HET LAND VAN NEVELE

Driemaandelijks tijdschrift van de heemkundige kring

maart 1995 jaargang XXVI aflevering 1

Afgiftekantoor 9850 Nevele

HET LAND VAN NEVELE

Driemaandelijks heemkundig tijdschrift voor
Bachte-Maria-Leerne, Hansbeke, Landegem, Lotenhulle,
Meigem, Merendree, Nevele, Poeke, Poesele,
Sint-Martens-Leerne, Vinkt, Vosselare en Zeveren.

Lidgeld 1995
500 fr. (+ 100 fr. buitenland) over te schrijven op
rekening 000-0627981-03 of 290-7431460-20 van
"Het Land van Nevele" v.z.w., Beentjesstraat 24, 9850 Poesele

Steunend lid 1995
vanaf 1.000 fr.

Redactieraad
A.BOLLAERT - K.DE GROOTE - L.DE RUYCK - J.LUYSSAERT -
A.MARTENS - A.STROBBE

Eindredactie
J.LUYSSAERT, Veldestraat 26, 9850 Merendree

Elke auteur is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn artikel.

Gedrukt in de Beschutte Werkplaats "Nevelland" te Nevele.

Bij de kaftfoto: Bemanning en passagier van de eerste geregelde lijnvlucht tussen Brussel en Leopoldstad. V.l.n.r. Fernand Maupertuis, Jean Schoonbroodt, Tony Orta en Prosper Cocquyt. (Fotoarchief Sabena, Zaventem)

Voorzitter
Jan LUYSSAERT
Veldestraat 26
9850 MERENDREE

Ondervoorzitter
Arnold STROBBE
Lokouter 12
9880 LOTENHULLE

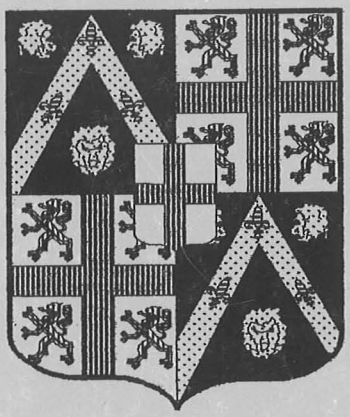
Secretaris en bibliothecaris
Lieven DE RUYCK
Heiste 45
9850 LANDEGEM

Penningmeester
André BOLLAERT
Beentjesstraat 24
9850 POESELE

Bestuursleden

Irène BUYSSE,	Knokstraat 12, 9880 Poeke
Wim DE CLERCQ,	Rostraat 12, 9850 Hansbeke
Stefaan DE GROOTE,	Peperstraat 7, 9800 Bachte-Maria-Leerne
Yvonne DE KEERE,	Kalkhofstraat 7, 9800 Deinze
Daniël D'HOOGE,	Langemunt 58, 9850 Nevele
Véronique LAMBERT,	Beentjesstraat 28B, 9850 Poesele
Albert MARTENS,	Spinmolenplein 263, 9000 Gent
Marcel MICHIELS,	Langemunt 104, 9850 Vosselare
Eddy VERSTRAETE,	Brugstraat 61/6, 9880 Aalter

HEEMKUNDIGE KRING



"HET LAND VAN NEVELE"

HET LAND VAN NEVELE

maart 1995 jaargang XXVI aflevering 1

Verantwoordelijke uitgever: J. LUYSSAERT, Veldestraat 26, 9850 Merendree

INHOUD

A. BOLLAERT, 60 jaar geleden schreef Prosper Cocquyt luchtvaartgeschiedenis 3

M. MICHIELS, 50 jaar geleden: Oorlogsbelevenissen van Marcel Michiels - Deel 2 33

A. MARTENS, Uit het oude fotoalbum: De fine fleur van de Hansbeekse jonkmannen, anno 1916 60

S. De GROOTE, Romeins brandrestgraf in Zeveren 62

W. DE CLERCQ, Nieuwe prehistorische vondsten op Vosselare-Kouter 63

A. BOLLAERT, Een Nevelaar op Amerika's grootste gedenkplaat 67

K. DE GROOTE, Catalogus van de bibliotheek van de Heemkundige Kring "Het Land van Nevele" ..... (71)

A. MARTENS, Modern kerkarchief Merendree, berustend in de bibliotheek van "Het Land van Nevele" ..... (74)

60 JAAR GELEDEN SCHREEF PROSPER COCQUYT LUCHTVAARTGESCHIEDENIS

Op 23 februari 1935 steeg op het vliegveld van Evere een Fokker F VII op met bestemming Leopoldstad in het toenmalige Belgisch Kongo. Aan boord een driekoppige bemanning bestaande uit hoofdpiloot Prosper Cocquyt, tweede piloot Jean Schoonbroodt, marconist Fernand Maupertuis en één passagier, Tony Orta, directeur van de nieuwe luchtlijn en van het Kongolese luchtvaartnet.

Op 28 februari landde het toestel op de luchthaven N'Dolo bij Leopoldstad. Enkele dagen later waren Cocquyt en zijn bemanning veilig en wel terug te Brussel waar ze als helden werden onthaald. De eerste vaste luchtverbinding tussen België en zijn kolonie was een feit. Voor de toen nog jonge luchtvaartmaatschappij "Sabena" brak een nieuw tijdperk aan.

Prosper Cocquyt, van molenaarszoon tot ongekroonde koning der verkeersvliegers

"He was what we call in this country a selfmade man and in the United States this is about the highest honour one can achieve." (1)

(Jerome Lederer)

"Cocquyt est pilote, pilote dans l'âme, dans la chair, dans les sens, pilote par destin. Eût-il fait autre chose, il serait resté ce que son destin le fit" (2)

(Marcel Edemond)

Prosper Cocquyt werd op 9 juni 1900 te Astene geboren als zoon van Emiel, ketser, en Emerence Vermaercke. Als hij drie jaar was, verhuisden zijn ouders naar Landegem waar vader Emiel molenaar werd op de Heirenthoek.

Proper liep school te Landegem. Van hem werd verteld dat hij een goede maar vooral temperamentvolle leerling was met een buitengewone interesse voor wiskunde en aardrijkskunde en een passie voor mechaniek (3).

Toen vader Cocquyt in 1916 door de Duitse bezetter verplicht werd zijn maalactiviteiten op een laag pitje te houden, ging Prosper werken in de brouwerij Meiresonne waar hij instond voor het onderhoud van de machines.

Prosper Cocquyt, chef-piloot van Sabena achter de stuurknuppel.
(Fotarchief Sabena, Zaventem)

Twee jaar later hadden de stoommachine, de gasmotoren en de elektrische centrale aldaar geen geheimen meer voor hem.

In de vak- en ambachtschool Sint-Antonius (Holstraat, Gent) volgde hij de leergangen elektriciteit en mechaniek en behaalde er in 1921 het diploma van elektricien wissel- en gelijkstroom en het bekwaamheidsgetuigschrift van automechanieker. Terzelfdertijd volgde hij in het Provinciaal Handels- en Taalinstituut, beter bekend als de English-club (Savaanstraat, Gent) een cursus Frans. Zijn beroepskeuze leek gemaakt. Hij zou zich als elektricien in het dorp vestigen terwijl zijn broer het ouderlijk bedrijf verder zou uitbaten.

Eind 1921 werd hij opgeroepen voor het leger. Hij werd ingelijfd in het eerste regiment Genietroepen te Gent en bleef zo goed en kwaad als het kon verder studeren per briefwisseling. Even dacht hij eraan zijn studies stop te zetten maar toen kwam plots een keerpunt in zijn leven.

Aangespoord door het enthousiasme van Jos Moeykens uit Eeklo, een neef langs moeders zijde, die sinds juli van hetzelfde jaar korporaal leerling-piloot was aan de vliegschool van Gosselies, voelde hij zich eveneens sterk aangetrokken door het totaal nieuw beroep van piloot. Hij verliet de genie en trok naar de luchtmacht te Gosselies waar hij op 1 juni 1922 zijn luchtdoop kreeg door Albert Van Cotthem (4), zijn latere hoofdmonitor. Hij was er terecht gekomen in een groep van jonge geestdriftige waaghalzen van wie hun leermeesters zelf soms debutanten waren, vooral waar het om de theoretische kennis aankwam.

Op 20 juli 1922 deed hij zijn eerste solovlucht na nauwelijks drie vlieguren opleiding. Hij verliet Gosselies op 1 september met het burgerlijk brevet van piloot op zak.

De militaire vliegschool te As (Limburg) werd zijn volgende bestemming. Hij behaalde er op 16 december het elementaire brevet en op 5 mei 1923, als eerste van zijn lichting, het militair vliegbrevet. Hij werd bevorderd tot sergeant-vlieger en overgeplaatst naar Evere waar de "derde escadrille, derde groep" van de luchtmacht gevestigd was. Samen met luitenant-navigator Jean Verhaeghen zou hij er zich speciaal toeleggen op de luchtfotografie.

Toen Sabena in 1923 werd opgericht keek men uit naar bekwame piloten voor de burgerluchtvaart, die over gans de wereld nog in haar kinderschoenen

De vier grote assen van Sabena in 1929 vóór de eerste vlucht Antwerpen-Hamburg.
V.l.n.r. Van Ackere, Cocquyt, Lambotte en Van den Eynde.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

stond. Prosper Cocquyt werd aangezocht en maakte de overstap op 1 mei 1924. Later zou hij er opnieuw Van den Eynde, Lambotte en Joseph Van Ackere terug zien met wie hij samen was opgeleid te Gosselies. Deze vier worden in Belgische luchtvaartmiddens in één adem genoemd als de "vier assen" waarop de pas opgerichte Sabena draaide tijdens haar pioniersperiode. De eerste twee verongelukten tijdens hun dienst. Cocquyt en Van Ackere zouden een mooie carrière uitbouwen die hen later tot in de hoogste regionen van onze nationale luchtvaartmaatschappij zou brengen.

Hetzelfde jaar, op 23 juli, stapte hij in het huwelijksbootje met Elza Timmermans uit Hoeilaart. Het gezin kreeg twee kinderen, een dochter Jenny en een zoon Franz.

Op 5 april 1926 deed hij zijn eerste solovlucht naar Groot-Brittannië. Vanaf dan vloog hij verscheidene vaste luchtverbindingen in waarvan de bekendste ontegensprekelijk de lijn Brussel-Leopoldstad was, nu precies zestig jaar geleden.

