



E. J. BIEDERISKY

CAFÉ DE L'ESPÉRANCE

Nouveau Marché N° 6.
OSTENDE.

Ne point passer le pont, mais suivre à droite la clôture du jardin de la station.

*Déjeuners et diners à tout heure, et logements dont les
fenêtres ont vue sur le magnifique enclos de la nouvelle station.
On y parle plusieurs langues.
bon service et prix modérés.*

Lith de J. Defferrez, Sablon 10 Gand.

DE PLATE

Compagnie du Rat Mort

Le trop-plein d'un
les Her du Nord
du 6 Janvier 1912

Habitant de
après le copieux repas

Menu

Hors d'œuvre à la Russe
Crème de volaille Rachel
Homard à l'Américaine
Filet de bœuf Clermont
Bécafes flambées
Croûte de foie gras
Omelette Sibérienne
Corbeille de fruits
Dessert.

Soirée, le 6 Janvier 1912.

Hôtel de la Couronne.

DE PLATE

**TIJDSCHRIFT VAN DE KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING
"DE PLATE" (V.Z.W.) - OOSTENDE.**

Prijs Cultuurraad Oostende 1996.

Vormings- en ontwikkelingsorganisatie en Permanente Vorming.

Aangesloten bij de CULTUURRAAD OOSTENDE en HEEMKUNDE WEST-VLAANDEREN.

Statuten gepubliceerd in de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad d.d. 1-2 mei 1959, nr. 1931 en de Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 16 juni 2004.

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor de door hen getekende bijdragen en weerspiegelen niet noodzakelijk de opinie van de Kring.

Tekstovername toegelaten na akkoord van auteur en mits vermelding van oorsprong.

Ingezonden stukken mogen nog NIET gepubliceerd zijn.

De auteurs worden er attent op gemaakt dat bij elke bijdrage een bronvermelding hoort.

JAARGANG 41

NUMMER 3

MAAND maart 2012

Prijs per los nummer: € 1,50

IN DIT NUMMER:

- Blz. 52: **F. GEVAERT:** De metamorfose van de haven van Oostende (deel 27).
 Blz. 57: **R. JANSOONE:** Het dagelijkse leven in Oostende tijdens de bezetting (1940-1944) deel 9.
 Blz. 66: **E. SMISSAERT:** Bestonden, vorige eeuw, nog andere en niet bekende "Koninklijke jachten" van Leopold II en Albert I ?
 Blz. 68: **Y. DINGENS** (opgetekend door):
 - De "Grote overstroming" in Oostende van februari 1953: een "moderne" verslaggeving.
 - Een duel om de eer van de Marine te Oostende in 1840.

KONINKLIJKE HEEM- EN GESCHIEDKUNDIGE KRING DE PLATE

Correspondentieadres : Heemkring De Plate, Langestraat 69, 8400 Oostende.

Hoofdredacteur en verantwoordelijke uitgever: Jean Pierre FALISE, Hendrik Serruyslaan 78/19, 8400 Oostende.

Rekeningen : IBAN: BE81 3800 0966 6224

BIC: BBRUBEBB

IBAN: BE39 0000 7882 4119

BIC: BPOTBEB1

Website: www.deplate.be

E-mail: plate.oostende@telenet.be

Het Bestuur

Erevoorzitters:

August VAN ISEGHEM, Ijzerstraat 1, 8400 Oostende.

Omer VILAIN, Rogierlaan 38/11, 8400 Oostende.

Voorzitter:

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

E-mail: falise.jp@scarlet.be

Ondervoorzitter:

Ferdinand GEVAERT, Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Secretaris:

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

E-mail: de.plate@telenet.be

Penningmeester:

Fernand MUS, Salviaalaan 5, 8400 Oostende, tel. 059501895.

E-mail: ferre.mus@skynet.be

Leden:

August GOETHAELS, Stockholmstraat 21/10, 8400 Oostende.

Freddy HUBRECHTSEN, Gerststraat 35A, 8400 Oostende.

Valère PRINZIE, Euphrosina Beernaertstraat 48, 8400 Oostende.

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

Johan VAN ROOSE, Kabeljauwstraat 5, 8460 Oudenburg.

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

Koen VERWAERDE, A. Chocqueelstraat 1, 8400 Oostende.

Schreven in dit nummer:

Ferdinand GEVAERT: Duinenstraat 40, 8450 Bredene.

Roger JANSOONE: Eikenlaan 12, 8481 Ichtegem.

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

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

MAART ACTIVITEIT

donderdag 29 maart 2012 om 20.00 u

in de conferentiezaal van de V.V.F., dr. Louis Colensstraat 6, 8400 Oostende.

Onderwerp: **HET LEVEN ZOALS HET IS : MILITAIREN AAN ZEE**

Spreker: dhr. **BART SLABBINCK**

Samen met ALAIN VAN GEETERUYEN en DAVINDSFONDS VUURTOREN brengt BART SLABBINCK het verhaal van de militaire sites op de Oosteroever.

Bijzondere aandacht gaat naar de site Halve Maan wiens ontstaan gedurende de voordracht minutieus bestudeerd zal worden.

Deze avond ziet u een selectie van historisch beeldmateriaal dat nog nooit eerder werd getoond.

Dhr. Bart SLABBINCK, van Natuurpunt, is gegradueerde milieuadministratie.

Terug een boeiende avond over de Oostendse geschiedenis met toegang vrij voor iedereen.

Te noteren: wegens de grote belangstelling in de maand oktober van verleden jaar wordt de voordracht "OOSTENDE EN OUDENBURG DOOR DE LENS VAN ANDRE GENNEVOISE" door Frans BONTE herhaald als namiddagvoordracht op donderdag 10 mei om 14.30 u.

door **Ferdinand GEVAERT**

De Pakketbotenkaai: van “Débarcadère” tot “Cruise kaai” (deel 9)

In 1954 werd de studie aangevat voor de bouw van een nieuw Zeewezengebouw, met inbegrip van de dienstlokalen en –zalen., aanleunend bij het spoorwegstation “Oostende Kaai”, of in de streektaal van toen: de Zeestatie. Dit ter vervanging van de tijdens W.O. II zwaar beschadigde en vernielde gebouwen.

Zoals reeds vroeger aangehaald, in vorige afleveringen, werd de opdracht doorgegeven aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (N.M.B.S.), om voor de bouw te handelen in naam van het Bestuur van het Zeewezen. Dit was een rationele beslissing daar een aanzienlijk deel van de bouwwerken onmiddellijk zouden aansluiten op het domein en gebouwen van de spoorweg en dat de passagiersflow steeds over het domein van het spoorwegstation had verlopen.

Daarenboven was de N.M.B.S. de agentuur voor verkoop van de reisbiljetten voor de pakketboten. Een reisbiljet “Oostende-Dover” kon men slecht kopen in het spoorwegstation. Wat ook het geval was te Oostende.

Na een voorafgaande preliminaire studie door het Zeewezen en de N.M.B.S., tot het vaststellen en vastleggen van de doelstellingen en vereisten te stellen aan het nieuw complex, werd de opdracht tot het ontwerpen van het complex opgedragen aan de Gentse architecten Valentin Vaerewyck en Jan Hebbelynck.

Alle diensten van de Zeegroep der Kust, met uitzondering van de Scheepsbouwdienst (de werkhuizen) en het Loodswezen (dat toen reeds beschikte over het in 1952-1953 nieuw Loodswezengebouw op het uiteinde van de Istanbulkaai – het huidige), moesten gehuisvest worden in het nieuwe complex.

Dat omvatte: kantoor en secretariaat van het hoofd van de Zeegroep; woning voor de huisbewaarster van het Zeewezengebouw; Waterschoutsambt en Zeevaartpolitie; Commandant-directeur van de Pakketbotendienst; administratieve diensten van de Pakketdienst; kledingsmagazijn van de Zeegroep; Zeevaartinspectie; Scheepsmeetdienst, bureaus en magazijnen voor de concessionaris van de spijdsdienst (restaurant, bars en winkels), doorgang voor de vedettendienst (overzet naar de werkhuizen); kleedkamer en magazijn voor de bootjessjouwiers (kaaipersoneel).

Op de Pakketbotenkaai: bureaus voor de officierswerktuigkundige (vulgo: conducteur van het machien), kaaiofficier, taaktoewijzing varende personeel (vulgo: bureau vuve), Havenbrigade van de Rijkswacht en het Rode Kruis (1). En tenslotte een grote douaneonderzoekzaal en een wachtzaal voor inschepende passagiers. Uiteindelijk een wandel terras boven de laatst aangehaalde zalen, met trapzaal met ingang vanuit het spoorwegstation (2).

In 1956 werd de bouwopdracht toegewezen aan de bouwfirmas Gebroeders Deveeuw uit Wevelgem. Het bouwtoezicht en de afwikkeling van het dossier werden uitgevoerd door de N.M.B.S., district Gent.

Het gebouw was klaar voor gebruik bij het begin van het toeristisch seizoen van 1958.

Het geheel strekte zich uit van de hoek van de Natiënkaai (postsorteercentrum) tot halfweg aanlegpost 2 van de Pakketbotenkaai; een heuse lengte van meer dan 300 meter.

In de loop van de jaren kende het gebouw veel verbouwingen die noodzakelijk waren gelet op de bestendige ontwikkeling van de “transportmarkt” en de “noodwendigheden van de dienst”. De grootste ingreep op het gebouw werd de segregatie (ruimtelijke scheiding) van de in- en ontschepende voetpassagiers (niet de inzittenden van personenwagens) enerzijds en motorrijtuigen en vrachtwagens anderzijds (het op niveau+ brengen van de reizigers).

Na het oprichten van de Regie voor Maritiem Transport op 1 november 1971 moesten behoorlijk wat (nieuwe) diensten overgeheveld worden vanuit het Bestuur van het Zeewezen, die gevestigd was te Brussel, naar de R.M.T in Oostende. Zoals o.m. de Directie Personeel, Directie Productie en de diensten van de Directeur-generaal.

Om ruimte te scheppen moesten o.m. de Zeevaartinspectie en het Waterschoutsambt andere oorden opzoeken in Oostende.

Bij het opdoeken van de R.M.T. in 1997 en na de vereffening en reallocatie van het personeel, werd, op een personeelscel na, het gebouw verlaten.

Enkele jaren terug (circa 2007) is het gebouw inwendig aangepast. Er werd een nieuwe ingang ingericht voor de maritiem gebonden federale overheidsdiensten die in Oostende gevestigd waren en zijn.

VERWIJZINGEN

- (1) De hulppost van het Rode Kruis op de Pakketbotenkaai werd “bemand” door een ambulancierster in R.K.-uniform, mevrouw de hoofdambulancierster Germaine Crekillie (°1908, + 1993).
- (2) De spoorwegperrons en het wandelterras van het zeestation waren toegankelijk voor het publiek voor het begeleiden en uitwuiwen, of om te wachten op reizigers, mits de aankoop van een perronkaartje.
De perrons konden slechts betreden, of verlaten, worden na het vertoon en “knippen” bij het betreden van de perrons en afname van het perronkaartje bij het verlaten van het station. Bij ingang en uitgang stond steeds een controlerende beambte van het spoor (vulgo: “den ijzerweg”). Het was niet zoals nu (2012) dat men vrij de perrons en treinen, kon betreden en verlaten.

