jaar, soms voor altijd - geen contact meer hebben met zijn naastbestaanden. Nu is er op elk ogenblik van de dag of de nacht radiocontact mogelijk met alle schepen, overal ter wereld. Toen was het wachten op de terugkeer. Soms was het wel mogelijk een brief mee te geven met de bemanning van een ander schip dat men onderweg had ontmoet en op terugweg was naar de thuishaven.

Als er dan eens een onheil gebeurde en een schip was vergaan, dan bleef de familie lange tijd in het ongewisse. Ooggetuigen van het drama waren er meestal niet. Alleen angespoelde wrakstukken of dode lichamen konden een groot vermoeden wekken dat het schip was vergaan en de bemanning omgekomen.

Voor de vrouwen die aan land achterbleven, vaak met een talrijke kroost, stelden zich grote problemen, eerst voor hun bestaan, en vervolgens, na vele maanden, als ze een tweede huwelijk willen aangaan. In hun bestaan werd meestal het hoogstnodige voorzien door de kerkelijke weldadigheid. Door de onverbreekbaarheid van het kerkelijk huwelijk was het voor de vrouwen moeilijk een nieuw huwelijk te sluiten tenzij de kerk, na onderzoek, de praktische zekerheid had dat hun man op zee overleden was.

Zo verging het met Theresia SALES. Ze was al geruime tijd zonder nieuws van haar man Petrus Joannes GILLOTEAU en ze wilde in 1776 een nieuw huwelijk aangaan. Ze diende daartoe een aanvraag in bij de toenmalige pastoor van Oostende Philippus VERHAGHEN. Hij behoorde, zoals alle priesters van de enige parochie van die tijd, tot de Congregatie van Oratorianen van kardinaal DE BÉRULLE. Zij stonden, voor wat de bediening van de parochie betrof, onder het gezag van de bisschop van Brugge. Philippus VERHAGHEN, geboren te Sint-Niklaas op 17 mei 1726, was pastoor van Oostende sinds 16 november 1763. Hij bleef hier tot aan zijn overlijden op 5 juli 1793, tijdens de tweede Oostenrijkse restauratie.

Pastoor VERHAGHEN startte het onderzoek hier ter plaatse. Hij ondervroeg Petrus LÖHR, de reder van het vermiste schip. Deze

verklaarde dat hij in april 1775 een vishoeker had uitgereed om in de buurt van Ijsland de kabeljauwvisserij of de kolvaart te bedrijven. Deze visserij gebeurde niet met sleepnetten maar met de kollijn waaraan een hoek (haak) met lokaas werd bevestigd. Daar vóór 1874 nog geen ijs werd gebruikt, werd de kabeljauw aan boord ontkopt, gegut, gezouten en in tonnen geperst. Dat was de zogenaamde moluwevisserij. Tot ca. 1870 was die visserij te Oostende in volle bloei en werden per jaar 10 tot 17 duizend tonnen aangevoerd. Rond de eeuwwisseling was ze praktisch uitgestorven. 1907 was het laatste jaar met een aanvoer van nauwelijks 16 tonnen.

Die visserij werd uitsluitend in de zomermaanden bedreven als het weer op de Doggerbank, bij de Fär Ör eilanden en in de Ijslandse wateren het toch enigszins toeliet, alhoewel... Men vertrok daarvoor in de maand april en kwam pas terug in september, uiterlijk in oktober. Het waren vooral vissers van Duinkerke die deze visserij bedreven. Het was dan ook niet te verwonderen dat de hoeker, die in april 1775 te Oostende uitgevaren was, onder het bevel stond van schipper Leonard HALSLEBEN van Duinkerke en dat de inzouter P. LAMPEIN ook een Duinkerkenaar was. Een andere verantwoordelijke was Andreas LOBBÉE, kuiper, jonkman van Oostende. De verdere bemanning telde nog twee jonkmans van Oostende P. VOGELAERE en Emmanuel D'ASPE. De overige bemanningsleden waren allen getrouwde Oostendenaars : Carel DE GROUVE, Pieter GILLEJOLLE, Benedictus BAROEN d'oude, Benedictus BAROEN de jonge, Joannes DE GREVE, Michiel BERNAERTS, François LANGETEE, Michiel GRAEFSCHPEPE en Mattheus DE RYCKE. Zo zien we meteen dat er 14 man aan boord was van zo'n vissersvaartuig.