In 1928 werd hij de eerste Belgische piloot die het brevet voor blindvliegen behaalde aan de Farmanschool (5) te Toussus-le-Noble en vanaf 1930 begon hij met de opleiding van de piloten voor de eerste nachtvluchten. Diverse nieuwe vliegtuigtypes, zoals de Savoia Marchetti S73 en S83, de Junker 52, de Douglas, enz. werden door hem getest en in gebruik genomen. Reeds in 1935 werd hij luchtvaartmiljonair d.w.z. dat hij toen reeds meer dan één miljoen kilometer in de lucht had afgelegd wat neerkomt op ongeveer 25 maal rond de aarde langs de Evenaar. Op dat ogenblik was hij ook de enige chef-piloot van Sabena.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd hij door de bezetter op non-actief gesteld. Van deze gedwongen rust maakte hij gebruik om lessen te volgen in psycho-techniek aan het Instituut voor Hogere Studiën te Brussel en wist hij zich verdienstelijk te maken bij de inlichtingendienst van de Weerstand. Op 10 augustus 1945 zat hij, na vijf jaar inactiviteit, opnieuw aan het vliegtuigroer en voor de instrumententafel, de luisterhoorn op het hoofd, klaar voor een nieuwe vlucht naar Belgisch Kongo, ditmaal in de hoedanigheid van tweede piloot. Kort daarop echter werd hij opnieuw boordcommandant.

In april 1946 was hij in Santa Monica (Californië) om er voor Sabena de eerste DC-4 in ontvangst te nemen en in maart 1949 was hij opnieuw in Californië,

Château de Laeken

Le 27 Juillet 1952.

Mon cher Monsieur Cocquyt,

J'ai bien reçu votre étude sur "les illusions sensorielles de l'aviateur" ainsi que les rapports et lettres que vous y avez joints.

J'en prendrai connaissance avec le plus grand intérêt et c'est bien vivement que je vous en remercie.

Nous avons été très heureux de vous avoir chez nous l'autre soir, et nous espérons que nous aurons le plaisir de vous revoir encore prochainement.

Croyez toujours, cher Monsieur Cocquyt, à vos sentiments les plus amicaux

Léopold

Prosper Cocquyt kon rekenen op de interesse voor zijn werk en de vriendschap van koning Leopold III.
(Uit: A.Goetghebeur, Prosper Cocquyt...)

in San Diego, om zich er vertrouwd te maken met de tweemotorige Convair 240. Op 27 maart stond het eerste toestel te Brussel aan de grond, nauwelijks negen dagen later landde hij reeds met een tweede exemplaar. Toen bij Sabena enkele chef-piloten werden benoemd voor de lijnen naar de diverse werelddelen, kreeg Cocquyt de Europese lijndiensten onder zijn bevoegdheid.

Op 20 september 1949 werd hij samen met zijn vriend Jo Van Ackere te Melsbroek gehuldigd voor 25 jaar trouwe dienst bij Sabena. In de pers werd hij toen als de beste, veiligste en koelbloedigste piloot van zijn generatie beschouwd. Met zijn 49 jaar was hij op dat ogenblik de ouderdomsdeken van het vliegend personeel van onze nationale luchtvaartmaatschappij.

Tijdens deze kwarteeuw bij Sabena noteerde hij 36 gevallen waarbij hij in moeilijkheden kwam waaronder 15 noodlandingen. Zo verloor hij in oktober 1923 in volle vlucht een wiel. Het toestel ging bij de landing te Ukkel overkop maar de beide inzittenden konden ongedeerd uit het toestel kruipen (6).
Op 26 juni 1930, op weg naar Hamburg, verloor hij boven Bremen de rechtermotor van zijn Fokker F VII. Hij landde zonder problemen te Hamburg en keerde 's anderendaags naar Brussel terug op twee motoren. Nog in 1930 vloog hij van Brussel naar Praag met een defecte stuurinrichting, enz.

Bij geen enkel van de ongevallen die hem overkwamen raakten passagiers of bemanning ernstig gewond. Steeds zocht hij naar het waarom van deze incidenten. Hij was ervan overtuigd dat vele ongevallen het gevolg waren van zinsbegoocheling bij de piloten. Hij beschreef het probleem een eerste maal in 1931 maar vond geen afdoende verklaring voor de eventuele oorzaken. Twintig jaar later stelde hij hierover een uitgebreid rapport op, ditmaal van wetenschappelijke aard. Het werd vertaald in het Engels en verspreid in Amerikaanse luchtvaartmiddens waar het zeer positief werd onthaald. Op 20 november 1952 werd deze studie bekroond met de *Flight Savety Award*, uitgereikt te New York door de stichting die dezelfde naam draagt, aan personen die zich verdienstelijk hebben gemaakt op het gebied van de luchtvaartveiligheid.

Hij zat aan het roer van meer dan honderd verschillende vliegtuigen, vormde tientallen piloten, vervoerde duizenden passagiers waaronder diverse staatshoofden en hoogwaardigheidsbekleders. Zijn ontwapenende glimlach

Prosper Cocquyt in gesprek met Groot-Hertogin Charlotte van Luxemburg,
links keizerin Zita en prins Otto van Habsburg.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

en zijn reputatie als veilige piloot - *C'est Cocquyt qui pilote? Alors tout va bien* - maakten hem legendarisch.

Prosper Cocquyt werd de lievelingspiloot van het Belgische vorstenhuis en de persoonlijke piloot van de koningen Albert I en Leopold III. Op het paleis van Laken was hij een graaggeziene gast en volgde men zijn luchtvaartprestaties en wetenschappelijke rapporten op de voet. Weinig landgenoten werden zo veelvuldig gefotografeerd aan de zijde van koningen, prinsen en prominenten als Cocquyt met zijn eeuwige glimlach.

Op 25 november 1953 bestuurde hij voor de laatste maal een lijnvliegtuig van Sabena. Toen het toestel neerstreek op Schiphol was er een beperkte zichtbaarheid en bij de landing zakte de DC-4 door het landingsstel en gleed verder op zijn romp. De buiklanding had enkel stoffelijke schade tot gevolg maar omdat een officieel onderzoek werd ingesteld mocht hij voorlopig geen toestel meer besturen.

Deze verplichte inactiviteit was voor hem een zware morele slag die hij maar niet kon verwerken. Iedereen die van hem hield, van koning tot werkman, trachtte hem er weer bovenop te helpen. Sabena benoemde hem op 23 maart 1954 tot ere-chef-piloot en directie-attaché belast met het helikopterverkeer. Niets baatte, men zag hem langzaam wegkwijnen.

Op 22 oktober 1954 meldde de radio het droevige nieuws dat Prosper Cocquyt schielijk overleden was. Tijdens zijn loopbaan had hij 21.056 u 35' vlucht op zijn actief en legde meer dan vijf miljoen kilometer af, wat er op neer komt dat hij ongeveer twee en een half jaar van zijn leven in de lucht doorbracht.

Te Landegem, het dorp van zijn jeugd, werd door het Nevels gemeentebestuur een straat naar hem genoemd.

In 1985, naar aanleiding van de 50e verjaardag van de eerste geregelde lijnvlucht tussen België en Belgisch Kongo, werd in het Museum Rietgaverstede te Nevele en in het Parochiaal Centrum te Landegem een herdenkingstentoonstelling georganiseerd die het leven van de gewezen luchtvaartpionier en hoofdpiloot van Sabena belichtte (7).

20 september 1944: Prosper Cocquyt wordt geïnterviewd vóór de radio naar aanleiding van zijn 25 jaren dienst bij Sabena.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

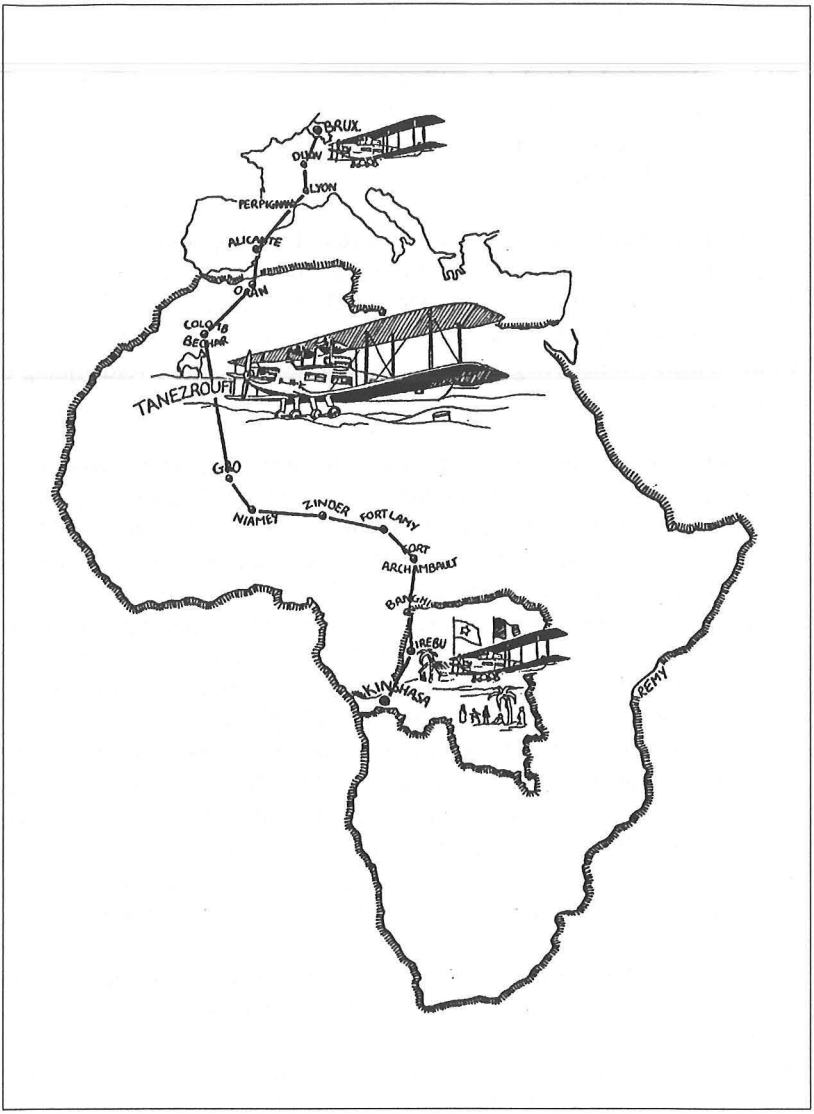
Beknopte geschiedenis van de België-Kongolijn

Tijdens de periode dat de Amerikanen van oost naar west hun continent doorkruisten teneinde zich voor te bereiden om de Atlantische Oceaan over te steken, probeerden onze landgenoten Brussel met de hoofdstad van onze kolonie te verbinden.

De eerste verbinding via de lucht tussen Brussel en Leopoldstad werd in 1925 gerealiseerd door luitenant-vlieger Edmond Thieffry (8), bijgestaan door co-piloot Leopold Roger en mecanicien Jef De Bruycker. De expeditie werd gedekt door de Belgische Staat omdat geen enkele privéverzekering het risico wilde nemen om het vliegtuig te verzekeren tegen schade, verdwijning of vernietiging.