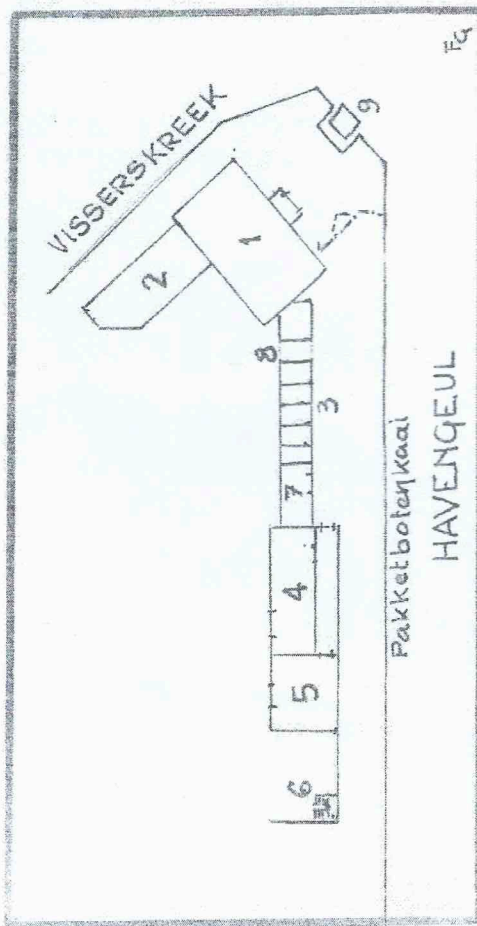
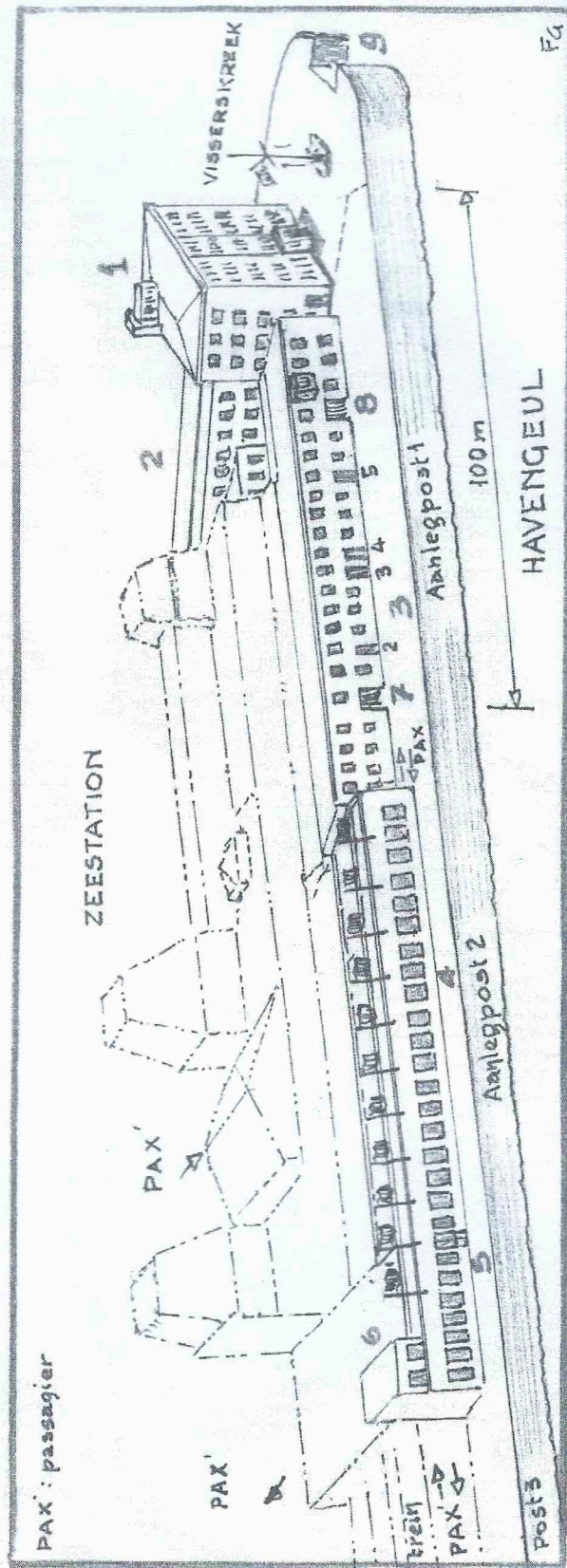


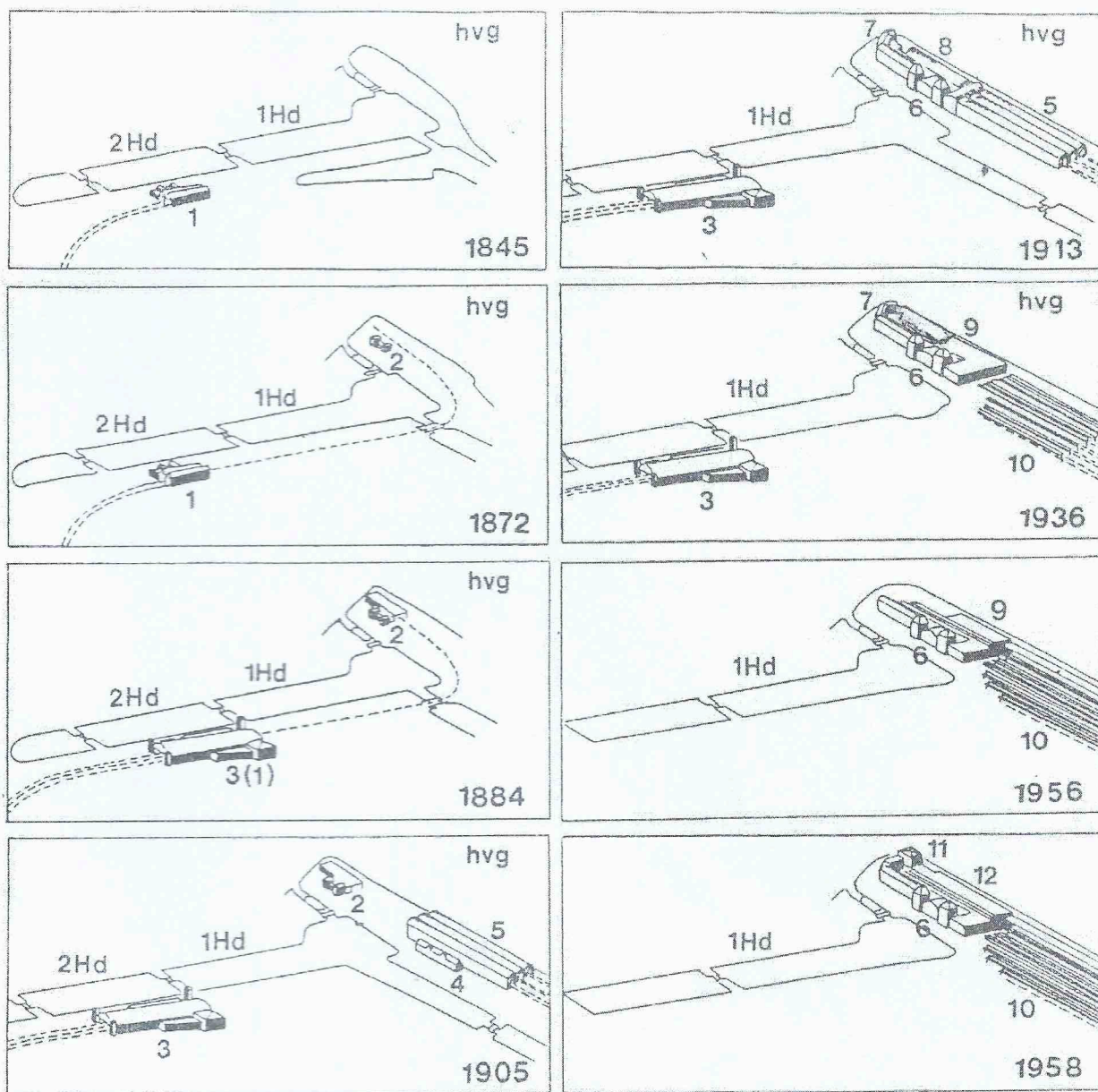
Fig. nr. 204, Haven Oostende, 1958.
 Grondplan nieuw Zeewezengebouw en passagiersterminal.

Fig. nr. 205. Haven Oostende, 1958.
 Isometrisch zicht op het Zeewezengebouw en passagiersterminal.

Legende: 1. hoofdgebouw (5 hoog), 2. annexe (3 hoog),
 3. oostvleugel. 4. douanezaal. 5. passagierswachtzaal.
 6. Traphuis naar wandelterras. 7. douanedepot. 8. door-
 gang binnenkoer. (2). Rode Kruis. (3). officierhoofdwerk-
 tuigkundige. (4). kaaiofficier. (5). taaktoewijzing varend
 personeel (bureautje vuve).



SYNOPTISCH OVERZICHT ONTWIKKELING VAN HET SPOORWEG- EN ZEESTATION OOSTENDE



- hvg : havengeul
- 1 Hd : 1e Handelsdok
- 2 Hd : 2e Handelsdok

- 1 : spoorwegstation (1845)
- 2 : zeestation (1871)
- 3 : spoorwegstation Oostende-Stad (1872)
- 4 : voorlopig spoorwegstation Oostende-Kaai (1903)
- 5 : spooroverkapping (1905)
- 6 : spoorwegstation Oostende-Kaai (1913)
- 7 : Zeevezengebouw (1913)
- 8 : inschepingshal pakketboten (1913)
- 9 : inschepingshal pakketboten (1920)
- 10 : uitbreiding sporen van 6 tot 11 (1936)
- 11 : Zeevezengebouw (1958)
- 12 : inschepingshal pakketboten (1958)