De reder LÖHR verklaarde dat het schip normaal van Ijsland had moeten terug zijn uiterlijk in oktober 1775. Het was nu 20 december 1776, meer dan een jaar later, en het was nog niet aangekomen. Men had niets meer van het schip vernomen tenzij van de bemanning van een andere hoeker, die LÖHR in Duinkerke had aangekocht en die in augustus 11. (1776) van Ijsland was teruggekeerd. De schipper verklaarde dat hij was binnengelopen in een haven of baai van Ijsland en dat hij daar van het volk aan land had vernomen dat er het jaar voordien drie dode lichamen waren aangespoeld waarvan één de schipper HALSLEBEN was. Ook waren er op de kust voorwerpen gevonden geweest : een stuk van een hoekermast, een kist met de koninginnevlag (de Oostenrijkse vlag van keizerin en koningin Maria Theresia) en ongeveer 300 tonnen moluwe. Daarbij viel te overwegen dat er in de vijf voorgaande jaren geen enkel schip onder koninginnevlag op Ijsland had gevaren dan alleen de voornoemde schipper HALSLEBEN.

Toen pastoor VERHAGHEN dat schriftelijk getuigenis van de reder in handen had, schreef hij op 27 december 1776 naar het bisdom. Hij deed gans het verhaal en vroeg aan de vicarissen-generaal wat hij moest doen als de vermeende weduwen wilden hertrouwen.

Normaal moest zo'n vraag tot de bisschop gericht worden, maar het was nu juist de tijd tussen het overlijden van bisschop Joannes Robertus CAIMO te Brugge op 22 december 1775 en het aantreden van zijn opvolger Felix BRENART die, op 29 juni 1777 te Mechelen gewijd, zijn plechtige intrede deed te Brugge op 3 augustus 1777. In die tussentijd, aangeduid met "sede vacante" (de zetel is onbezet), werd het bisdom bestuurd door het college van

vicarissen-generaal (men zou kunnen zeggen : door de vergadering van de onderpastoors van de bisschop).

Het antwoord van de vicarissen-generaal aan pastoor VERHAGHEN heb ik niet gevonden. Wellicht luidde het dat elk geval afzonderlijk moest bekeken worden. Immers in een nieuwe brief van de pastoor van 31 juli 1777 aan de vicarissen-generaal laat hij hun weten dat Judoca Theresia SALES, vermeende weduwe van Petrus Joannes GILLOTEAU (GILLEJOLLE), die vermoedelijk samen met andere vissers verdronken was, wilde een tweede huwelijk aangaan. Nauwelijks een paar dagen nadien, op 2 augustus, kwam het antwoord : er is voldoende zekerheid dat Petrus Joannes GILLOTEAU met andere vissers op zee vergaan is en de vicarissen-generaal verklaren dat Theresia SALES een ander huwelijk mag sluiten (1).

Uit de bewaarde parochieregisters van Oostende vernemen we verder nog enkele bijzonderheden over die personen, die niet altijd volledig in overeenstemming zijn met het bovenstaande. Petrus Joannes GILLOTEAU was geboren te Oostende ca. 1742. Hij was gehuwd te Oostende op 7 januari 1764 met de weduwe Maria Jacoba LIEVENS. Bij haar had hij één kind Paulus GILLOTEAU, geboren op 24 februari 1765. Twee jaar later overleed de moeder te Oostende op 3 januari 1767, 36 jaar oud. Kort daarop, op 3 mei 1767, trad Petrus GILLOTEAU te Oostende voor de tweede maal in het huwelijk met Judoca Theresia SALES die 19 jaar oud was. Het zoontje Paulus uit zijn vorig huwelijk verdronk te Oostende in 1770 op vijfjarige leeftijd. Uit zijn tweede huwelijk met Judoca SALES werden zeker nog zes kinderen geboren, waaronder twee levenloos; drie andere stierven nog dezelfde dag van de geboorte of enkele dagen nadien. Het zesde kind Maria Theresia Joanna werd 16 maanden oud en overleed op 19 oktober 1775, rond de tijd dat de thuiskomst van haar vader met ongeduld werd verwacht.