De vlucht werd in het voorjaar gepland omdat men ten allen prijze wilde vermijden in de zandstormen terecht te komen die vanaf maart tot november in de Sahara veelvuldig voorkomen. Het drietal steeg op 12 februari 1925 op te Evere aan boord van de "Prinses Marie-Josée", een driemotorige Handley-Page tweedekker met een vermogen van 850 pk. Het toestel was een bommenwerper uit de Eerste Wereldoorlog die speciaal was omgebouwd voor het transport van goederen en personen. Het vliegtuig haalde een maximumsnelheid van 140 km per uur en had een laadvermogen van 1.500 kg.
De tocht ging over Dyon (12/02), Lyon (13/02), Alicante (16/02), Oran (17/02), Colomb Béchar, Gao, Niamey (25/02), Zinder (01/03), Fort Lamy (12/03), Fort Archambault (13/03) en Bangui (14/03). Daar waar men in Niamey en Zinder de reparaties aan het toestel in betrekkelijk korte tijd kon uitvoeren, lukte dat niet in Bangui waar men tot 30 maart moest wachten eer een nieuwe schroef per boot aankwam. Daarbij bleek ook nog dat de aanlooppiste voor het opstijgen te kort was zodat in allerijl nog drie hectaren tropisch woud werden gerooid.
Op 2 april verliet de bemanning Bangui. Na een tussenlanding op de Belgische militaire post van Irebu landde het toestel op 3 april om 11 uur te Leopoldstad.
De eerste geslaagde tocht door de lucht naar de kolonie had 50 dagen geduurd, er werden 8.125 km afgelegd gedurende 75 u 25' werkelijke vlucht.

Het jaar daarop realiseerde een militaire bemanning, bestaande uit de luitenanten Charles Medaets (piloot) en Jean Verhaeghen (navigator) en



De route gevolgd door Thieffry in 1925.
Prosper Cocquyt volgde in 1935 hetzelfde traject.
(Afbeelding Pourquoi Pas? 13.02.1985)

adjudant Jozef Coppens (mecanicien), de eerste vlucht heen en terug met een éénmotorige Bréguet XIX. Het toestel, waarvan koningin Elisabeth het meterschap had aanvaard, was opgestegen te Brussel op 9 maart en was terug te Evere op 12 april. Heen- en terugreis gebeurde telkens in 7 etappes. De werkelijke vliegtijd bedroeg 10 u 26' en er werden 18.320 km afgelegd. Een voor die tijd buitengewoon exploot vooral omwille van zijn snelheid en regelmaat.

Het leek erop dat een vaste luchtverbinding tussen België en zijn kolonie gauw in de maak was maar het noodlot besliste er anders over. Het zou duren tot 1930 eer opnieuw een Belgische bemanning erin zou slagen om veilig, de kolonie te bereiken.

Aan een nieuwe poging van Medaets en Verhaeghen kwam in november 1927 abrupt een einde toen hun toestel neerstortte op het plateau van Langres. Ook de nieuwe pogingen van Thieffry mislukten. In maart 1928 raakte zijn toestel beschadigd na een noodlanding in de mist bij Philippeville en drie maanden later werd hij door een mechanisch defect opnieuw gedwongen tot een noodlanding in een moeras tussen Nîmes en Montpellier.
Bob Vandevelde en Henry Aerden, die vertrokken waren uit Antwerpen, faalden eveneens. Door benzinepech vloog hun toestel eind maart 1929 te pletter op de rotsen van de Middellandse Zeekust in de omgeving van de Spaans-Franse grens. Het was dan ook een hele opluchting toen de raid van kapitein Omer Vanderlinden en kapitein Robert Fabry (9) in december 1930 succesvol werd afgesloten aan boord van de omgebouwde Bréguet XIX waarmee in 1926 Medaets-Verhaeghen-Coppens de eerste heen en terug hadden gerealiseerd.

In december 1931 krijgen Tony Orta, Prosper Cocquyt, marconist Timper en onderhoudsman Devismaison van Sabena de opdracht een verkennende vlucht uit te voeren als voorbereiding tot het opstarten van een vaste luchtlijn tussen België en Kongo. De trip, aan boord van een Fokker VII, ging tot Adrar in Algerië. Heen- en terugreis verliepen zonder noemenswaardige problemen.

Daarna volgden nog enkele merkwaardige prestaties, zoals deze van advocaat Fréderic Jamar die via korte etappes de eerste luchtverbinding tussen Elisabethstad en Brussel tot stand bracht. Ook de prestaties van het echtpaar

De Fokker F-VII "Edmond Thieffry" OO-AGH.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

Gillieaux (10) baarden opzien. In 1933 vlogen ze met hun eigen vliegtuig van België naar de kolonie, keerden in juni 1934 naar het vaderland terug om er de vakantie door te brengen en vertrokken in oktober van hetzelfde jaar opnieuw naar hun residentie in de Kivu-provincie. In maart 1934 had het vliegend echtpaar, Guy Hansez-Fester (11) ook reeds een heen en terug naar de kolonie achter de rug in dertien dagen, een nieuw record voor die tijd.

Nog in het oog springend waren de prestatie van graaf Arnold van Looz-Corswarem die opsteeg op 17 december 1934 en, ondanks een opeenvolging van tegenslagen, op 5 januari 1935 Leopoldstad bereikte. Bij de terugkeer stortte hij te pletter in de omgeving van Alicante en werd hierbij zwaar gewond. Omwille van zijn moed en doorzettingsvermogen werd hem de Nationale Trofee voor Sportverdienste toegekend.

En nog in december 1934 stegen te Evere de Brit Ken Waller en onze landgenoot Teddy Franchomme op aan boord van de "Koningin Astrid", een tweemotorige De Havilland-Comet, met de bedoeling het bestaande snelheidsrecord te breken. De vlucht naar Leopoldstad duurde in totaal slechts 52 uren waarvan 22 u 40' werkelijke vlucht. Heen- en terugreis werden uitgevoerd in 44 u 15' werkelijke vlucht met een gemiddelde snelheid van 326 km per uur.

De weg was nu vrijgemaakt voor de eerste vaste luchtverbinding met onze kolonie. Sabena stond aan de vooravond van een van de grootste uitdagingen sinds haar oprichting.

De eerste geregelde lijnvlucht Brussel-Leopoldstad

Nu de voorbereidingen achter de rug waren, besloot Sabena de nieuwe lijn tussen België en Belgisch Kongo (in luchtvaarttermen L.B.C. genoemd - Liaison Belgique-Congo) te openen op 23 februari 1935.

Heel wat luchtvaartspecialisten stonden sceptisch tegenover deze gewaagde onderneming. Sabena kon wel beroep doen op meerdere ervaren bemanningsleden met veel vliegervaring in Kongo en in Europa maar nog nooit waren ze van België naar Kongo gevlogen en een mislukking zou zowat een nationale ramp hebben betekend.

De bemanning van de eerste lijndienst België-Belgisch Kongo vóór de "Edmond Thieffry".
V.l.n.r. Jean Schoonbroodt 2e piloot, Prosper Cocquyt piloot, Fernand Maupertuis marconist.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

Prosper Cocquyt kreeg de leiding van de eerste vlucht. Hij werd bijgestaan door Jean Schoonbroodt, tweede piloot, en marconist Fernand Maupertuis. Eén passagier zou de bemanning vergezellen: Tony Orta, directeur-generaal van de maatschappij in Afrika.

Voor de eerste vluchten werd beroep gedaan op een Fokker F VII. Dit toestel was uitgerust met Gnome en Rhône Titan motoren van 230 pk elk. Sabena had zo'n tiental van deze driemotoren in gebruik. Ze hadden een reikwijdte van 1.600 km en een laadvermogen van 500 kg. In het toestel waren twaalf zitplaatsen waarvan er een voor de marconist was bestemd. In een hoek waren drie tonnetjes drinkwater vastgehaakt, alsook een voorraad gedroogd voedsel als voorzorgsmaatregel bij een eventuele noodlanding in de woestijn.

Het toestel van Cocquyt droeg de kenletters OO-AGH en werd de "Edmond Thieffry" gedoopt ter nagedachtenis aan de pionier die tien jaar eerder de eerste luchtverbinding had tot stand gebracht en die in 1929 in Kibanga (Kivu), verrast door een tornado, neerstortte en om het leven kwam.

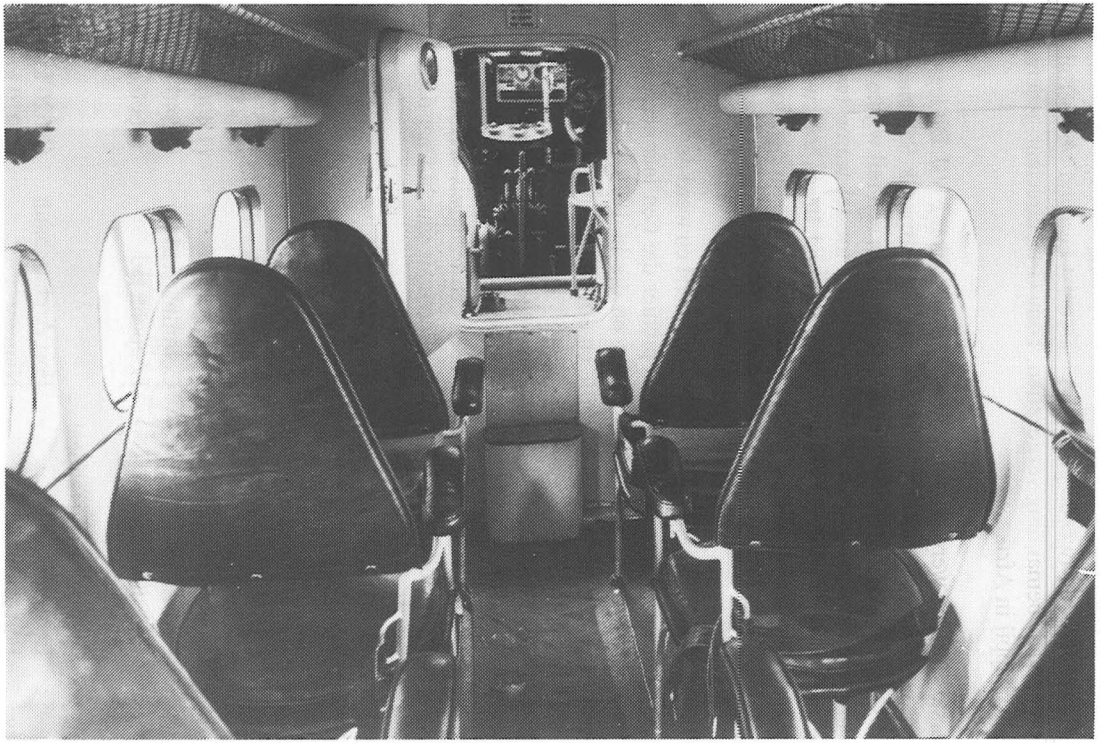
Voor de reisroute werd het schema van de eerste vlucht van Thieffry gevolgd en de etappes waren zo uitgestippeld dat vliegen bij nacht vermeden werd. In totaal dienden 8.330 km afgelegd. Tussen heen- en terugreis werden vier rustdagen voorzien, met uitzondering van de allereerste vlucht waar de rust beperkt werd tot drie dagen.