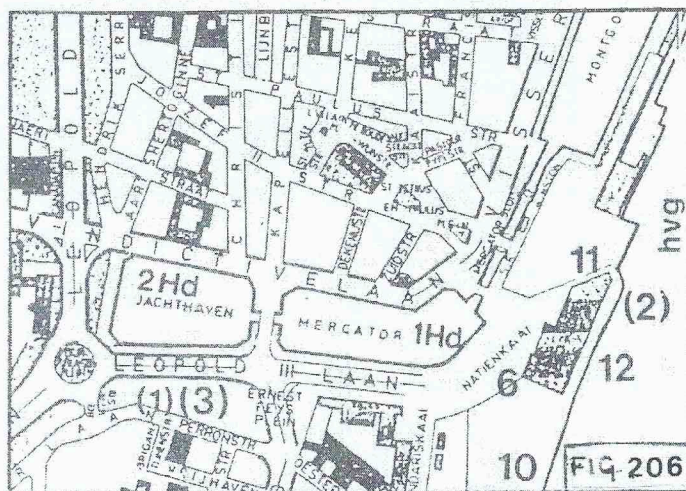
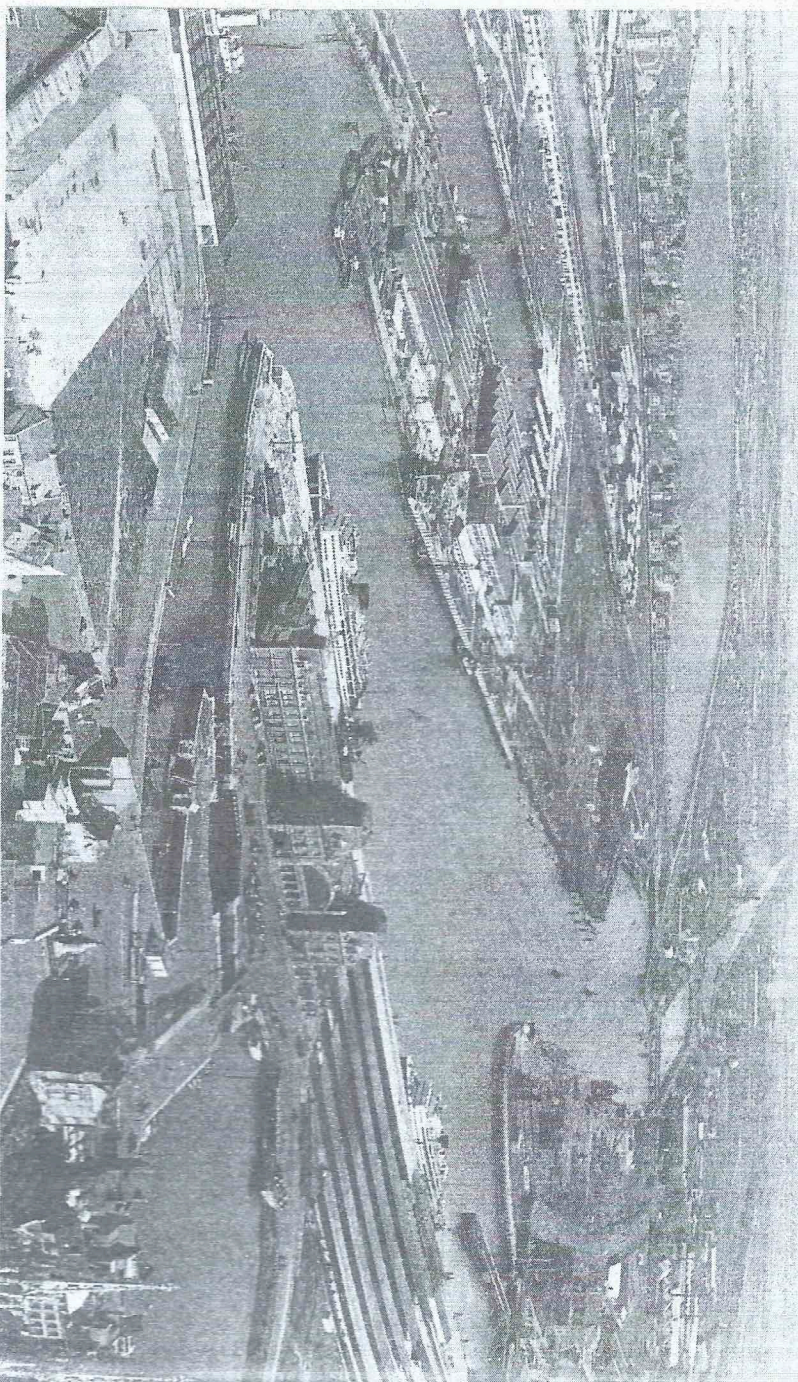


FIG-206

FG



Figuur nr. 207. Haven Oostende. Zicht op de Pakketbotenkaai en voorhaven. Op de middenvoorgrond de Pakketbotenkaai, met duidelijk zichtbaar het ogergrind terrein op de hoek van de Natienkaai, waarop in 1956-1958 het nieuw Zeewezengebouw zou opgetrokken worden. Aangevend, links de "Koning Albert" of de "Prinses Philippine" van de O-Dijk. Rechts, de "Prinses Baudouin" of "Prins Albert". Op de voorgrond het St. Pieters- en Paulusplein met het oorspronkelijk oorlogsmonument 1914-1918. Bemerk dat er nog geen sporen zijn van wederopbouw na de vernielende WO.2. In de Visserstreek bemerkt men de aanlegsteiger voor de vedette, overzet naar de werkhuizen van het Zeewezen. Uiterst links het carterystation, gebouwd in 1939-40, dat nog niet in gebruik is. De carterystanden zouden vanaf 1953, na ingebruikname van de eerste carterystation, gebruikt worden voor het Zeewezen. Op de oosteroever wordt een betonnen kaaimuur, aanlegposten 9 en 10, gebouwd. De westelijke kaaimuur van het Zeewezen is herbouwd, doch de doorsteek tussen het Zeewezen en de haven, gemaakt door de Duitsers in 1942, is nog niet gans gedempt. Op het zuidelijk uiteinde van het dok bemerkt men de resten van de snelbaterbasis, gebouwd door de Duitsers in 1941-1942. De oostelijke kaaimuur is nog niet hersteld van de oorlogsschade. Posten 8 en 11 van de oosteroever zouden later volgen. De werkhuizen van het Zeewezen zijn op de ketelruiterij, koperslagerij en kantoorgebouw na, volledig herbouwd (Vergelijk met fig. nrs. 135 en 136, blz. 2009-135/136).

De herbouw van de vislijn is in de eindatwerkingfase. Op het uiteinde van het vismijndok zijn er reeds scheepswerven in gebruik, na de uitwijking vanuit het 3e Handelsdok. Bemerk tevens aan de overzijde van de Werfkaai de toen voorlopige houten keten van de vishandelaar.

door Roger JANSOONE

9. VOEDSELSCHAARSTE, N.L.V.C. EN ZWARTE MARKT

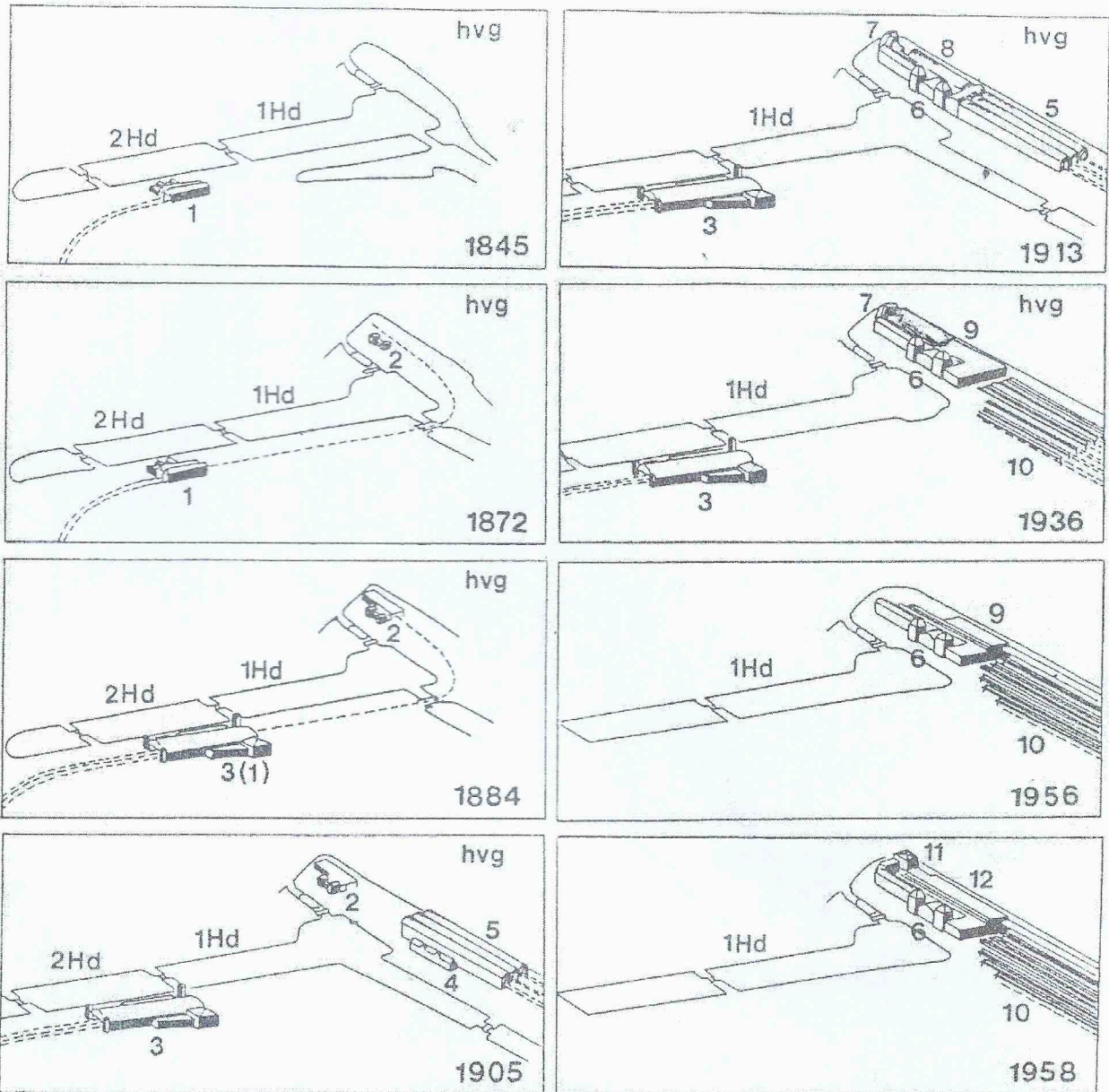
De Nationale Landbouw- en Voedselcorporatie (N.L.V.C.)

Om goed te begrijpen wat zich op plaatselijk vlak (in casu hier te Oostende) afspeelde, is het van belang even nader in te gaan op de werking van deze corporatie (het woord zelf wijst er reeds op dat het hier ging om een creatie in de lijn van de “Nieuwe Orde”). De N.L.V.C. bestond aanvankelijk uit een handjevol ambtenaren maar kende snel een grote uitbreiding, met in 1943 niet minder dan ongeveer tienduizend personeelsleden (vooral afkomstig uit de Ministeries van Economische Zaken en van Landbouw, en aangevuld met tal van nieuwe aanwervingen). Deze corporatie beschikte over zeer verregaande volmachten inzake het regelen van de landbouwproductie, mocht hiertoe ondernemingen, groeperingen of bedrijven schorsen of ontbinden of tot fusie dwingen, en mocht ook bijdragen of boeten opleggen. De organisatie bestond uit tien afdelingen, elk gericht op een bepaalde groep van producten (waaronder ook vis en visserijproducten). Omdat dit organigram bijzonder doeltreffend bleek te zijn, werd hiervan eigenlijk weinig afgeweken bij de naoorlogse reorganisatie van het Ministerie van Landbouw ... ofschoon de N.L.V.C. en zijn ambtenaren na de oorlog werden verketterd en in niet geringe mate het slachtoffer werden van repressie en epuratie.

Over het NLVC bestaat er tot op heden nog steeds heel wat onduidelijkheid en verwarring, zoals onlangs ook nog gebleken is in “Special Knack – Stad in oorlog, 7 steden – 7 verhalen” (extra-uitgave, oktober 2011), waarin op p. 10 wordt vermeld: “De Duitsers brachten op alle bestuursniveaus hun eigen mensen binnen en creëerden zelf nieuwe, concurrerende instellingen, zoals de Landbouw- en Voedingscorporatie”. Deze corporatie was echter een initiatief van Secretaris-Generaal De Winter (Ministerie van Landbouw), uiteraard mits goedkeuring vanwege de Militärverwaltung, en werd opgericht door het Ministerie zelf, om onmiddellijk te kunnen tegemoet komen aan de meest dringende noden. Dit was dus geen “concurrerende instelling” maar veeleer *ter aanvulling* van de betrokken Ministeries (Landbouw, Economische Zaken en Middenstand), precies omdat er in 1940 (net zo min als in 1914) geen gespecialiseerde dienst bestond voor civiele preventie en defensie inzake voedselvoorziening en distributie.