Wat nu de andere bemanningsleden betreft : de schipper Leonardus HALSLEVEN of HALSLEBEN van Duinkerke was 48 jaar en gehuwd met een zekere niet nader genoemde Clara. De inzouter Petrus LAMPEIN, nu genoemd LAMPIERE, was 46 jaar, gehuwd met Maria DANINCK, en afkomstig uit het Veurnse (niet van Duinkerke). De kuiper Andreas LOBEE was geboortig van Oostende, zoon van Andreas, 42 jaar en jonkman. Petrus Carolus VOGELAERE, zoon van Franciscus, was 22 jaar en jonkman; Emmanuel Joannes DASPE, zoon van Balthazar, jonkman, 25 jaar. Carel DE GROUVE heb ik niet gevonden in de parochieregisters. Benedictus BAROEN d'oude was 48 jaar, afkomstig van Westende; zijn zoon Benedictus BAROEN de jonge was van Oostende, jonkman en 21 jaar. Joannes DE GRAVE (hier niet DE GREVE) was gehuwd met Joanna PIETERS, geboren te Oostende en 37 jaar oud; Michael Joannes BERNAERTS, gehuwd met Joanna LOOSEN, was 50 jaar; Franciscus LANGETEE, getrouwd met Pulcheria DE RE, was 36 jaar en afkomstig uit Kales (niet Oostende); Michael Mattheus GRAEFSCHPEPE, zoon van Joannes, was 35 jaar en jonkman uit Oostende; Mattheus Guilielmus DE RIJCKE tenslotte was getrouwd met Maria CORVELEYN, Oostendenaar en 38 jaar oud (2).

Dat alles laat nog maar eens zien hoe bijzonder hard het leven van sommige mensen kon zijn.

-
- (1) Archief Bisdom Brugge. Acta vicariatus. B 69, 1775-1777, p. 336.
 - (2) Rijksarchief Brugge. Parochieregisters van Oostende. Afdruk op microfilm in het lokaal van de V.V.F.-Oostende.

door Yvan VANHYFTE

Notariële akten zijn en blijven voor de heemkundige of voor de historicus stille, waardevolle getuigen bij een poging om ons verleden in al zijn dagdagelijkse facetten te reconstrueren. Het taaleigen, de familieverwantschap, kadastrale gegevens, zeden en (verdwenen) gebruiken, het is er allemaal in terug te vinden. Kortom, een aanrader al die gedeponeerde tijdsdocumenten in onze archieven !

* * *

Toen Ludovicus Josephus MAES op 21 november 1884 kwam te overlijden in zijn huis aan de Goede Windstraat nr. 3, op het Oostendse Hazegras, bleef zijn Torhoutse vrouw Silvia Maria CORNILLE als "herbergierige" achter met 4 kinderen, waarvan drie minderjarig (1).

Nog geen drie maanden later zal notaris Henri Louis BERGHMAN overgaan tot het opmaken van een inventaris en een beschrijving van "alle de meubelen en meubilaire voorwerpen, de tijtelen en papieren, den gereeden gelden, de batelijke en lastelijke verklaringen....". Twee kleermakers, Franciscus SMISSAERT en Franciscus DECLERCK worden als getuigen aangezocht. Ook aanwezig is haar schoonzus Julie MAES, die aan de notaris een "schrijfboekje van klein formaat met gemarbleerden omslag" voorlegt want zij heeft mee het pand (2), amper 93 m² groot, helpen afbetalen. In ruil daarvoor krijgt ze kost en inwoning. Silvie en haar man hadden het voor 9.350 F gekocht aan Henricus BAUWENS, landbouwer in Bredene. "Met eigene penningen had Ludovicus 2.050 F betaald en de rest had hij geleend en bij mondjesmaat terugbetaald".