De heenreis zag er uit als volgt:

Eerste dag	:	Brussel	-	Oran	(1.925 km)
Tweede dag	:	Oran	-	Reggan	(1.175 km)
Derde dag	:	Reggan	-	Niamey	(1.600 km)
Vierde dag	:	Niamey	-	Fort Lamy	(1.490 km)
Vijfde dag	:	Fort Lamy	-	Coquilhatstad	(1.540 km)
Zesde dag	:	Coquilhatstad	-	Leopoldstad	(600 km)

De terugreis was voorzien in 5 etappes:

Eerste dag	:	Leopoldstad	-	Fort Archambault	(1.620 km)
Tweede dag	:	Fort Archambault	-	Niamey	(2.010 km)
Derde dag	:	Niamey	-	Reggan	(1.600 km)
Vierde dag	:	Reggan	-	Oran	(1.175 km)
Vijfde dag	:	Oran	-	Brussel	(1.925 km)



Interieur van de Fokker F-VII.
Het ruim telde 12 zitjes waarvan er één werd ingenomen door de marconist.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

Tijdens de nacht van 22 op 23 februari 1925 was het zover. Bemanning en passagiers maakten zich klaar voor de historische vlucht maar de binnenkomende weerbulletins voorspelden niet veel goeds. Boven midden-Frankrijk lag het middelpunt van een lagedrukgebied en een storm met windkracht 11 raasde door de Rhônevallei, een spoor van vernieling achterlatend. Komt daarbij dat op een hoogte van 1.100 m wolken met ijzelvorming werden gesignaleerd.
De Sabena-verantwoordelijken stelden voor het vertrek tot 7 uur uit te stellen en verder nieuws af te wachten.

Om 3.30 u gingen Cocquyt en Schoonbroodt nogmaals de weerkaarten bekijken en zij besloten om toch op het vastgestelde uur te vertrekken. Zelfverzekerd lachend stond Cocquyt de wachtende pers te woord en legde uit dat een vliegtuig zich, net als een boot en een trein, moet houden aan het vastgestelde vertrekuur. *We gaan gewoon naar het westen uitwijken om de storm te omzeilen*, verklaarde hij en precies om 4 uur maakte de "Edmond Thieffry" zich los van de grond op weg naar Marseille, de eerste tussenhalte.

Om 10.30 u landde de Fokker op de luchthaven Marignane bij Marseille. Na een korte rustpauze werd de tocht verder gezet maar het slechte weer speelde hen parten en Cocquyt zag zich genoodzaakt opnieuw het reisplan te wijzigen en de eerste vluchtdag te beëindigen in het Zuidspaanse Alicante waar hij zijn toestel om kwart voor zes 's avonds aan de grond zette.

Reeds tijdens de volgende dag werd de opgelopen achterstand ingehaald en legde men het traject Alicante-Oran-Colomb Béchar-Reggan af. Op 25 februari vlogen ze over de gevreesde *Tanezrouft* (1.200 km zandwoestijn) naar Gao vanwaar men de loop van de Niger volgde tot in Niamey en op 26 februari werd Zinder bereikt. Een zandstorm belette hen door te vliegen naar Fort Lamy, het eigenlijke eindpunt van de vierde etappe.

In de voormiddag van de vijfde dag werd Fort Lamy bereikt en Cocquyt zette onmiddellijk zijn weg verder om de opgelopen achterstand in te halen. Van Fort Lamy vlogen ze over Fort Archambault naar Libenge. De eerste Kongolese stad was bereikt.

Op donderdag 28 februari, na het overvliegen van de equatoriale oerwouden en de brede meanders van de Kongostroom, landde om vijf voor twee in de

Enkele minuten vóór de start van de historische vlucht.
Prosper Cocquyt ontvangt de laatste onderrichtingen. Rechts van hem zijn broer August en Jean Schoonbroodt.
Links van hem Sabenaverantwoordelijke Goltschalck en Marc Hanson, de latere hoofdpiloot van de Amerikalijn.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

namiddag de "Edmond Thieffry" op het vliegveld N'Dolo bij Leopoldstad, precies zoals voorzien. De eerste geregelde luchtlijn tussen België en Belgisch Kongo was geopend.

Op maandag 4 maart verliet de Fokker F VII de Kongolese bodem met bestemming Brussel. Tijdens hun probleemloze retourvlucht kruiste de "Edmond Thieffry", boven de Middellandse Zee, de "Leopold Roger", bestuurd door Jo Van Ackere die reeds de tweede verbinding tot stand bracht. De regelmatige lijndienst met de kolonie was een feit.

Bij hun aankomst te Brussel werden Cocquyt, Schoonbroodt en Maupertuis als helden onthaald en in triomf rondgedragen. De afstand tussen moederland en de kolonie was opeens kleiner geworden.

Epiloog

Bij de eerste geregelde luchtdiensten tussen België en Kongo was het transport van passagiers ondergeschikt aan het post- en vrachtvervoer. De publiciteitsfolder die in maart 1935 door Sabena werd uitgegeven heeft het over de *liaison postale BELGIQUE-CONGO en 5 jours.*
De eerste vluchten werden uitgevoerd in een beurtrol met de Franse Regie der Luchtwegen (vanuit Marseille naar Brazzaville) met een regelmaat van één vlucht per week op vrijdag.
Luchtpost, kranten, boeken, zakenpapieren, stalen en kleine aangetekende pakken die aan Sabena werden toevertrouwd moesten op donderdag vóór middernacht te Brussel I zijn afgegeven. Post toevertrouwd aan de Franse Regie moest vóór dondermiddag zijn afgegeven. Het vrachtvervoer was beperkt tot kleine ladingen en spoedbestellingen die eveneens te Antwerpen konden worden afgegeven. Voor Sabena diende de afgifte ten laatste op donderdag te gebeuren, voor de Franse Regie op woensdag.
Post en vracht konden niet enkel worden meegegeven voor de kolonie maar ook voor de verschillende plaatsen waar de vliegtuigen een tussenlanding maakten zoals Marseille, Oran, Colomb Béchar, Zinder, enz.

Waar heden een reis naar het hartje van Afrika een kwestie is van enkele uren, was dit in de pioniersperiode een avontuurlijke onderneming waarbij voor de passagiers heel wat te beleven viel. Zo waren de eerste toestellen niet verwarmd en kon het ettelijke graden vriezen in de cabine van het toestel.

De Fokker "Edmond Thieffry" maakt zich klaar om op te stijgen voor de eerste lijnvlucht Brussel-Leopoldstad.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

Men vloog ongeveer tien uur per dag en dit gedurende vijf dagen. De nachten dienden doorgebracht in weinig comfortabele nachtverblijven en meermaals werd de nachtrust fors ingekort wanneer men een achterstand had op het tijdschema. Als tegenprestatie voor het ongemak waren de passagiers ooggetuige van een onvergetelijke zonsopgang boven woestijn, savanne of brousse.
Normaal werd een reisetappe beëindigd één tot twee uren voor zonsondergang, hetgeen de reizigers toeliet nog eventjes enkele lokale bezienswaardigheden te bezoeken.

Wat we inboetten aan slaap, wonnen we in bij het zien van pittoreske taferelen, schreef een passagier (12) van de tweede luchtverbinding tussen Brussel en Leopoldstad.
Te Reggan bezochten we het inlands dorp, nog heel primitief met de eigenaardige fogara's, onderaardse kanalisaties die de palmbomen in leven houden, tenzij men een wandeling maakt in de duinen per dromedaris, gehuurd bij een Touareg. Te Niamey had men de keus tussen een <zwarte> markt waar ongelooflijke lokale koopwaren uitgestald lagen naast... Parijse parfums en het spektakel van honderden inboorlingen die samen met hun paarden en ezels in de Niger baadden. Te Fort Lamy waren er twee bijzondere spektakels: een Russische biljart en de vreemde stoet van sultan Kassar die elke avond een wandeling deed. Te Fort Archambault waren er de afzichtelijke plaatlipnegerinnen te zien terwijl te Coquilhatstad de tuinen van Eala een bezoek waard waren. Daar de vliegtuigen tamelijk laag vlogen kon men ook aan visuele jacht doen. Zo konden we in het Tsjaadmeer ontelbare nijlpaarden en krokodillen zien. Te Fort Archambault werden we bij het uitstijgen begroet door een giraffe.

Wat eens een avontuur was werd algauw een routineklus. Een belangrijke wijziging kwam er al vanaf oktober 1936 toen de Fokkers werden vervangen door snellere vliegtuigen.

Door de Duitse inval in België werd de luchtlijn onderbroken. Pas op zondag 8 juli 1945 kwam een eerste toestel, een DC-3, uit Leopoldstad terug en werd de lijn heropend (13). Op 12 juli verliet een tweede toestel de kolonie. Vanaf dan telde de luchtverbinding Brussel-Leopoldstad twee vliegtuigen per week in elke richting. Ze verzekerden terzelfdertijd de postdienst van en naar Nigeria, Frans-Soedan, Marokko, Algerië en West-Europa.

Luchtpostbrief voor Colomb-Béchar die werd meegevoerd met de eerste vlucht van de regelmatige dienst tussen Brussel en Leopoldstad.
(Foto verzameling A.Bollaert, Poesele)

Op 15 maart 1950 vertrok het duizendste toestel naar de kolonie (men had toen nog slechts twee tussenlandingen nodig: Tripoli en Kano) en op 9 augustus 1954 was men reeds aan de drieduizendste vlucht toe.

Naar aanleiding van de dertigste verjaardag van de vlucht van Thieffry en de twintigste verjaardag van het invliegen van de lijn door Cocquyt werd door de Posterijen op 23 februari 1955 een gelegenheidsafstempeling gebruikt waarin de namen stonden van beide luchtvaartpioniers. Voor zover onze informatie reikt is Prosper Cocquyt hiermee de eerste Groot-Nevelaar aan wie deze eer te beurt viel.