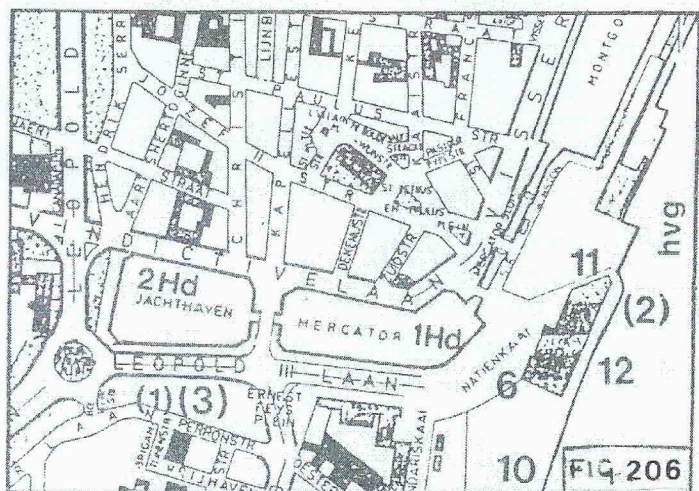
In spoedtempo bracht Secretaris-Generaal De Winter hiervoor de dispaat bestaande expertise bijeen, voor zover die in diverse Departementen aanwezig was, wat betreft productie, transport, verwerking, commercialisering, inspectie en controle, technisch onderzoek, distributie en kleinhandel. Een dergelijke interdepartementale organisatie zou men na de oorlog een “parastatale instelling van openbaar nut” genoemd hebben, maar tijdens de bezetting moest het kind natuurlijk een naam krijgen die beantwoordde aan de administratieve en maatschappelijke opvattingen van het nazi-regime, vandaar dan de benaming “corporatie” (een verwijzing naar het middeleeuws gildensysteem, waarin werkgevers en werknemers destijds “broederlijk” verenigd waren, een ideaal waarnaar ook in katholieke middens – met hun “Volksbond” en “Gilden” – openlijk en oprecht gestreefd werd). Het is allicht omdat na de bevrijding heel wat ambtenaren van deze niet erg geliefde “boerencorporatie” (vaak ook “hoerencorporatie” genoemd) zwaar hebben geleden onder repressie en epuratie, dat men tot op vandaag de neiging heeft om de NLVC volledig in de hoek van de collaboratie te drummen. In werkelijkheid heeft die instelling zich vertoond onder velerlei gedaanten, grotendeels afhankelijk van de personen die het op het terrein concreet moesten waar maken. Doch dit gebod tot historische nuancering geldt uiteraard voor al wat tijdens de bezetting gebeurd is. En voor het overige heeft de NLVC onmiskenbaar grote verdiensten wat betreft de cruciale opdrachten waarvoor ze werd opgericht.

SYNOPTISCH OVERZICHT ONTWIKKELING VAN HET SPOORWEG- EN ZEESTATION OOSTENDE

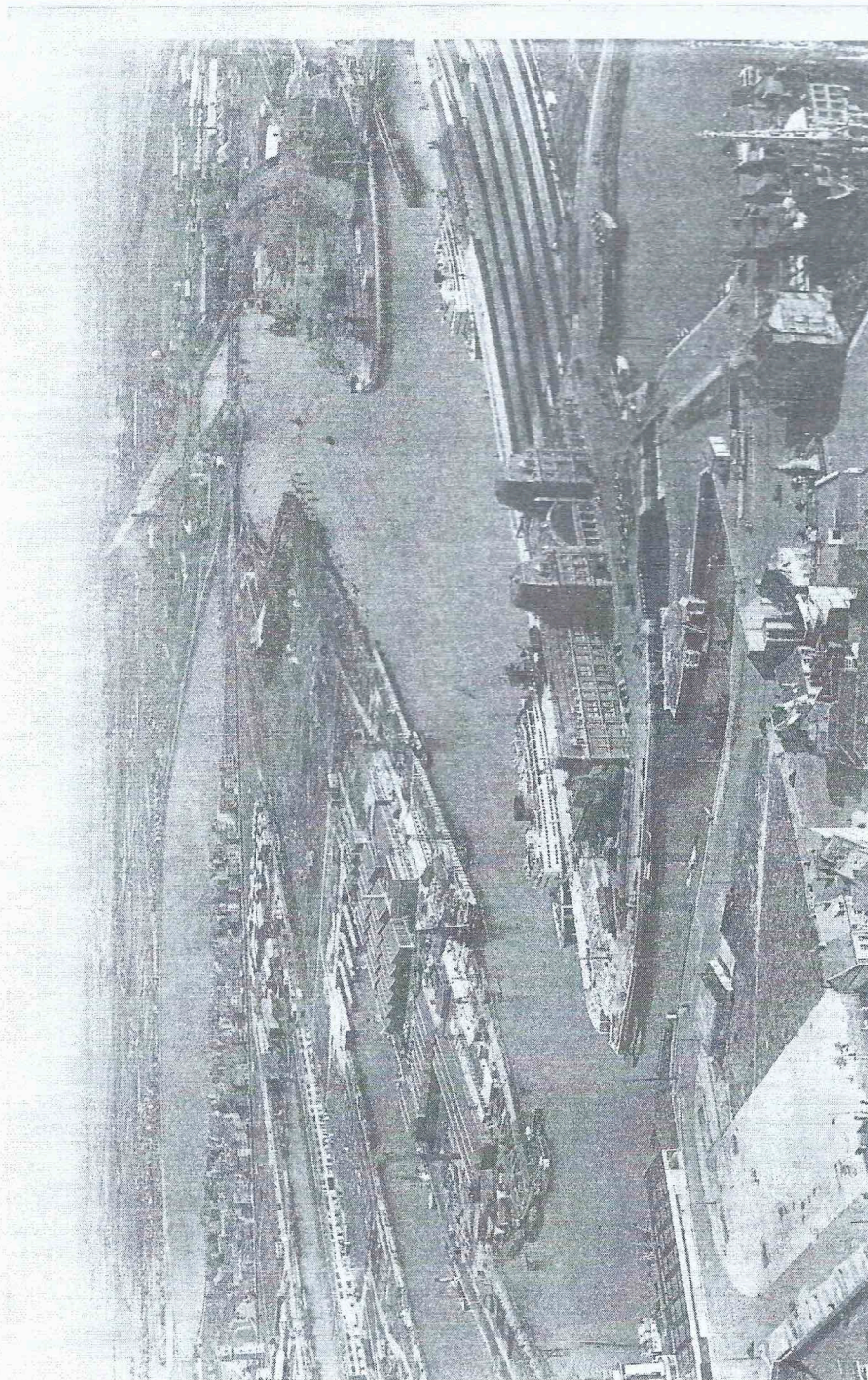


- hvg : havengeul
- 1 Hd : 1e Handelsdok
- 2 Hd : 2e Handelsdok

- 1 : spoorwegstation (1845)
- 2 : zeestation (1871)
- 3 : spoorwegstation Oostende-Stad (1872)
- 4 : voorlopig spoorwegstation Oostende-Kaai (1903)
- 5 : spooroverkapping (1905)
- 6 : spoorwegstation Oostende-Kaai (1913)
- 7 : Zeevezengebouw (1913)
- 8 : inschepingsshal pakketboten (1913)
- 9 : inschepingsshal pakketboten (1920)
- 10 : uitbreiding sporen van 6 tot 11 (1936)
- 11 : Zeevezengebouw (1958)
- 12 : inschepingsshal pakketboten (1956)



Fg



Figuur nr. 207. Haven Coestende. Zicht op de Pakketboekenkaai en voorhaven. Op de middenvoorgrond de Pakketboekenkaai, met duidelijk zichtbaar het opgeruimd terrein op de hoek van de Natienkaai, waarop in 1956-1958 het nieuw Zeevezengebouw zou opgetrokken worden. Aangemeerd, links de "Koning Albert" of de "Prince Philippe" van de O-Dijk. Rechts, de "Prince Baudouin" of "Prins Albert". Op de voorgrond het St.-Pieters- en Paulusplein met het oorspronkelijk oorlogsmonument 1914-1818. Bemerk dat er nog geen sporen zijn van wederopbouw na de verwoestende WO 2. In de Visserskreek bemerkt men de aanlegsteiger voor de vedette, overzet naar de werkhuizen van het Zeevezen. Uiterst links het carferrystation, gebouwd in 1939-40, dat nog niet in gebruik is. De carferrydiensten zouden vanaf 1953, na ingebruikname van de eerste carferrybrug, gebruik maken van het gebouw. Op de oosteroever wordt een betonnen kaaimuur, aanlegposten 9 en 10, gebouwd. De westelijke kaaimuur van het Zeevezen dok is herbouwd, doch de doorsnee tussen het Zeevezen dok en havengai, gemaakt door de Duitsers in 1942, is nog niet gans gedempt. Op het zuidelijk uiteinde van het dok bemerkt men de resten van de snelbotenbasis, gebouwd door de Duitsers in 1941-1942. De oostelijke kaaimuur is nog niet hersteld van de oorlogsschade. Posten 8 en 11 van de oosteroever zouden later volgen. De werkhuizen van het Zeevezen zijn op de ketelmakerij, koperslagerij en kanoorloggebouw na, volledig heropgebouwd. (Vergelijk met fig. nrs. 135 en 136, biz. 2009-135/136). De heropbouw van de vismijn is in de eindatwerklfase. Op het uiteinde van het vismijndok zijn er reeds scheepswerven in gebruik, na de uitwijking vanuit het 3e Handelsdok. Bemerk tevens aan de oorzijde van de Werfkaai de toen voorloppige houten keten van de vishandelaars.

door Roger JANSOONE

9. VOEDSELSCHAARSTE, N.L.V.C. EN ZWARTE MARKT

De Nationale Landbouw- en Voedselcorporatie (N.L.V.C.)

Om goed te begrijpen wat zich op plaatselijk vlak (in casu hier te Oostende) afspeelde, is het van belang even nader in te gaan op de werking van deze corporatie (het woord zelf wijst er reeds op dat het hier ging om een creatie in de lijn van de “Nieuwe Orde”). De N.L.V.C. bestond aanvankelijk uit een handjevol ambtenaren maar kende snel een grote uitbreiding, met in 1943 niet minder dan ongeveer tienduizend personeelsleden (vooral afkomstig uit de Ministeries van Economische Zaken en van Landbouw, en aangevuld met tal van nieuwe aanwervingen). Deze corporatie beschikte over zeer verregaande volmachten inzake het regelen van de landbouwproductie, mocht hiertoe ondernemingen, groeperingen of bedrijven schorsen of ontbinden of tot fusie dwingen, en mocht ook bijdragen of boeten opleggen. De organisatie bestond uit tien afdelingen, elk gericht op een bepaalde groep van producten (waaronder ook vis en visserijproducten). Omdat dit organigram bijzonder doeltreffend bleek te zijn, werd hiervan eigenlijk weinig afgeweken bij de naoorlogse reorganisatie van het Ministerie van Landbouw ... ofschoon de N.L.V.C. en zijn ambtenaren na de oorlog werden verketterd en in niet geringe mate het slachtoffer werden van repressie en epuratie.