Zelfs voor wie niet zijn heemkundig museum moet inrichten met een werkelijkheidsgetrouw café-interieur, is de beschrijving van de gelijkvloerse "estaminetplaats" bijzonder interessant voor de vermelde gebruiksvoorwerpen en het huisraad. Nostalgische zielen hopen die nu nog te vinden op een of andere rommelmarkt.

Bij het lezen van die 19de eeuwse notariële regels hoor je als het ware de "pendule met zwarte en vergulde lijsten", proef je van "vijf bottels hollandschen bitter" of van "drie kwart liters brandewijn" of "cognac brandewijn en groseille in de openstaande bottels....". Je hoort het stoasje-volk luidruchtig doen bij de "toptafel", bij de "stoof", bij "drie spuwbakken", vóór "de toog met toebehoorten en bierdarmen", bij "het pijprek" of aan "de kaartetapijten". Je ziet als het ware Silvie die als herbergierster druk doende is met het mannevolk vóór "36 druppelglazen, 36 bierglazen, een geneverpulle, een waterkan, 6 karaffen, 4 tinnen maten, 2 tinnen trachters en 3 pateels". Drie "hangers van quinquets" verlichten het café want een "kassijn" van op straat en een "kassijn op de achterplaats" geeft sowieso weinig licht. 's Avonds trekt de waardin de "twee stoors" met behulp van een eikel dicht, wanneer alle 6 eiken tafels en 24 rieten stoelen verlaten zijn.

Slapen in de keuken was allesbehalve uitzonderlijk in de 19e eeuw. Op 92 m² kon een echtpaar en elk van de 4 kinderen toch niet zijn eigen slaapkamer hebben ! De hygiëne laat zich dan ook raden bij het overlopen van de keuken-inboedel : "bed in geschilderd hout, en ressort, matras, twee wollen sargien, eene katoenenen spreede, twee lakens". De kachel brandde er, er werd gestreken en er werd flink wat gekookt : "souponterrinne, saucière, twee vleeschplats, achttien kommen, een suikerpot, vijf tellooren, twee peper- en zoutvaten, twee koperen kannen, vijf steenen potten...".

Hoe leg je die woon- en leefomstandigheden uit aan een jongere die op zijn wondermatras met computerspelletjes omgaat of die zijn elektrisch verwarmde kamer naar zijn eigen goeddunken inricht ? Amper honderd jaar liggen tussen die twee werelden ! De sportieve of muzikale posters van nu waren toen "drie heiligen onder glas", "zeven kinkuets", "twee posteuren onder glas", een "Saint Joseph", "posteurs in kalk", "een spiegel, crucifix, twee hondeposteuren, vijf kaders zonder encadrement, een gewijd waterpot..." waarop de kinderen keken.

Wee, Ludovicus' kinderen die in de duffe, vochtige, mufte keuken de afwas (wellicht) moesten doen ! "Drie bliken deksels, een ijzerpander, waterkan, twee melkkannen, koffiekkan, waterbak, zes tellooren, scheerbekken, schuimspaan, patattestamper (...), zeven lepels en fourchetten, twee broodmessen, zes tafelmessen". Honderd jaar later - wat betekent een eeuw ? - hoort zoonlief de volautomatische vaatmachine niet als hij zijn huistaak maakt onder een design bureaulichtje...

Nu Silvie er alleen is komen voor te staan, zijn alle inkomsten, naast die van het café, brood-nodig. Om aan kruidenier Frans MESEURE, "intresten zijner obligatie" (300 F) te kunnen betalen op de vervaldag, heeft ze "haren gouden ketting, een paar gouden klokken, twee gouden oorringen, haar mans gouden ketting en horlogie..." voor 350 F moeten verkopen aan een rondreiziger.

Ook aan de bekende brouwer Edouard JEAN heeft ze vijfhonderd frank geleend om alle kosten van de begrafenis te kunnen betalen : 38,50 F voor de kerkdienst, 62,5 F aan lijkbidder DERYNCK, 35 F aan BOOMERS die voor de doodskist zorgde, 21 F voor het drukwerk bij NEYTS en 22,60 F voor Leonie WEMEERE, een modiste die de rouwkleren maakt. Tenslotte betaalt ze op het stadhuis "zeventien franken voor de doodskoets".