André BOLLAERT, Poesele

Noten

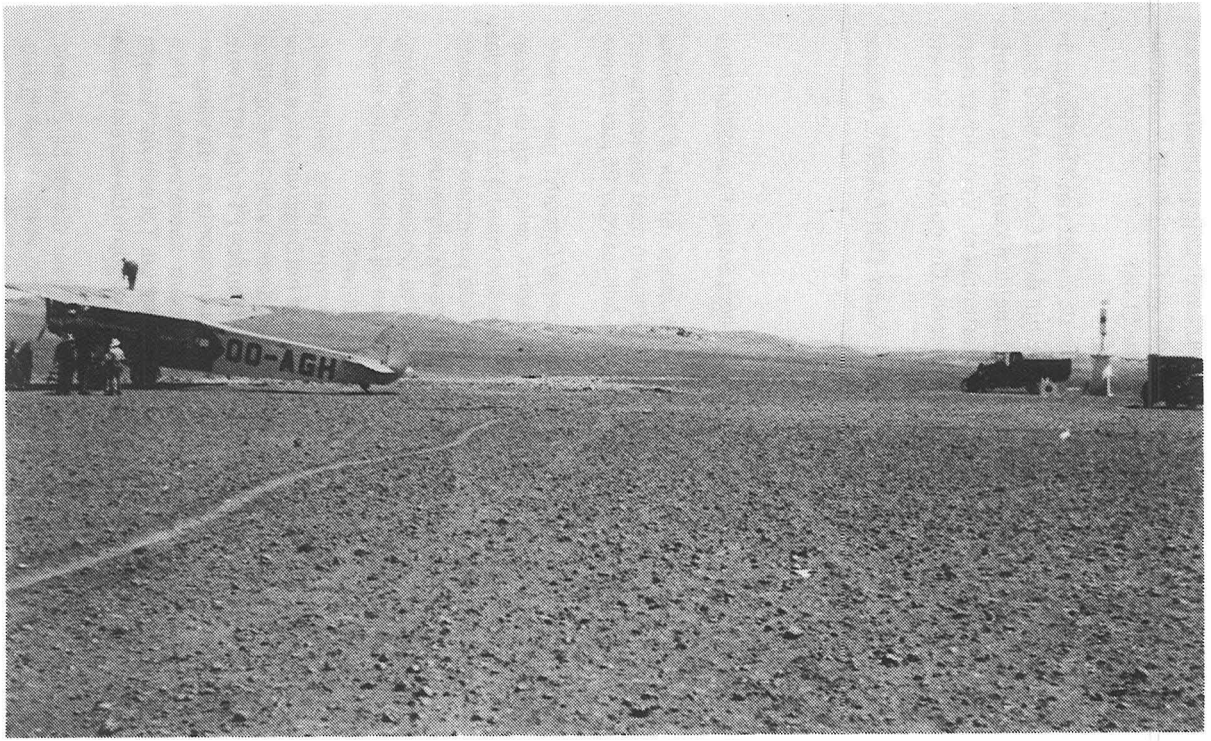
(1) Jerome Lederer: Managing Director of the Flight Safety Foundation New York in 1955.

(2) Marcel Edemond in het artikel *Deux vieux loups de l'air à l'honneur* verschenen in het personeelstijdschrift van Sabena naar aanleiding van de huldiging van de piloten Cocquyt en Van Ackere voor 25 jaar trouwe dienst bij de luchtvaartmaatschappij.

(3) In het geromanceerde levensverhaal van Prosper Cocquyt, geschreven door Albert Goetghebeur, wordt veelal de nadruk gelegd op de stalen wilskracht en de koppigheid van Cocquyt. Als kind was hij zo koppig dat de mulderskneht hem "Kop Zestiene" noemde waarmee hij bedoelde dat Cocquyt zo koppig was als zestien andere koppigaards samen.

(4) Albert Van Cotthem leidde in de jaren twintig te Gosselies het grootste deel van de piloten op die later in dienst traden bij Sabena. Later kreeg hij hiervoor de eretitel van "Eredeken der Luchtvaart".

(5) Henri Farman (°Parijs 1874) was achtereenvolgens wielrenner, automobielrijder en luchtvaartpionier. Hij was in het begin van deze eeuw houder van meerdere luchtvaartrecords en legde zich vooral toe op deze waaraan een prijs verbonden was. Zijn broer Maurice (°Parijs 1877) was eveneens houder van verscheidene luchtvaartrecords in de vlieg- en ballonsport. Vanaf 1912 gingen beide broers samenwerken. Hun bedrijven waren te Billancourt (bij Parijs) gevestigd. Tot aan de Tweede Wereldoorlog waren de Farmantoestellen een begrip in de wereld van de militaire- en verkeersvliegtuigen.
In een interview, naar aanleiding van zijn 25 jaar dienst bij Sabena, vertelde Cocquyt dat hij op zevenjarige leeftijd zijn eerste vliegtuig zag. De familie Cocquyt was per sjees op weg naar het bedevaartsoord van



24 februari 1935. Een uniek document. De Fokker F-VII "Edmond Thieffry" te Colomb-Béchar.
Het toestel uiterst rechts (tussen de twee wagens) is de bevoorradingspomp.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)

Oostakker toen zij Henri Farman aan het werk zagen die voor de eerste maal met een toestel een hoogte van 50 meter haalde.

(6) Sergeant-vlieger Dekeyzer was de tweede inzittende van het vliegtuig. Bij dit voorval ontstond een gekende uitspraak van Cocquyt. Toen ze vaststelden wat er haperde, vroeg Dekeyzer wat hen nu te doen stond, waarop Cocquyt antwoordde: *Landen, 'k heb nog nooit iemand weten blijven vliegen.*

(7) Antoine Janssens, conservator van het Museum Rietgaverstede, stelde deze tentoonstelling samen, die bijna 3.000 bezoekers aantrok. (Zie: *Land van Nevele*, jg. XVI, afl. 3-4, blz. 212).

(8) Edmond Thieffry (°Etterbeek 28.09.1892-†Kongo 1929) was ingeschreven aan de balie te Brussel toen hij eind juli 1914 werd opgeroepen voor het leger. Tijdens de oorlog werd hij gevangen genomen door de Duitsers, maar wist te ontsnappen. Hij vluchtte naar Nederland, werd daar aangehouden en anderhalve maand later opnieuw vrijgelaten waarna hij erin slaagde opnieuw zijn eenheid te vervoegen in Koksijde. Als estafette kwam hij regelmatig op de luchthaven van de eerste Belgische escadrille onder leiding van kapitein Demanet. Gefascineerd door de Belgische luchtmacht, werd hij oorlogspiloot. Hij behaalde zes erkende luchtoverwinningen, ontsnapte bij iedere noodlanding in vijandelijk gebied en deed tijdens de oorlog een memorabele vlucht boven de hoofdstad om het afnemend moreel van de Brusselaars op te krikken.

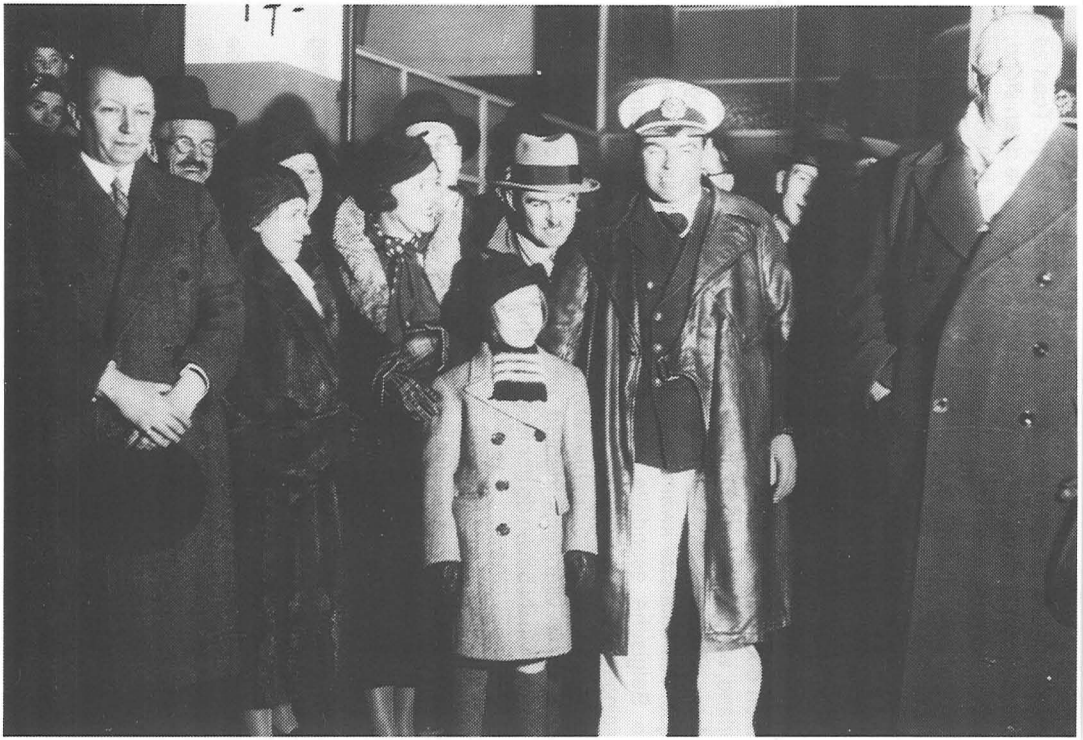
(9) Robert Fabry had reeds twee raids heen en terug over het land tot een goed einde gebracht, eenmaal per motor-sidecar en eenmaal per auto, samen met luitenant-vlieger Jacques Lamarche.

(10) Edmond Gillieaux ondernam op 03.02.1931 samen met adjudant Emmanuel Dubois een poging om de kolonie over de lucht te bereiken, maar deze strandde in de omgeving van Bidon 5, ongeveer halfweg tussen Reggan en Gao.

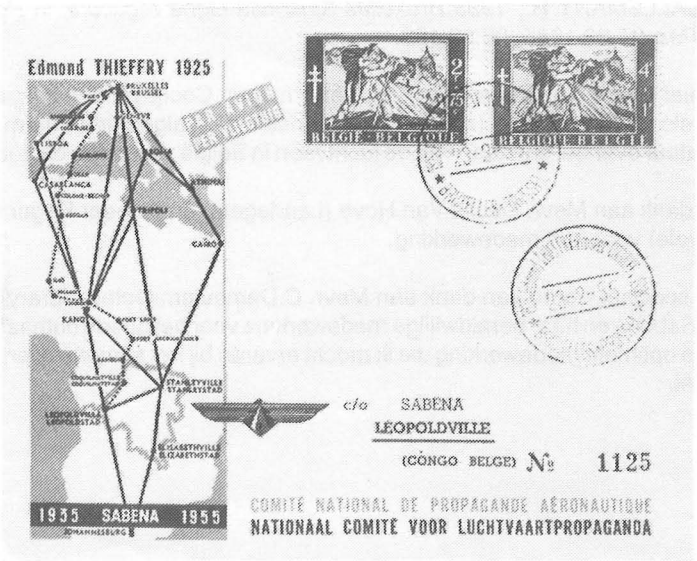
(11) Mevr. Hansez-Fester was houder van een navigatiebrevet.