Over het NLVC bestaat er tot op heden nog steeds heel wat onduidelijkheid en verwarring, zoals onlangs ook nog gebleken is in “Special Knack – Stad in oorlog, 7 steden – 7 verhalen” (extra-uitgave, oktober 2011), waarin op p. 10 wordt vermeld: “De Duitsers brachten op alle bestuursniveaus hun eigen mensen binnen en creëerden zelf nieuwe, concurrerende instellingen, zoals de Landbouw- en Voedingscorporatie”. Deze corporatie was echter een initiatief van Secretaris-Generaal De Winter (Ministerie van Landbouw), uiteraard mits goedkeuring vanwege de Militärverwaltung, en werd opgericht door het Ministerie zelf, om onmiddellijk te kunnen tegemoet komen aan de meest dringende noden. Dit was dus geen “concurrerende instelling” maar veeleer *ter aanvulling* van de betrokken Ministeries (Landbouw, Economische Zaken en Middenstand), precies omdat er in 1940 (net zo min als in 1914) geen gespecialiseerde dienst bestond voor civiele preventie en defensie inzake voedselvoorziening en distributie.

In spoedtempo bracht Secretaris-Generaal De Winter hiervoor de dispaaraat bestaande expertise bijeen, voor zover die in diverse Departementen aanwezig was, wat betreft productie, transport, verwerking, commercialisering, inspectie en controle, technisch onderzoek, distributie en kleinhandel. Een dergelijke interdepartementale organisatie zou men na de oorlog een “parastatale instelling van openbaar nut” genoemd hebben, maar tijdens de bezetting moest het kind natuurlijk een naam krijgen die beantwoordde aan de administratieve en maatschappelijke opvattingen van het nazi-regime, vandaar dan de benaming “corporatie” (een verwijzing naar het middeleeuws gildensysteem, waarin werkgevers en werknemers destijds “broederlijk” verenigd waren, een ideaal waarnaar ook in katholieke middens – met hun “Volksbond” en “Gilden” – openlijk en oprecht gestreefd werd). Het is allicht omdat na de bevrijding heel wat ambtenaren van deze niet erg geliefde “boerencorporatie” (vaak ook “hoerencorporatie” genoemd) zwaar hebben geleden onder repressie en epuratie, dat men tot op vandaag de neiging heeft om de NLVC volledig in de hoek van de collaboratie te drummen. In werkelijkheid heeft die instelling zich vertoond onder velerlei gedaanten, grotendeels afhankelijk van de personen die het op het terrein concreet moesten waar maken. Doch dit gebod tot historische nuancering geldt uiteraard voor al wat tijdens de bezetting gebeurd is. En voor het overige heeft de NLVC onmiskenbaar grote verdiensten wat betreft de cruciale opdrachten waarvoor ze werd opgericht.

Een goed doordacht systeem

Omdat de (natuurgebonden) activiteiten in de landbouw zich niet afspelen binnen een kalenderjaar maar binnen een bebouwingsjaar (gespreid over twee kalenderjaren), kon men bij de oprichting van de corporatie vanzelfsprekend nog geen onmiddellijk resultaat verwachten. Voor de campagne 1940/41 moest men zich beperken tot aanwijzingen betreffende de te bezaaien oppervlakten. Doch voor de daaropvolgende bebouwingsjaren werden voor het bezaaien zeer strikte voorschriften uitgevaardigd. Nieuw was het bezaaien van akkers met koolzaad om het tekort aan oliehoudende producten tegen te gaan. Ook werden de boeren ertoe verplicht een permanente inventaris van hun veestapel bij te houden en akkoord te gaan met het nauwkeurig opmeten van hun akkers en weiden.

De “teeltplannen” werden aangevuld met “voorschriften inzake de beschikbaarheid van de oogsten”, d.i. het opvorderen van de oogst voor de openbare voedselvoorziening. Voor elk landbouwbedrijf afzonderlijk werd enerzijds vastgesteld welk gedeelte van de oogst mocht aangewend worden “ten eigen bate voor levensonderhoud en voor nieuwe bezaaiing”, en anderzijds de omvang van de verplichte leveringen.

De distributie van levensmiddelen was al evenzeer aan zeer strikte bepalingen onderworpen. Telkens voor een periode van dertig dagen werd het dagelijks rantsoen vastgesteld voor de belangrijkste eetwaren, en er waren bijgevolg voortdurend en soms grote schommelingen (meestal in dalende lijn). Enkel met rantsoenzegels waren levensmiddelen verkrijgbaar (een groot probleem voor de ondergedoken werkweigeraars, Joden en opgespoorde verzetslieden). Er was ook een systeem van maximumprijzen voor de drie voornaamste stadia van de voedselketen, namelijk de producent (landbouwer), de groothandelaar en de kleinhandelaar. Bepaalde eetwaren, zoals eieren, waren in het “Sperrgebiet” zeer schaars; zo lezen wij in een bericht dd. 26 september 1941 van de Dienst voor Bevoorrading van de Stad Oostende, onder de titel “Uitdeeling der nieuwe eierkaarten”, dat slechts “volgende personen hebben recht op eieren: de kinderen van 1 tot 3 jaar en zwangere vrouwen vanaf de 4^e maand der zwangerschap tot 3 maand na de bevalling”.



Maar het sluitstuk in dit NLVC-systeem waren de nogal beruchte controle-diensten, officieel de "Bevoorradingencontrole- en Prijzencontrolediensten", alom gekend en gevreesd bij al wie wat extra poggde te "versieren". De controleurs mochten zelfs huiszoekingen verrichten, zij konden P.V.'s en Pro Justitia's opmaken, goederen in beslag nemen, enz. Zij zijn het vooral die door hun "ijver" de corporatie in een kwalijk daglicht gesteld hebben (althans toch een aantal onder hen, want er waren ook "goede" controleurs die, op gevaar voor zichzelf, nogal vaak de andere richting uitkeken). Maar uiteindelijk heeft dat controle-systeem ertoe bijgedragen dat na de oorlog heel wat corporatie-ambtenaren, van hoog tot laag, te maken kregen met epuratie en/of repressie.

Dit nam niet weg dat, spijs al die controles en de zware straffen bij overtreding, de zwarte markt een enorme bloei gekend heeft. Dit was ongetwijfeld heel eenvoudig en vooral te wijten aan het feit dat de rantsoenen ontoereikend waren. Er was tevens veel diefstal van eetwaren (niet in het minst ook uit Duitse voorraden en transporten) en natuurlijk waren de velden, akkers en tuinen niet vrij van nachtelijke "bezoekers". Voorts was er het "systeem D" (van "débrouillez-vous"): men trok zich met alle middelen uit de slag, zoals bijvoorbeeld in Oostende (gelegen in het "Sperrgebiet") met het binnensmokkelen van een biggetje, dat dan ergens op een binnenkoertje in een hok werd vetgemest, ofschoon van "vet" hierbij niet veel sprake was want het varken kreeg vooral aardappelschillen, viskoppen en keukenafval te vreten. En in Oostende en tot ver in het hinterland bood de massale aanvoer van haring ook nog een uitkomst.

Voedselschaarste

Op dat "systeem D" werd nogal handig ingespeeld door de uitgeverijen. Zo verspreidde bijvoorbeeld de uitgeverij "Ecopubli" (Brussel) een folder over "Al wat gij moet weten in oorlogstijd", met "aan gunstprijs" een uniek aanbod, namelijk enerzijds een "Handboek voor huishoudkunst: 600 bezuinigingsmiddelen om zich te behelpen in oorlogstijd" (prijs: 9,50 F) en anderzijds een "Nieuw Kookboek: 320 echte oorlogsrecepten" (prijs: insgelijks 9,50 F). In 1942 publiceerde diezelfde uitgeverij een echte bestseller: het "Nieuw praktisch handboek: 4000 hedendaagsche handelwijzen voor het bewaren van de eetwaren", meer bepaald voor het "steriliseeren der spijzen", het bewaren van groenten, fruit, eetwaren, vlees, gevogelte, wild en vis, het maken van gelei, marmelade en confituur, het bereiden van dranken en "suikergoed en lekkernijen". In een "Kosteloos bijvoegsel" werden bovendien nuttige tips gegeven voor "namaaksel van koffie, oorlogscichorei, namaaksel van tabak, hoe zelf aardappelmeel bereiden, hoe zelf kastanjabloem bereiden, en beetsiroop ter vervanging van suiker". Ten slotte werden de kopers ook nog verzocht, indien zij "een of ander goed hedendaagsch recept zouden kennen dat bij toeval nog niet in een van onze werken mocht vermeld zijn", dit aan de uitgever te willen mededelen met als beloning "een bijzondere gunstprijs op een onzer toekomstige uitgaven naar hun keuze". Het woord "interactief" bestond toen nog niet, maar dit mocht voorzeker beschouwd worden als de eerste vorm van interactieve wisselwerking tussen leverancier en klant!

De voedselschaarste was reeds bij het begin van de bezetting erg nijpend., meer bepaald bij gebrek aan tarwe en aardappelen. Maar de toestand werd nog slechter in 1941 en in 1942. De "energetische waarde" van het officieel rantsoen, in juni 1940 bepaald op 1630 calorieën, ging in dalende lijn en bereikte in juli 1942 een dieptepunt met nog nauwelijks 1100 calorieën. Wat in dit "dieet" vooral ontbrak, waren eiwitten en vetten (er was dan ook geen zwaarlijvigheid!). De kwaliteit van het brood verslechterde voortdurend, door het verhogen van het "uitbuilingspercentage" (tot zelfs 97% in juli 1942) en de daarmee gepaard gaande toevoeging van gerst aan het mengkoren. Slechts vanaf 1943 kwam er wat verbetering in de toestand, dank zij enkele goede oogsten ingevolge uitstekende weersomstandigheden en onrechtstreeks ook door toenemende inschakeling van krijgsgevangenen in de Duitse landbouw (waardoor de druk op de landbouw in de bezette landen enigszins begon af te nemen, althans in West-Europa).

Intussen werd door liefdadigheidswerken, o.a. “Winterhulp”, gepoogd de nood een beetje te lenigen, o.m. via gratis soepbedeling. “Winterhulp – Afdeling Oostende” verdeelde zelfs volledige maaltijden voor hulpbehoevenden. Een andere noodmaatregel was het ompspitten van gazons en bloemen- en sierplantenperken in de stadsparken, voor het aanleggen van moestuinen (analoog met gelijkaardige “volkstuintjes” tijdens de vorige bezetting). Zo werden ook, ten behoeve van het spoorwegpersoneel, in Oostende door de NMBS de braakliggende gronden langsheen de spoorlijn ter beschikking gesteld in percelen voor groenten- en aardappelteelt, ook al werd dit een tuinbouw niet zonder levensgevaar ingevolge geallieerde luchtaanvallen op het spoorwegstation.

Wat specifiek Oostende en de kuststreek betreft, de toestand verslechterde nog in toenemende mate toen in april 1944 het grootste deel van de bevolking werd geëvacueerd naar het binnenland (meer bepaald zij wier aanwezigheid niet strikt noodzakelijk was voor de Duitse oorlogsinspanning), terwijl het achtergebleven deel van de bevolking weliswaar nog rantsoenzegels kreeg ... maar hiermee niet veel meer kon aanvangen omdat de meeste winkeliers waren geëvacueerd en er dus nog weinig handelszaken open waren.