Gelukkig is er "de Maatschappij der Sauvetage" (3) die alle dokters- en apothekerkosten terugbetaalt omdat haar overleden man er lid van was. En er zijn nog eindjes die aan elkaar kunnen geknoopt worden. Op "de voorkamer en cabinet, verlicht ter straat", huurt Louis VERGRACHT voor 15 F per maand. En treinwachter Louis GOORMACHTIG woont ook in, voor 50 F per maand, maar zijn logies is niet duidelijk te achterhalen in de akte. Wellicht betrok hij het kamertje boven de keuken. In dit weinig riant optrekje stond een "ezelbed, strooizak, wollen sargie, katoenen sargie en spreede, twee jalousien en tafel, twaalf tellooren, kaasdeksel en plae, onzevrouwebeeld, quinquet, kinderkoets, twee strooizakken, twee sargien, spreede en kleerkas...". Of zag de notaris tijdens het inventariseren hier een kinderkamer ?....

Op de "opperzolder" noteerde hij een klein, maar veelzeggend detail. Samen met een "tafel, glazen deur, werkbank en vijf vogelmuiten (Zuidned. voor vogelkooi)" lag "een deel kammeling". Dit zijn korte haartjes die bij het kammen van de wol overgebleven zijn in de kam en die nog werden gebruikt voor lakens en lakenachtige stoffen. Moeders gooiden vroeger niets weg !

Op "den koer" tenslotte kwamen inspecteurs van gezondheid wellicht nooit langs. Ze zouden nogal opkijken van die "...vier kuipen, drie seulen, kommeteele, slagseule, twee burstels, twee opperwaatvagers, vuilblek, drie haans, drie hennen, twee duiven...".

-
- (1) Dit waren - Gustaaf Joseph MAES, ° Oostende 21-5-1868
- Walburga Rosalie MAES, ° Oostende 25-12-1870
- Julia Maria MAES, ° Oostende 23-9-1873
- (2) Bekend op het kadaster Sectie A, nr. 1464.
- (3) Die was gevestigd in "Hotel de la Marine"; voorzitter was Romain TILKENS.
-

ARCHIEF OVER OOSTENDE

Het stadsarchief van Duinkerke bewaart een bundel archief over de haven van Oostende, deze van Nieuwpoort & het Sas Slijkens in de periode 1799-1814.

Referentie : BTE. 259/2399
PORTS DU DEPARTEMENT DE LA LYS
1799-1814

N. HOSTYN

HET "HERDENKINGSCOMITE PASTOOR PYPE" houdt jaarlijks, begin Juni, de herdenking aan Paster Pype levendig.



WAT NOG AAN PASTER PYPE HERINNERT,
het
"HERDENKINGSCOMITE PASTOOR PYPE"

door J.B. DREESEN

Pastoor PYPE overleed in 1926, dit jaar 70 jaar geleden. De enkele, nog levende ouderen, die in het zeemansleven gestaan hebben, en hem gekend hebben als onderpastoor, schooldirecteur of aalmoezenier ter zee hebben deze nobele figuur niet vergeten. De jongere generatie moet het echter hebben van horen zeggen. Met het verdwijnen van de door hem opgerichte "Vrije Vissersschool Paster Pype" in 1995 ging er eens te meer een herinnering aan deze grote vissersvriend en beschermer verloren.

Er zijn nog een paar dingen die aan hem herinneren. Er is :

- zijn standbeeld in het plantsoen van de Sint Petrus en Pauluskerk.
- de "Paster Pype straat" tussen Paulusplein en hoofdkerk.
- de "Pastoor Pype straat" te Geluwe, zijn geboortedorp.
- het "Pastoor Pype plein" te Oostduinkerke.
- het vroegere hydrografisch schip "Paster Pype" (II), nu gebruikt door de Marinekadetten als trainingsschip en afgemeerd in de Fort Napoleondok.
- en er is zijn graf op het oude kerkhof, Nieuwpoortsesteenweg.

In 1962 bracht wijlen ere-schepen Emiel VROOME een bezoek aan het kerkhof op de Nieuwpoortsesteenweg. Toen hij het graf van paster Pype bezocht maakte de totale verwaarlozing ervan op hem een pijnlijke indruk. Hij vond het ongehoord dat een persoon die het allerbeste van zijn leven geschonken had aan zijn medemens - en in het bijzonder onze vissers - op die manier vergeten werd.