(12) Albert Bouckaert schreef in maart 1950 zijn wedervaren over de tweede vaste lijnverbinding tussen Brussel en Leopoldstad neer in het *Brussels Air Museum Magazine*, 1e trim. 1985, nr. 45. Vermits de heer Orta een functionaris van Sabena was, noemde hij zichzelf samen met René Weverbergh de eerste echte passagiers van de luchtlijn Kongo-België.

(13) *Het Nieuwsblad*, 5 juli 1945.



Bij de terugkeer in Brussel. Cocquyt met witte tropenbroek. Naast hem zijn broer August, dochtertje Jenny en echtgenote Elza. De man links met bril, snor en vilthoed is vader Emiel Cocquyt.
(Fotoarchief Sabena, Zaventem)



Herinneringsomslag van de eerste luchtverbinding tussen België en het voormalig Belgisch-Kongo.
(1925: eerste vlucht Edmond Thieffry -
1935: eerste vlucht van de regelmatige dienst Prosper Cocquyt).
(Foto verzameling A.Bollaert, Poesele)

Geraadpleegde bronnen en literatuur

- AUGIS M., *Les Caramels de Prosper Cocquyt*, in *Souvenirs d'un colis volant*, 1958, blz. 17-19.
- DESCHUTTER J., *Merkwaardige fototentoonstelling gewijd aan Prosper Cocquyt*, in *Onze Sabena*, november 1985, blz. 15.
- GOETGHEBEUR A., *Prosper Cocquyt en Kop Zestiene*, Uitgeverij De Vlijt N.V., Antwerpen.
- GOETGHEBEUR A., *Prosper Cocquyt, tête dure*, Editions De Vlijt S.A., Anvers.
- HAYEZ, *De Belgen en de verovering van het luchtruim*, Brussel, 1976.
- HUYSSE A., *Een verdienstelijk streekgenoot: Prosper Cocquyt*, in *Berichtenblad van de heemkundige kring Het Land van Nevele*, jg. II, 1971, blz. 10-15.
- LALLEMANT R., *Raid Thieffry-Roger-De Bruycker*, in *Pourquoi Pas*, 13.02.1985, 20.02.1985.
- LALLEMANT R., *1935 Bruxelles-Kinshasa Ligne régulière*, in *Pourquoi Pas*, 27.02.1985, 06.03.198.

Archief SABENA, Zaventem: Dossier Prosper Cocquyt met o.a. diverse artikels uit tijdschriften (zonder bronvermelding) + algemene informatie en literatuur over het ontstaan van de luchtvaart in België + uitgebreid fotoarchief.

Met dank aan Mevr. Cecile Van Hove (Landegem) en de heer Roger Claeys (Nevele) voor hun medewerking.

Een speciaal woord van dank aan Mevr. C.Demeulemeester, Library Officer van Sabena en haar bereidwillige medewerkers voor het goede onthaal aldaar en de optimale medewerking die ik mocht ervaren bij het samenstellen van dit artikel.

50 JAAR GELEDEN:
OORLOGSBELEVENISSEN VAN MARCEL MICHIELS
Deel 2

Mei 1940

Het was 28 mei toen wij opnieuw onze woning betrokken. Vooraleer we met paard en wagen op het hof konden, diende eerst heel wat puin geruimd. Tijdens onze vlucht had ik af en toe gedacht aan mijn verzameling aanzichtkaarten. Het was een verzameling van kerken en nog bestaande of reeds verdwenen windmolens. Mijn eerste schreden richten zich dan ook naar de biljartzaal waar ik ze op de schouw had achtergelaten. Doch, ze waren verdwenen.

Wij stelden vast dat tijdens onze afwezigheid in ons huis mensen waren geweest met niet al te eerlijke bedoelingen. Een en ander was verdwenen, o.a. een viertal stukken gedroogd schotelvlees, achtergelaten huisraad en andere gebruiksvoorwerpen van niet al te grote waarde, sterke drank, enz. Onvoorstelbaar dat in deze omstandigheden er sommige lui zich niet kunnen weerhouden van diefstal.

Links en rechts hoorde men dat de oorlog voorbij was en dat de koning zich had overgegeven. Deze berichten werden nadien bevestigd wat een hele opluchting was.Doch daartegenover werd verteld dat er in Vinkt en omgeving nog steeds geschoten werd en dat afgezonderde troepen nog steeds de Duitsers bevochten.

Het eerste echte contact met de Duitsers

Ondertussen belandde hier een eenheid Duitse pioniers (genie). Ze installeerden zich op het terrein van het goederenstation van de buurtspoorwegen. Ook op ons hof werd een wagen geplaatst. De twee paarden die deze trokken werden eveneens bij ons op stal gezet.

Twee soldaten begonnen onmiddellijk met een detector te zoeken naar landmijnen. Elk gecontroleerd stuk werd afgebakend met een wit lint. Dit was geen overbodig karwei want aan de Hul in de Langemunt wist men wat voor vernielende kracht deze tuigen hadden. Daar lagen immers de verhakkelde resten van twee Duitse wagens.

De volgende morgen trokken de soldaten in hun werkkledij (een vaalwitte broek en vest in dikke stof) zingend naar het kanaal waar ze begonnen met de bouw van een brug. Wagens vervoerden palen en boten en allerhande materiaal. Na hun dagtaak kwamen ze al zingend op rijen van drie teruggemarcheerd. De burgers keken wel raar maar toch met enig ontzag naar deze tuchtvolle mannen.

In de late namiddag stopte juist voor "De Vos" een paardewagen waarvan men twee vaten bier loste. Op een van deze vaten stond de naam gebrand van de toen hier onbekende brouwerij Maes van Waarloos. Een soldaat wenkte mij bij zich en probeerde met woorden en gebaren uit te leggen dat ze die vaten in onze kelder zouden brengen. Daar stelden ze vast dat er wel een tapinstallatie was, maar geen fles koolzuur. Op hun vraag waar ze zoiets konden krijgen verzocht ik hen mij te volgen. Samen met een krachtig gebouwde soldaat trok ik naar de bierhandelaar Emiel Biebuyck die in het eerste huis van Nevele woonde, vlakbij de Hulbeek. Het was zijn echtgenote Zulma die zonder uitleg te vragen en met opvallende schrik voor de Duitser, een aantal van deze flessen aanwees. De soldaat tilde er een op de schouders en droeg ze zonder verpozen tot in de kelder van "De Vos". De vaten werden aangesloten en na eerst veel schuim vloeide het heldere bier uit de kranen. Het werd geproefd door een paar soldaten en goed bevonden.

Tegen de avond, toen de pioniers zich hadden gewassen en hadden gegeten, liep "De Vos" vol. Twee man tapten aanhoudend terwijl de anderen dronken alsof ze uitgedroogd waren. In een hoek naast het portaal speelde een oudere Duitser allerlei heimatliederen en marchmuziek op een harmonika. De soldaten zongen mee uit volle borst, hun glas bier omhoog stekend of voor zich uit houdend.

De soldaat met de harmonika wenkte mij en legde mij uit dat hij tijdens de oorlog van 14-18 hier een tijd ingekwartierd was geweest. Hij vroeg me of het nog steeds dezelfde familie was die hier woonde. Hij had hier destijds veel aangename uren doorgebracht en kende de familie goed. Hij herinnerde zich zelfs een paar namen.
Die avond werd er gedronken, gezongen en gelachen door de soldaten alsof het voor hen de laatste keer was. In de late avond trokken ze ordelijk terug naar hun slaapplaatsen; de vaten waren leeggedronken.

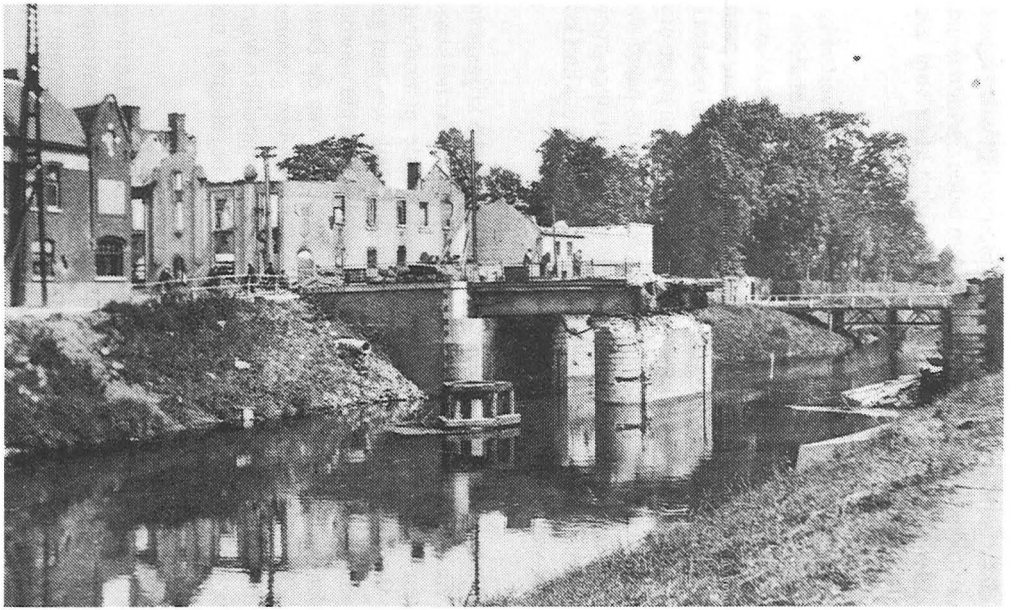
Deze eerste grote confrontatie met de Duitsers viel goed mee. 's Anderendaags waren er zelfs enkelen die mij toelachten en groetten.

Het was blijkbaar niet hun eerste brug die de pioniers bouwden want na enkele dagen werd ze reeds in gebruik genomen. Aan beide opritten stond wel een bordje *Langsam Fahren*. De pioniers maakten zich klaar voor hun vertrek naar Frankrijk waar de oorlog nog steeds woedde.