De bakkerij van het Duitse leger, gevestigd in de bakkerij van de S.E.O. in de Veldstraat, draaide wel nog op volle toeren. En bijna telkens wanneer 's morgens een vrachtwagen, volgeladen met brood, langzaam uit de nauwe poort de straat opreed en hierbij dan een bocht moest nemen in de richting van de Alfons Pieterslaan, waren er enkele jonge waaghalzen die vliegensvlug achteraan in de wagen klauterden en broden op straat gooiden terwijl hun medeplichtigen de buit razendsnel verzamelden en vervolgens ermee wegdoeken in de deurportieken. Het gebeurde wel eens dat men vooraan iets merkte of hoorde en dan stopte de wagen en kroop er vloekend een dikke Duitser uit de cabine ... om gewoon vast te stellen dat er blijkbaar niets aan de hand was. Wanneer de vrachtwagen wegreed en alles weer veilig was, gingen die onverschrokken straatjongens dan de buit verkopen via de kelderramen (die laatste oorlogsmaanden woonde, wegens de bombardementen, vrijwel iedereen in de kelder of in de kelderverdieping). Als kleuter was ik nog te jong om aan die door mij fel bewonderde “hold up's” deel te nemen, maar ik keek enorm op naar die jongens (en ik volgde met de grootste aandacht hun gedurfde “hit and run actions” vanuit het kelderraam). Wanneer ik af en toe door de (thans) Jules Peurquaetstraat wandel, zie ik hen nog in iedere deurportiek staan, stijf aangedrukt en “geplakt” tegen de voordeur, met de buitgemaakte broden. Dat was nog eens echte oorlog ... meegemaakt vanuit een kinderperspectief! Dat typisch Duits brood was niet het soort brood dat wij normaliter gewoon waren, doch in vergelijking met de onverteerbare stopverf en de zwarte boetseerlei die verkocht werd als “brood”, was dit toch een buitenkansje! En op reis in Duitsland kan ik alzo, 's morgens aan de ontbijttafel, nog steeds bepaalde oorlogsherinneringen ophalen ...

Zwarte markt

Wat betreft de omvang van de zwarte markt, hierover is er tot dusver in ons land nog maar weinig historisch onderzoek verricht. En omdat het allemaal zo clandestien moest gebeuren, zijn er ook zeer weinig geschreven bronnen. Uit historisch onderzoek in Nederland blijkt dat daar, naar schatting, in 1943 en in 1944 een derde van de melkwinning en 10 à 25 % van de opbrengst van de akkerbouw zijn weg vond via sluikverkoop, en dat bovendien bij het slachten van varkens zeker 20 à 24 % mocht beschouwd worden als zijnde sluikslachting. Van de totale hoeveelheid beschikbaar voedsel werd ongeveer een vierde verhandeld buiten de officiële distributie. Geredelijk mag worden aangenomen dat die cijfers bij benadering min of meer ook de situatie weergeven in België tijdens de bezetting. Met dien verstande dat in Oostende en in de rest van het “Sperrgebiet” de toestand wel wat meer op scherp zal gestaan hebben ...

Doch in Oostende pufte iedere dag “t Kamieltje”, de stoomtram, onder een dikke stoomwolk doorheen de stad, over Leffinge en Keiem naar Diksmuide ... en terug (want het ging vooral om die

terugreis!). Dit vehikel stond bekend als de “smokkeltram” want er werd nogal wat “geblauwd” via deze tramroute. Er werd ook binnensmonds gevloekt, telkens wanneer de “Feldpolizei” of de controleurs van de “boerencorporatie” de tram opstapten... Er was ook een zeer populair liedje omtrent die tram (gekend tot in Brugge, waar er een aangepaste versie bestaat). We willen u een strofe uit dat lied niet onthouden en dat luidt als volgt :

“’t is Zaterdag, ’t is markt, ’t is wat te zeggen,
een dikke madam, spriengt op den tram.
’t Is juuste gelijk een henne die moe leggen,
en heel de weg is ze van belang.
Ze spreekt van tied en geld en van de beuter,
en iedereen bezieet die madam.
Ze boft met d’oedste dochter en heur kleinste kleuter,
maor ze stapt af, dat wordt een ramp!
Manse, Virginie, goeien avond en salut,
maor die snetse vergeet heur paraplu!
Oostende, Steene, Leffinge, Koekelare, Keiem, Leke,
doar is ’t ende en daor stopt die lange reeke! “

Na de oorlog had vrijwel niemand nog een goed woord voor de N.L.V.C. en zijn ambtenaren. Nochtans, de historische waarheid noopt ons ertoe te stellen dat dank zij deze corporatie erger werd voorkomen. En het was zeker niet dank zij de Duitsers, die zich (zoals in 1914/18) eigenlijk bitter weinig bekommerden om de bevolking van de veroverde gebieden, wel integendeel. Want ieder bezet land was voor hen gewoon een wingewest waaruit naar hartelust van alles en nog wat kon geroofd worden ten behoeve van de “heimat” en van de troepen aan het Oostfront. Het is helaas steeds hetzelfde verhaal: in “normale” tijden wordt weinig of niets ondernomen om “in tempore non suspecto” een specifiek en gespecialiseerd organisme op te richten en structureel en logistiek in te kaderen met het oog op eventuele bevoorradingsproblemen in geval van Wanneer dan weer eens de nood aan de man komt, moet ijlings worden overgegaan tot improvisatie en tot lap- en vliegwerk. En wie hierbij zijn nek uitsteekt, loopt dan nog het risico achteraf kop van Jut te zijn! En dat zij, de mannen van de “boerencorporatie”, achteraf kop van Jut geweest zijn, van hoog tot laag, dat staat zeker vast. Velen onder hen werden na de bevrijding het slachtoffer van repressie en/of van administratieve epuratie, met vele jaren nadien soms ook nog problemen bij de pensionering.

Pas na de bevrijding bleek in Oostende welke kolossale hoeveelheid voedsel de Duitsers voor zichzelf hadden verzameld in het immens grote “Palace Hotel” op de zeedijk. De conservenblikjes waren opgestapeld tot aan het plafond en in de kelders lagen massa’s aardappelen en rode en groene kool opgeslagen (terwijl de burgerbevolking bijna crepeerde van de honger!). Gedurende de bezetting kon de centrale Duitse troepenkeuken, gevestigd in Hotel Osborne, naar hartelust putten uit al die voorraden, uitsluitend bestemd voor de Duitse militairen. Bij hun aftocht op 6 en 7 september 1944 staken de Duitsers dit gigantisch voedseldepot in brand, waarna de uitgehongerde bevolking zich op levensgevaar in dit brandend gebouw waagde om toch nog een en ander in de wacht te slepen. En toen mijn vader thuis kwam met zijn deel van de buit, bleken twee blikjes geen voedsel maar zeep te bevatten, weliswaar niet eetbaar maar toch welkom, ook al was het ersatz-zeep die niet of nauwelijks schuimde. Het was misschien zelfs niet uitgesloten dat – zoals men later kon vernemen tijdens het proces in Neurenberg – dat het hier ging om “Judenseife”, zeep gefabriceerd door een firma uit Danzig op basis van mensenvet en naar een “recept” van eigen vinding ... In ieder geval, net zoals in 1914/18, hebben de Duitsers tot de allerlaatste dag in Oostende hun uiterste best gedaan om zich tegenover de bevolking van hun beste kant te laten kennen!

De kleren maken de man

Een ander aspect van de bevoorrading dat in oorlogstijd al vlug precair werd, is de distributie van textielgoederen: kledij, ondergoed, bedlinnen, enz. Ook hiervoor moeten de meeste grondstoffen worden ingevoerd (wol, katoen, jute, ..:). Doch de enige textielgrondstof die wij zelf produceren, met name vlas, kwam ook al snel in het gedrang, ingevolge door de NLVC opgelegde prioriteiten, waarbij uiteraard voorrang werd gegeven aan teelten voor de voeding. Het vlas-areaal verminderde alzo met niet minder dan 17.000 ha.

Zij die de vorige bezetting hadden meegemaakt, hadden uiteraard terzake enige ervaring. Het gevolg was dan ook, dat reeds in de meidagen van 1940 de textielwinkels als het ware werden leeggeplunderd. Wie een rol wollen stof kon bemachtigen, had de eerstvolgende jaren een ware schat in huis, die trouwens ook kon “verzilverd” worden op de zwarte markt.

In de textiel sloeg de rantsoenering toe, niet via bonnen of zegels maar via “punten” : 24 punten voor een herenhemd, 30 punten voor een nachthemd, 30 à 42 punten voor een jurk. Een compleet maatpak werd een verre droom, tenzij via de zwarte markt voor de riantte prijs van 2.000 frank (in 1939: 400 frank, wat toen reeds behoorlijk duur was en voor velen ongeveer de helft was van een maandloon). Een bedlaken (in 1939: 40 frank) ging op de zwarte markt van de hand voor ongeveer 500 frank ...

Ook hier bood de “zelfredzaamheid” een uitkomst. Kleren werden versteld en eindeloos bijgelapt. Een oude jas werd binnenste buiten gekeerd en kreeg alzo een “tweede leven”. Van restjes wol werd van alles en nog wat gebreid, in een soms bonte verscheidenheid van kleuren, ongewild een nieuw modeverschijnsel! Van oude afgedragen kleren werden de beste en nog bruikbare stukken “gerecupereerd” , meestal voor kinderkleren. Kortom, er ging vrijwel niets verloren en de vindingrijkheid kende geen grenzen, ... net zoals met het voedsel en de voeding.

In Parijs floreerden de grote modehuizen alsof er niets aan de hand was. Zij het dan wel ten behoeve van een aanmerkelijk veranderd cliënteel: vrouwen en/of liefjes van hogere Duitse officieren, collaborateurs en oorlogswokeraars. Die Parijse mode inspireerde tot in Oostende het modebewustzijn : in veel “ensembles” van eigen makelij en vinding vond men vaak een opvallende weerschijn van een of andere Parijse creatie. Niet voor niets zong men in Oostende “’t Is de moode van Paries!”.

Kleren moeten af en toe ook eens gewassen worden, doch de spelbreker hierbij was de zeer schaars geworden zeep (tenzij voor de vooruitziende huismoeders die in mei 1940 heel wat zeep en zeepoeder hadden kunnen hamsteren). Maar ook hiervoor was er een uitkomst: ossengal of de gal van een koe. Ziehier het recept (voor het geval je ooit zonder zeep komt te zitten) : doe de gal in een emmer en giet er zoveel koud water bij tot de te wassen kledij volledig overdekt is; laat enkele uren staan, wrijf vervolgens op de vuile plekken, goed uitspoelen ... en het resultaat is zeer bevredigend!

Bijzonder opvallend (en sociologisch zeer interessant) was dus wel het feit dat in deze periode van extreme textielschaarste toch nog in zekere mate de mode floreerde. Niet alleen in Parijs (ten behoeve van de bezetter, collaborateurs en oorlogswokeraars) maar ook in het dagelijks leven, en dit dan door de vindingrijkheid van heel wat huismoeders maar ook (zoals voorheen in 1914/18) van de zogenaamde “zazous”, jongelui die zich desondanks smaakvol en elegant wisten te kleden met de weinige middelen waarover zij beschikten. “L’imagination au pouvoir!”. Ook dat was eigenlijk een vorm van verzet tegen de bestaande grauwe gang van zaken.