Hij nam het initiatief om een herdenkingscomité op te richten teneinde wijlen Paster Pype waardig te herdenken. Met een schrijven gedateerd 1 oktober 1962, richtte hij zich tot een reeks personen die Paster Pype van dichtbij gekend hadden. Op 3 november 1962 was hij rond met de samenstelling van het comité. Onder de naam "Herdenkingscomité Pastoor Pype - Oostende" werd een eerste oproep om steun gelanceerd.

Maakten deel uit van het comité :

Voorzitter :	Emiel VROOME, oud-volksvertegenwoordiger en ere-schepen
Ondervoorzitters :	Arsene BLONDE, gemeenteraadslid en gewezen kapitein ter visserij Jan CORNILLIE, aalmoezenier van de visserij
Secretaris :	Frans VANDERWAL, sluismeester en havenluitenant
Peningmeester :	R. MOLLEMANS, stadsontvanger
Leden :	R. BECU, havenkapitein BOELS, directeur Stedelijke Visserijschool MICHIELSEN, adj.-adv. Min. Landbouw-Zeevisserij A. VELTHOF, ere-directeur vissershaven Frans VERBANCK, vishandelaar

Het doel van het comité was de grafplaats van Paster Pype op te schikken en te zorgen voor het geregeld onderhoud ervan. Ook zou jaarlijks een bescheiden bloemenhulde worden gebracht met de bedoeling deze hulde jaar in, jaar uit in ere te houden. Ook beoogde men de opmaak van een biografie over Paster Pype als een blijvende gedachtenis aan deze grote weldoener.

Er werd een rekening geopend en gehoopt werd dat de ganse Oostendse zeemansbevolking haar steentje hiertoe zou bijdragen.

Sedert 1963 werd jaarlijks de huldding aan het graf van Paster Pype in ere gehouden. Dit gebeurt telkens (op enkele uitzonderingen na) op 3 juni van het lopende jaar en dit om 11 uur. Dit jaar is één van de uitzonderingen want het gebeurt op maandag 10 juni om 11 uur.

In mei 1965 liet het comité aan zijn steunende leden weten dat een boekje over het leven en welzijn van Paster Pype was verschenen. Het was de hand van een (toen) jonge letterkundige Remy DENYS, woonachtig te Geluwe, de geboorteplaats van Paster Pype. Het boekje, bescheiden in omvang, droeg de titel "Menhère Herrie", telde 24 bladzijden en was gedrukt bij Daniel-G. Rooze te Wervik. Het boekje kostte, toen, 50 fr. Daarmee was dan ook de derde doelstelling van het herdenkingscomité gerealiseerd.

Het herdenkingscomité is nog steeds actief. Van de oorspronkelijke ploeg blijven echter slechts de heren Jan CORNILLIE en Frans VANDERWAL over. De ploeg werd echter aangevuld met verse krachten.

* * *

En nog even het "Herdenkingscomité Paster Pype".

Het bestuur werd mettertijd vernieuwd en ziet er anno 1996 als volgt uit :

Voorzitter :	E.H. Jan CORNILLIE, ere-aalmoezenier
Ondervoorzitter :	E.H. D. DEMAEGDT, aalmoezenier ter visserij
Secretaris-	
penningmeester	Dhr. Frans VANDERWAL, ere-havenluitenant
Leden	Dhr. CAEYSTECKER, ere-directeur Ibis
	Dhr. Dries CLAEYS, ere-volksvertegenwoordiger
	E.H. DESEINE, deken van Oostende
	Dhr. M. DEWINTER, directeur van het Provinciaal Maritiem Instituut
	Dhr. R. GHYS, ere-havenkapitein
	Dhr. MAERTENS, directeur dienst voor Zeevisserij

Om de werking van het comité blijvend mogelijk te maken kunt U, nog altijd, een bijdrage, hoe gering ook, storten op rekening

088-2129080-22
Herdenkingscomite Paster Pype
Oostende

De redactie