De soldaat wiens wagen bij ons op het hof stond, moest ook vertrekken. Ik had hem reeds gewezen op zijn koppel mooie paarden, een bruine halfbloed en een zwarte, die wonderbaarlijk op ons eigen oude paard leek. De soldaat stelde mij voor om 's anderendaags ons paard aan te spannen en zijn jong paard bij ons op stal te laten, zonder kosten. Toen ik hem erop wees dat hij met het onze niet zo ver zou komen, antwoordde hij mij dat hij het zou laten lopen of afmaken aangezien hij toch een ander paard zou krijgen. Maar, ons paard was als het ware een stuk van de familie. Het was bij ons geboren en opgegroeid en had vele jaren trouwe dienst gedaan. We konden het niet over ons hart krijgen om op het voorstel van de soldaat in te gaan.

Ondertussen passeerden hier hele regimenten Belgische krijgsgevangenen. Ze kwamen via Vosselaredorp waar ze een kilometer verder het kanaal waren overgetrokken over de door de Duitsers aangelegde pontonbrug tussen Meigem en Vosselare. Ze bleken niet onder de indruk van hun gevangenschap. Integendeel, ze schenen opgelucht en gelukkig dat het voorbij was. Ze stonden onder het bevel van hun eigen officieren (die van de Duitsers hun revolver mochten behouden). Aan "De Vos" werd even gepauzeerd. De Belgische officieren onderhielden zich op vriendschappelijke wijze met de daar aanwezige Duitse officieren. Zonder Duitse begeleiding trokken ze verder richting Gent.

In die periode kwam hier, tegen de avond, een kleine eenheid Ardense Jagers overnachten. Een soldaat-chauffeur reed met een klein gepantserd rupsvoertuig waar men een machinegeweer kon op monteren en waarmee men een antitankkanon van 47 mm voorttrok. De soldaat parkeerde zijn voertuig, dat vol lag met blauwe zakken waarin de soldaten hun persoonlijke zaken opborgen, op ons hof. De soldaat die afkomstig was van Brussel, sprak Nederlands en vertelde over de verbeten strijd die ze rond Vinkt hadden geleverd. Vele van zijn kameraden waren gesneuveld.



De uitgebrande en verwoeste huizen op de hoek Vaart Links en Korte Munt.
Op de achtergrond de door de Duitse pioniers gebouwde brug.

Ze hadden de Duitsers verschalkt door hun uniform om te wisselen voor hun blauwe overall (werkkledij van de Belgische soldaten). Ze hadden de Duitsers harde klappen toegebracht en velen waren gesneuveld. Uit schrik voor eventuele vergelding hadden ze Duitse gesneuvelden in een huis gelegd en het daarna in brand gestoken. Hij vertelde ook van de vele burgers die door de Duitsers waren gefusilleerd.
's Anderendaags trokken ze verder in krijgsgevangenschap.

De stroom van krijgsgevangenen hield op en er waren alleen nog Duitse militairen die op doortocht trokken naar het front in Frankrijk.

Het oorlogsleed in Nevele, Vosselare, Vinkt en Meigem was groot

De tijd was aangekomen om op verkenning te trekken. Met de fiets begaf ik mij naar Nevele.

De schade en vernieling in Vosselare was groot, vooral rond de kerk, minder rond "De Vos". Er viel een dode, de oudere August Van Gelder, te betreuren. Hij werd in het koren gevonden in de omgeving van zijn woning, tegen het kanaal op de grens Vosselare-Landegem. Naar het scheen was hij door Belgisch kogels getroffen. Ze waren afgevuurd van over het kanaal waar men hem mogelijks voor een Duitser hadden aanzien.

In Nevele was de vernieling echter enorm. Naast de reeds vermelde resten van de op mijnen gereden Duitse wagens aan de Hul, was de schade er aan de woningen gering. De Langemunt zag er daarentegen uit als een slagveld. Eens voorbij de Hul zag men de vele inslagen van granaten in de gevels. De elektrische leidingen waren afgerukt, de koperen kabels van de tramlijn lagen op de grond of hingen nog gedeeltelijk vast aan de palen, de weg lag bezaaid met allerlei spullen al dan niet achtergelaten door de troepen. Aan de brug die helemaal in het water lag, zag het eruit alsof het daar weken lang een slagveld was geweest. Links vóór de brug was de muur zwartgeblakerd van de door de Belgen in brand gestoken huizen. Vanaf het hoekhuis was de herberg "In den Piston" van de familie Van Hese, de woning van dr. Wannijn en nog enkele ernaast gelegen huizen totaal vernield en onbewoonbaar. De mensen moesten een ander onderkomen zoeken, meestal bij familie. Dr. Wannijn en zijn echtgenote die hier nog niet zo lang woonden en hier geen familie hadden, stonden op straat. Ze waren alles kwijt, alleen hun auto een lichte Citroën bleef

De gezusters Simonne en Paula Claeys in de Langemunt.
Waarschijnlijk gefotografeerd vóór de voorbijkomende processie.
Links de tram en trambedienden aan de voorlopige tramhalte.
Bemerk de granaatsplinter in de gevel van het toenmalige huis van juffrouw Isabelle Van den Heuvel.

over. Op zoek naar onderkomen belandde hij hier aan "De Vos" en vond een onderkomen in de onmiddellijke buurt bij de familie Julien Dhaenens-Slock, waar hij lange tijd gewoond heeft en zijn praktijk uitoefende. Zijn wagen werd bij ons in het wagenhok gezet.

Ook aan de overzijde van de straat was de aangerichte schade enorm. Ook hier en langs het kanaal waren de huizen in brand gestoken en tot puin herschapen. Al deze vernielingen werden door Belgische soldaten gepleegd. Men wou hierdoor beletten dat de oprukkende Duitsers daar stelling zouden nemen om hen te beschieten. De rijkswachtkazerne, een alleenstaand gebouw ter hoogte van de Oostbroek, was onherstelbaar verwoest. Over de brug waren de huizen uitgebrand en door de beschieting vernield. In de Kortemunt waren veel granaatinslagen en een op een mijn gereden personenwagen. Op de Markt was de kerk zwaar gehavend, in de toren waren grote gaten.
De langgerekte herberg van weduwe Bettens was totaal verwoest. In de toenmalige Karnemelkstraat, nu A.C. Vander Cruyssenstraat, bevonden zich heel wat geheel of gedeeltelijk vernietigde woningen. Juist aan het begin van Kerrebroek was een Duitse wagen, bespannen door twee paarden op een mijn gereden. De twee begeleiders en de paarden waren dood, de metalen legerwagen volledig vernield. Van een van de gedode soldaten vond men het been niet. Het werd later gevonden op het wel vier meter hoge platform van de woning van de familie De Pauw-Lampaert.
Verder op het Veldeken, waar velen gedacht hadden een veilig onderkomen te vinden, was de oorlog ook niet onopgemerkt voorbijgetrokken. Overal was er achtergelaten legermateriaal en naast een landelijk kleine kapelletje was een eenzaam Belgisch soldatengraf. Nevele had een zware tol betaald en betreurde twee burgerlijke slachtoffers, ook een drietal uit Frankrijk terugkerende jongelingen vonden hier de dood.

Het verhaal van de Ardense Jagers indachtig, wilde ik ook zo vlug mogelijk Vinkt bezoeken. Langs Kerrebroek, waar overal nog de sporen van het oorlogsgeweld te aanschouwen waren, belandde ik op grondgebied Meigem. Daar werd ik geconfronteerd met de gruwel van de door de Duitsers zinloze moord op weerloze onschuldige burgers. Verder, voor het binnenrijden van Vinkt, aan de rechterkant was een recent gebouwde woning volledig uitgebrand. Op het achterhof ging ik bij een drietal mannen. Men had enkele verbrande spullen uit de woning naar buiten geworpen waaronder een door het vuur geblakerde Duitse soldatenhelm. Zou het verhaal over de verbrande lijken van

die Ardense Jagers toch waar zijn? Ik keek in de woning en zag alleen de verkoolde resten van de inboedel.

De dorpskom van Vinkt gaf een desolate aanblik, er waren weinig mensen op straat, het lag verlaten als een spookdorp.
Opnieuw waren er de beelden van een zwaar gehavende kerk en dorpskom. Wat mij echter het meest verbijsterde waren de kogelinslagen in de muur van het klooster. Tegen deze muur hadden de Duitsers in hun onmenselijk optreden tientallen onschuldige burgers, van zeer jong tot heel oud, gefusilleerd. Het beestachtige optreden van mensen - als men ze nog mensen kan noemen - tegenover de onschuldige medemens tartte elke verbeelding. Diep onder de indruk verliet ik het dorp, treurende om zijn vele slachtoffers, en begaf mij richting Meigem. Ook hier op de dorpskom waren de huizen en gebouwen vernield. In de zwaar vernielde kerk vonden de door de Duitsers opgesloten mensen de dood (1). Ik zag in de kerk de over elkaar liggende stoelen en de sporen van de granaatsplinters op de muren. Het hoeft geen grote verbeelding om zich te realiseren wat een paniek en doodsangst zich hier moet afgespeeld hebben.

Het verhaal deed de ronde dat Duitse soldaten van op het oksaal een aantal handgranaten tussen de mensen hadden geworpen. Een aanneembaar feit als men bedenkt wat in Vinkt is gebeurd. Een grondig onderzoek wees uit dat geen enkele van de gevonden resten en splinters afkomstig was van de handgranaten. Alles wees erop dat het de Belgische Artillerie was die het centrum van Meigem zwaar onder vuur had genomen omdat ze wisten dat het daar een belangrijk knooppunt was voor de oprukkende Duitsers. De wildste en ongelooflijkste verhalen over de moordpartijen deden de ronde. Het resultaat bevestigde de feiten want er vielen tientallen burgerslachtoffers, vele families betreurden een of meerdere doden. Dat heel wat mensen op wonderbare wijze in deze omstandigheden aan een zekere dood ontsnapten bevestigen twee voorvallen mij door de betrokkenen zelf verteld.

Emiel Ysebaert uit Nevele werd samen met drie anderen opgeleid en aan het kanaal "standrechterlijk", zoals men dat noemt, ter dood veroordeeld. Bij die fusillade drongen de kogels door zijn kleding maar verwondden hem niet. Hij liet zich vallen tussen zijn dode en stervende lotgenoten. Hij kreeg nog een klap op het hoofd met de kolf van een geweer maar overleefde als bij wonder de moordpartij. Zijn verhaal werd genoteerd door Antoine Janssens (2).

Dan is er nog het weerzinwekkende verhaal van Remy De Gheest uit Vinkt. Hij werd door een Duits soldaat tegen gehouden en deze verplichte hem voor zich uit in een korenveld te gaan. Een tiental meter verder, schoot de soldaat de man achter in het hoofd. De kogel doorboorde zijn schedel en verliet zijn hoofd langs zijn oog. Remy stortte bewusteloos neer en de Duitser liet hem voor dood achter. Doch hij kwam tot bewustzijn en overleefde zijn terechtstelling. Hij verloor echter zijn oog en werd langs een kant doof.