Doch de meest doeltreffende vorm van stil verzet tegen die bestaande grauwe gang van zaken, ging blijkbaar uit vanwege “moeder de vrouw”, of het nu ging om voedselschaarste, tekort aan brandstof,

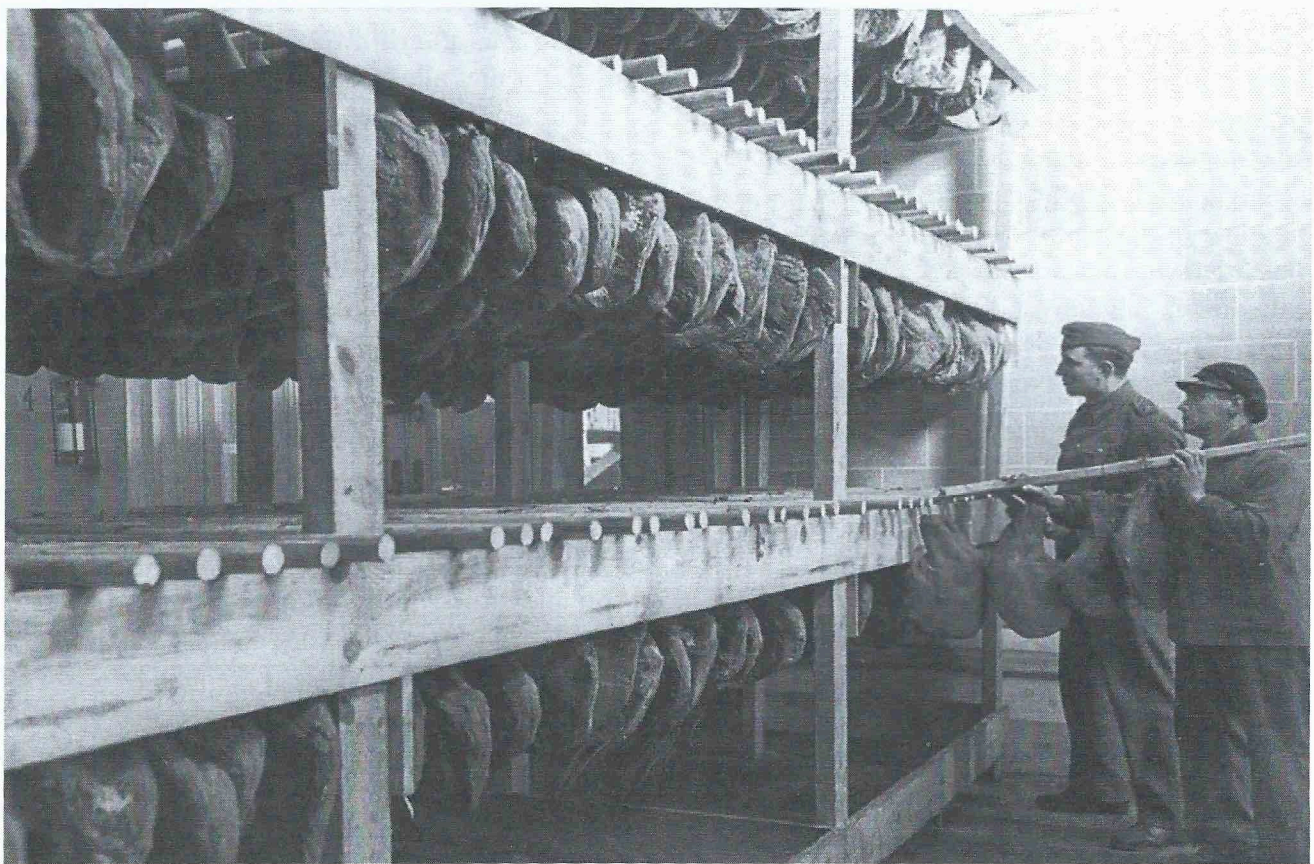
gebrek aan klederen, enz. Uiteraard zonder reclame te willen maken voor een of andere vrouwenbeweging, mag hier - bij wijze van voorbeeld en illustratie - toch even concreet de aandacht worden gevestigd op een plaatselijk initiatief dat, toen en nog lang daarna en zelfs tot op heden, betekenisvol gebleven is : In oktober 1941 werd in Oostende op de parochie Heilig Hart een K.A.V.-afdeling opgericht, met de bedoeling om samen in en met een groep vrouwen “de lasten van het leven te dragen” en hierbij ook wat “levensvreugde te beleven”. Later kwamen daar ook nog activiteiten bij om de “zelfredzaamheid van de vrouw te bevorderen”. Ogenschijnlijk allemaal niet spectaculair ... maar toen voor die eenvoudige arbeidsvrouwen erg belangrijk om in hun dagelijks leven met hun gezin te kunnen stand houden, en dat in een tijd toen - met of zonder oorlog - de vrouw maatschappelijk zeker nog niet op de voorgrond getreden was. Zo werd de vrouwenbeweging voor veel vrouwen een school voor het leven. Dat die dames wisten van aanpakken (en ook heel wat aanpakten!), mag blijken uit het feit dat na de oorlog een aantal activiteiten werden overgenomen door andere socio-culturele verenigingen. En door het veranderend maatschappijbeeld moest de vrouwenbeweging mee evolueren met de tijd. Tot op vandaag is de vereniging op de parochie zeer actief gebleven, nog steeds vanuit hun vertrouwd “Cenakel” in de Schilderstraat, en in 2011 mocht dan ook zeer terecht haar 70^e verjaardag gevierd worden!

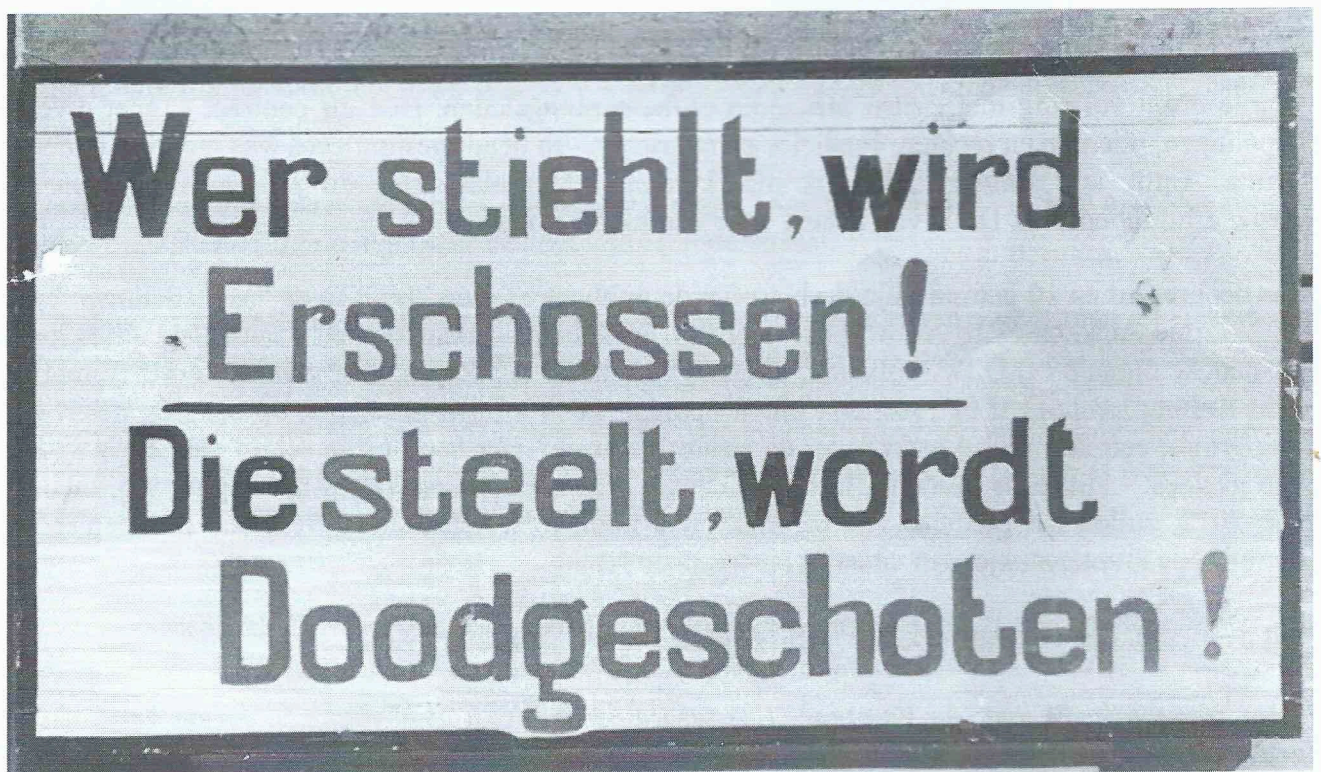
Geestelijk voedsel

Er staat geschreven “Niet alleen van brood leeft de mens”. Of met andere woorden: de mens heeft ook “geestelijk voedsel” nodig. In “normale” tijden lijkt dit niet zo evident en zou men soms zelfs de indruk krijgen dat het tegendeel waar is! Maar in tijden van oorlog en bezetting komt een dergelijke wezenlijke en fundamentele behoefte telkens sterk tot uiting, ook al heeft men achteraf - in onze beroerde en cynische samenleving - een zekere “gêne” om hieraan nog herinnerd te worden. Die hunkering naar “geestelijk voedsel” vond niet alleen de voor de hand liggende uitweg via kunst, cultuur, volksvermaak en ontspanningsleven, maar misschien vooral ook via religie, vroomheid, geloofsverdieping en spiritualiteit. Dit innerlijk fenomeen was uiterlijk merkbaar aan het feit dat toen (anders dan nu!) de kerken behoorlijk vol waren, en dit niet alleen tijdens eucharistievieringen of kerkelijke plechtigheden. Ofschoon kaarsen relatief duur waren, werd in de zijkapellen menig kaarsje aangestoken, vooral bij het beeld van Sint-Antoonius of van O.L.Vrouw van Lourdes. Ook de kinderen werden zowel op school als thuis meegenomen in die zeer speciale sfeer. Ik herinner mij nog hoe op Kerstdag 1944 (toen wij reeds bevrijd waren maar de oorlog nog niet voorbij was en in de Ardennen rond Bastenaken in alle hevigheid het von Rundstedt-offensief woedde) in de kerk van Sint-Jozef, tegenover de kerststal, na de eucharistieviering een kinderkoortje het ontroerend lied zong “Hoe ligt in de kribbe lief Jezuke zoet”. Daarna volgde onder de talrijke kerkgangers een aanslepend moment van bezinning, het geluid van de stilte, een sacrale en geladen stilte ...

Een gelijkaardig beeld kwam mij later opnieuw voor ogen toen, na de ineenstorting van het communisme in 1989, ik ten behoeve van het civiele bevoorradingscomité van de NATO diverse missies moest ondernemen in Oost-Europa, de Balkan en de Kaukasus. Te midden van al die ontredde en doffe ellende zag ik hoe verschoppelingen, bejaarden en arme drommels blijkbaar innerlijke kracht en vertroosting vonden in hun godsdienst, in het gebed en in hun machtig mooie kerkgezangen. En telkens wanneer ik terugkeerde naar België, had ik een hernieuwd respect voor dat wezenlijk en fundamenteel “iets” dat de mens duidelijk onderscheidt van al het andere wat leeft op deze Aarde, een respect dat ongetwijfeld in schrille tegenstelling staat met de spot en onverschilligheid waarmee bij ons dat “iets” maar al te vaak bejegend wordt.

(wordt vervolgd)





ILLUSTRATIES (uit de collectie van Freddy Hubrechtsen) :

- rantsoenzegels
- Duitse opslagplaats van levensmiddelen in het "Palace Hotel"

Bestonden, vorige eeuw, nog andere en niet bekende “Koninklijke jachten” van Leopold II en Albert I ?

door Emile SMISSAERT

Wij willen het hier meer bepaald hebben over *intenties* die voornoemde monarchen op zeker ogenblik zelf (al was het even) gekoesterd hebben of, wat waarschijnlijker is, hen voor waar toegeschreven werden door nu voor ons onbekende zegslieden (ingewijden, of juist niet?; uit betrouwbare bron, of net andersom ?). Om in ‘t kort deze aangelegenheid - toegegeven, in feite *maar* een detailzaak doch iets wat tot de verbeelding blijft spreken - in te leiden en te omschrijven, frissen wij een en ander op uit de desbetreffende levensgewoonten van beide Belgische vorsten die, om het in beeldspraak uit te drukken, het nodig vonden om het “koninklijke vaandel en prestige” nationaal en internationaal eer aan te doen (1). *Noblesse oblige*. Wij willen het hier hebben over intenties die later nooit gerealiseerd zijn en die voornoemde vorsten op zeker moment toch toegedicht werden.

Leopold II had reeds in april 1897, als een soort van statussymbool en voor zijn genoegen, een vrij groot stoomjacht - het S.Y. “*Clémentina*”, voorheen “*Sultana*” – afgehuurd. Tonnenmaat: **625**; 30 bemanningsleden; gebouwd in staal, opgetuigd met 3 masten en voortgedreven d.m.v. 1 schroef. Beter in het geheugen gegrift en geprezen was ‘s Konings tweede, nog groter en gerieflijker jacht, de “*Alberta*”. Indrukwekkend van afmetingen en met gulle, royale allures. Een waarlijk mooi schip, fraai van uitvoering en lijnen. Een “*Twin Screw Schooner*”, volledig in staal, wit van kleur en met wat groene lijnen waar nodig. Tonnenmaat: **1322** (het dubbele van de “*Clémentina*”); gebouwd in 1896, verhuurd en opgeleverd onder de naam “*Margarita*” (wij zullen even verder deze naamgeving nog ontmoeten ...); rond de 50 schommelend qua aantal bemanningsleden. Het vaarde ten tijde van Koning Leopold II (°1835 – 1865 - +1909) onder Engelse vlag en was steeds, door hem (en op eigen kosten!), gehuurd van een Londense rederij en is ook nooit door hem gekocht geweest. Het vaarde quasi volledig met Britse officieren en bemanningsleden. Hoé dit contract - met diverse bepalingen, plichten en rechten, financies en restricties - in detail gestipuleerd was met de Londense firma “*Little and Johnson*”, heb ik niet kunnen achterhalen. *Hoé en wanneer* was o.m. de opzegtermijn bepaald? Dit is van belang voor wat hierna volgt.

Pas heel recent en 10 jaar na mijn desbetreffende publicatie (anno 2000) in de “*Mededelingen*” van de “*Marine Academie*” te Antwerpen, wist dhr. Y. Dingens, rusteloos en vaardig speurder in de Oostendse digitale “*G.O.D.*”-collectie, volgend bericht op te snorren. Een vondst, hoor! Namelijk: wou Koning Leopold II in 1902 zijn intrek nemen, i.c. voortaan inschepen op een nóg beter, een nóg groter, een nóg indrukwekkender en rianter vaartuig? Het heeft er de schijn van. Er is sprake van geweest - zoveel is duidelijk te onderkennen, ergens en onbepaald in tijd - maar wij, mensen van 2012, zullen het precieze van de zaak wel nooit te weten komen, vermoed ik. Ziehier het betreffende krantenstukje, een citaat in extenso.

Uit de toenmalige Oostendse krant “*Le Carillon*” d.d. 9 september 1902:

“Het nieuwe jacht van de Koning”, (...) waarmee de Vorst zijn volgende reizen zal doen, is eenvoudigweg gehuurd door Leopold II voor een bepaalde tijdsduur. Dit jacht zal “*La Marguerite*” heten. Het schip heeft een tonnage van **1700**, in tegenstelling met de “*Alberta*” die er maar 1300 (sic) heeft. De eigenaar van voornoemd jacht deed er een goede zaak aan door het te verhuren aan onze Monarch. Inderdaad, de Koning heeft voor ongeveer 300.000 frank reparaties en verfraaiingen laten aanbrengen, in de loop van die huurperiode. Het nieuwe jacht is voor het ogenblik aangemeerd in een haven aan de Middellandse Zee” (einde citaat).

Indien deze passus al ernstig dient opgenomen te worden, dan rest alleen de constatactie dat deze transactie, eventjes *driemaal* (!) de tonnenmaat van de “Clémentina”, finaliter niet doorging. Om welke redenen is, zoals vermeld, niet bekend. Een feit is en blijft als conclusie: de “Alberta” won het pleit bij en van haar om zo te zeggen tot “ontrouw” geneigde, een snuifje perfide “minnaar”. En zoals het latere, historisch gestaafde feitenmateriaal ten overvloede trouwens aangetoond heeft.

“Léopold, ce sacré bonhomme”: tja, hij blijft ons ... verbazen.

Doch wat toegeschreven werd aan Albert I, zijn opvolger, is tegensprekelijk en absurd. Een wensdroom, een fabeltje, een grote kwakkel. Meer niet. Het strookt al, uit ervaring en uit vertrouwdheid met die periode, *niet* met 's Konings doen en laten, voorkeuren en wensen. Gewis, hij had belangstelling en toonde al vroeg zorg metterdaad voor de zeevissers, hun kinderen en hun welzijn (het zgn. Koninklijk Werk “*Ibis*”). Maar, met alle verschuldigd respect voor een verdienstelijk en wél geliefd Monarch, daar hield het dan ook mee op! Een eigen, prestigieus zeejacht? Dat, zo goed als zeker, heel wat kleiner van omvang en sier ware geweest dan die gigantische, superkostelijke “Alberta”? De geldstroom, nota bene uit de Congo en uit het zweet geperst van de “zwarten”, was sedert 1908 voorgoed dicht gedraaid. Integendeel, een ergens vage uiting dat gerucht werd en dat los gebaseerd was op vooral de wens van sommigen die nog heimwee hadden naar de leefstijl en “wereld” van Leopold II. Intussen was een nieuwe generatie aangetreden! Dat de bescheiden, sober aangelegde, introverte Albert zou meedoen aan het opzichtige en mondaine, vorsteljk gedoe dat op zee toentertijd gangbaar was? Dat lag niet in zijn aard noch karakter en ambities. Voor hun verplaatsingen en verplichtingen overzee (uitsluitend naar en van Groot-Britannië) gebruikten de leden van de toenmalige Koninklijke Familie als eenieder de mailboten, alwaar voor hen steeds gepaste ruimte en afscherming voorzien was. Tenslotte, er is in de literatuur van en over Albert I nergens sprake van een of ander persoonlijk zeejacht., al of niet gehoord. Of, gebeurlijk maar onwaarschijnlijk, dat het hem aangeboden voor gebruik ware geworden.

Ziehier, woordelijk overgenomen, wat “Le Carillon” d.d. 6/8/1913, dienaangaande heel kort en vaag gehouden kwijt wilde:

“Koning Albert zal – naar het schijnt – zich een vaartuig laten bouwen. De plannen hiervoor zouden bij een Engelse maritieme ingenieur besteld zijn” (einde citaat).

Ja, ergens op vakantie in een bergenlandschap vertoeven en aldaar, vrij van zorgen en verlost van het knellende etiquette, wat rond te struinen, - dààr vonden zijn familie en hijzelf als eenieder én gegarandeerd rust en privacy, alsook mogelijkheid om 's Konings ware hobby, het *alpinisme*, ongestoord en sober te beleven. Mààr, die hobby, dat krachtenvergende en behendigheid eisende tijdverdrijf, kortom dit gevaarlijk en riskant te noemen “bergbeklimmen”, - het is hem trouwens, pas veel later (17 februari 1934), door een dodelijk ongeval fataal geworden.

(1) Emile SMISSAERT, *De “Alberta”: het koninklijk jacht van Leopold II*, in: Mededelingen van de Koninklijke Belgische Marine Academie = Communications de l'Académie royale de Marine de Belgique; deel = tome 31 [1996-2000], p. 65, 67-69.

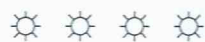
De “Grote overstroming” in Oostende van februari 1953: een “moderne” verslaggeving

Genoteerd door Yves DINGENS

Bedoeld wordt “*De stormvloed van 1 februari 1953: terugblik met moderne technieken*”, door ir. David Dehenauw. Meteoroloog en maritiem meteoroloog. Manager Oceanografisch meteorologisch station (OMS) te Zeebrugge. Koninklijk meteorologisch instituut (KMI) te Brussel. En ... én: kustbewoner (Blankenberge) én geprezen presentator-met-de “à la brosse”, die samen met andere welbekende gezichten het dagelijks overzicht van “Het Weer” op TV verzorgt.

Zijn wetenschappelijk verantwoorde “kijk-op” en “studie-van” van voornoemde nimmer vergeten natuurramp is te lezen op:

<http://www.kustweerbericht.be/inter/rapporten/artikels/storm53.pdf>



Een duel om de eer van de Marine te Oostende in 1840

Genoteerd door Yves DINGENS.

Begin juli 1840 deed zich op de Oostendse zeedijk een ernstig incident voor tussen twee “adelborsten” [mannen in opleiding tot officier] van de Belgische marine.

Eén van hen was, wegens wangedrag, uit de marine ontslagen. Korte tijd nadien was hij, uit ongenoegen hierom, op een wat vreemd idee gekomen. Hij tooide zijn hond met de sierkoorden van zijn uniform en liet het dier achter hem lopen op de zeedijk, - en dit op een uur waarop aldaar heel wat mensen aan het wandelen waren.

Een andere, voorbijkomende adelborst richtte zich op een beleefde manier tot hem, met het verzoek om deze sierkoorden te willen verwijderen en aldus niet verder onze marine openlijk te beledigen. De aangesprokene, eerste adelborst weigerde evenwel, pertinent en botweg, zodat de tussenbeide komende zelf de sierkoorden wegnam. Vervolgens sloeg hij hiermee de onverlaat tot driemaal toe met kracht tegen het aangezicht.

Een duel met de sabel was het gevolg. Het tweegevecht had plaats in de duinen en één van de duellisten werd bijna de voorarm doorgehouden ...

Bron : “*Le littoral*” (lokale krant) d.d. 08-07-1933 die zelf deze informatie haalde uit het nationale dagblad “*L’Indépendance Belge*” van 5 juli 1840 (sic).

Wie in dit onderwerp meer geïnteresseerd is, verwijzen wij graag naar volgende twee artikels die indertijd verschenen zijn in de eveneens bekende lokale krant “*Le Carillon*”: ze bevatten veel informatie en geven leuke anekdoten weer:

- *Les duels mortels au XIXe siècle* (19-08-1899);

- “*D’estoc et de taille*”, door V. Boin (3 delen: 19-03-1910, 22-03-1910 en 24-03-1910).

Raadpleegbaar op het intussen beter bekend geworden project “Gescande Oostendse Documenten” (G.O.D.) van de zogenoemde “Bibliotheek Kris Lambert”.

ERRATUM

In het “jaarverslag 2011” van de Kring en verschenen in het februari-nummer werd, op p. 44 onder 3. Activiteiten a) voordrachten, vergeten:

Donderdag 7 juli 2011 om 20.00 uur

“Uit goede bron”, door mevr. Bieke Hillewaert, archeoloog.

Op de kaft een afdruk van een geporseleinde kaart .

**Café de l'Espérance
Nouveau Marché 6
Ostende**

Uitvaartverzorging - Funerarium

Jan Nuytten

Het **uitvaartkontra**kt
is de absolute **zekerheid**
dat uw begrafenis of crematie
zal uitgevoerd worden volgens
uw wensen en dat uw familie
achteraf **geen financiële**
beslommeringen heeft



Torhoutsesteenweg 88 (h)
8400 Oostende (Petit Paris)
tel. 059/80.15.53