Ik verliet het dorp en reed naar het kanaal. In de weiden naast de weg lag achtergelaten groot en klein legermateriaal. De Duitsers, met hun gevoel voor orde, hadden reeds zoveel mogelijk gesorteerd en bij elkaar geplaatst. Zo was er een weide met vrachtwagens waaronder naast de legervoertuigen ook vele door het Belgisch leger opgeëiste burgervrachtwagens.
Daar vond buurman Robert Verplaetse zijn slechts enkele maanden oude vrachtwagen terug. De hele vrachtwagen werd gedemonteerd en de stukken werden links en recht verborgen. Onmiddellijk na de oorlog werd het voertuig opnieuw gemonteerd. Verplaetse was de enige die met zo een voertuig naar buiten kwam en had daardoor werk bij de vleet als vervoerder. Die vrachtwagen was zijn gewicht in goud waard.

Toen ging ik terug over de door de Duitsers aangelegde pontonbrug. Ook op deze zijde van het kanaal bevond zich nog achtergelaten Belgisch legermateriaal. Die dag had ik veel gezien van wat een oorlog zoal met zich meebrengt. Er waren eenzame soldatengraven, meestal Belgisch, af een toe een Duits. Naar het schijnt voerden de Duitsers de meeste van hun doden af en werd enkel een afzonderlijk gevonden dode ter plaatse begraven.

Over het hele slagveld dat ik had doorkruist, lagen her en der in de weiden dode opgezwollen dieren, sommige met hun vier poten gestrekt omhoog. Hier en daar langs de weg lagen al dan niet aangespannen paarden, soms per koppel half over elkaar, ook hier tot springens toe opgeblazen. Ze verspreidden een ondraaglijke geur. De meeste van deze dieren waren getroffen door granaatsplinters.

De Belgische soldatengraven hadden een in de grond gestampte stok, geweer of bajonet met hun helm als grafzerk. De Duitsers, die ook op dat gebied - zo leek het toch - beter georganiseerd waren, hadden schijnbaar, hoe luguber het ook is, hun kruisen meegebracht. Op de meeste, ik durf zelfs zeggen op alle,

Paula Claeys, Elza Cleve, echtgenote van Armand De Blauwer en de Duitse soldaat Hans Seeman.
Gefotografeerd aan de woning van bakker Oscar Claeys in de Langemunt, vóór de voorlopig herstelde venster.

Duitse soldatengraven was een eenvormig kruis aangebracht waarop de naam van de gesneuvelde stond. Dit liet een diepe indruk op mij na. Als jongeling had ik veel gelezen en in het journaal van de bioscoop gezien over de gruwelen van de Spaanse burgeroorlog. Dit was erg maar het leek allemaal zo ver van ons en het raakte ons niet echt. Maar hier in ons land en onze streek stemde het tot nadenken dat mensen, zogezegd beschaafde mensen, dit elkaar konden aandoen. Oorlog was anders dan moed en heldendaden, het was moorden, branden en plunderen. Met deze gruwel te worden geconfronteerd liet een bittere nasmaak. Het vervulde mij met angst en afkeer. Angst en afkeer tegenover gewapende mensen in uniform, in oorlogstijd. Dat deze opvatting niet overdreven was, zou blijken uit mijn latere belevenissen tijdens de oorlogsjaren. Mij moet men niet spreken over roemrijke veldslagen en oorlogen. Moordpartijen waren het hier, zijn het steeds en zullen het steeds blijven. Maar helaas, de grote schuldigen blijven ongenaakbaar. Het resultaat van de oorlogsjaren in onze streek was zeer negatief. Dit was misschien wel het ergst getroffen gebied van de achttiendaagse veldtocht. Er was niet alleen de grote vernieling maar vooral de vele doden die men betreurde.

Het leven gaat verder...

Ondertussen was het merendeel van het Duitse leger uit onze streek vertrokken en waren de Belgische soldaten naar huis of in krijgsgevangenschap gevoerd. De vele verzamelplaatsen van legermateriaal waren onbewaakt achtergebleven en de burgers kwamen in actie. Wat al dan niet bruikbaar was werd weggehaald, met tientallen stortte men er zich op. Ook kinderen haalden er zich het nodige materieel zoals gasmaskers, helmen, riemen, kledij, enz. Nu kon men immers zo getrouw mogelijk soldaatje spelen.
De volwassenen haalden wat bruikbaar was. Maar zoals steeds waren er die alles meenamen wat waarde had of zou krijgen. Men schroefde en hakte alles los, o.a. wielen van auto's en paardewagens. Wat niet te zwaar of te heet was verdween. De Belgen hadden in het tramgoederenstation een bijna nagelnieuwe vrachtwagen achtergelaten. De naam van de eigenaar, Vilvordit, stond op de deuren en op de laadbak maar niemand keek er naar om.
Op een dag kregen we bezoek van iemand die blijkbaar interesse toonde voor het voertuig. Toen hij hoorde dat de wagen er reeds dagen stond en achtergelaten was door het leger, waren er 's anderendaags de zes complete wielen af gehaald en lag de wagen met de assen op de grond. Zo zie je maar dat er altijd mensen zijn die genoeg gewiekst zijn om ergens munt uit te slaan.

In deze tijd was er geen berichtgeving maar toch kwam alle nieuws binnen. Zo vernam ik dat in Lotenhulle op de Molenhoek een weide volstond met door het Belgisch leger opgeiste fietsen. De Duitsers keken er niet meer naar om en lieten ze ter beschikking van de burgers. Mijn oude fiets had veel te verduren gekregen door het rijden op de aarden velodroom hier in de buurt. In onze vrije tijd deden we er aan wedstrijden en werden de weinige fietsen die er waren door velen gebruikt. De koersen brachten menige valpartijen teweeg en de fiets was dringend aan vervanging toe.
Met Kamiel Claeys, een vriend, reden wij op één fiets naar Lotenhulle Molenhoek. En inderdaad daar stonden nog een honderdtal stuks. Door de open ruimte tussen de rijen bemerkten we dat men zich reeds goed had bediend. Vele fietsen waren ontdaan van hun lichten, zadel, bagagedrager, fietspomp, enz. Na enig zoeken vond ik nog een zeer goed uitziende fiets met verlichting maar zonder zadel. Kamiel vond er een Belgische motorhelm. Om beurt fietsend op de fiets, zonder zadel, belandden we thuis.

Ik kreeg te horen dat de Duitsers op de hooiweiden achter het kasteel van Ooidonk enkele honderden Belgische legerpaarden aan de burgers uitdeelden. Aangezien ik van jongsaf een paardenliefhebber was fietste ik naar Bachte-Maria-Leerne. Ik moest niet vragen waar ik juist moest zijn want langs de weg links naast de ingang kwamen mij reeds burgers tegemoet met een of meerdere paarden. Het was alsof de paarden een meester zochten want ze verdrongen zich aan de uitgang. Daar stonden een paar Duitse officieren in het gezelschap van graaf 't Kint de Rodenbeke die zo te zien als tolk optrad. Aan een kleine tafel zat een nette jonge dame, volgens omstaanders een dochter van de graaf, die de namen noteerde van de begunstigden. Alras bleek dat de Duitsers niet zo maar de paarden weggaven want men moest een bewijs voorleggen waarbij men kon aantonen dat het Belgisch leger zijn eigen paard had opgeëist. Men mocht wel zelf een paard uitkiezen, een licht rijdier of een zwaar trekpaard. Iemand had met veel moeite een licht rijpaard weten te kiezen. Een ander paard, van hetzelfde type, liep er steeds rond en liet zich niet verjagen. Toen de balie omhoog werd gedaan, wipte het paard mee naar buiten. De graaf riep nog de man achterna, maar zonder omzien vervolgde deze in looppas zijn weg. Met een handgebaar van de Duitsers van "laat maar lopen", verdween de man met twee mooie paarden.

Ondertussen was hier een afdeling Duitse troepen aangekomen. De twee kamers boven werden ingenomen door een viertal soldaten. De grote biljartzaal

werd als *Schreibstube* opgeist, terwijl onze vroegere winkel als wachtlokaal werd ingericht zodat men 's nachts de *Schreibstube* kon bewaken. Mijn 12-jarige zuster sliep op de kleine voutekamer van mijn ouders want je wist maar nooit met die vreemde soldaten in huis. Ik sliep in de benedenkamer die uitgaf in de biljartzaal. Toen ik 's avonds iets uit mijn kamer wilde halen werd ik aangesproken door een soldaat. Hij deelde mij mede dat hij voortaan in mijn kamer zou slapen naast de *Schreibstube* waar hij werkte. Er bleef mij niets anders over dan een matras op de kamer van mijn ouders te installeren. Zo sliep het hele gezin in een veel te kleine kamer.

Het leven hernam langzaam zijn normale gang. De oorlogsschade werd geraamd door deskundigen en men begon aan de herstelling te denken. De handel kwam opnieuw tot leven. Door de oorlogsgebeurtenissen was alles stil gevallen en werden sommige landbouwprodukten o.a. melk en eieren niet meer afgehaald zodat er daarvan een overaanbod was. Zo zag ik in de winkel van de familie De Brabander in de Dreef eieren aangeboden aan 0,25 fr. per stuk wat ver onder de normale prijs lag.

De Duitsers maakten gretig gebruik van het nog in overvloed voorradig zijnde voedselaanbod om hun soldatenmenu wat af te wisselen. De soldaten hadden als betaalmiddel *Deutsche Reichsmark*. Dat speciaal uitgegeven geld was enkel geldig in de bezette gebieden. In Duitsland zelf mocht het niet gebruikt worden. Het waren kleine biljetten, vanaf 1 Mark en met een tegenwaarde van 12,5 Bfr. Een tijd later werd het opgewaardeerd naar 15 Bfr.
Wij hadden dus twee geldsoorten in omloop: het eigen Belgisch geld en de Duitse marken die ook als betaalmiddel werden aangenomen.
De soldaten schenen over een flinke hoeveelheid van deze marken te beschikken en kochten er flink op los. Vooral de goederen die hier nog vrij te krijgen waren maar in Duitsland reeds gerantsoeneerd, kenden een grote omzet. Koffie en chocolade, maar ook schoenen en alle soorten kledij voor de familie in de *Heimat* werd massaal gekocht. Veel winkeliers deden gouden zaken. Zo ook de drankslijterijen waren door de koopkrachtige soldaten goed bezochte plaatsen waar ze zich vooral te goed deden aan het lekkere bier.

Aan het front in Frankrijk rukten de Duitsers verder op. De weerstand viel uiteen en nog sneller dan bij ons trokken de Duitsers het land dieper in. Tot 120 km per dag rukten hun tanks op. Een overgave van de Franse overheid in juli betekende het einde van de oorlog op het vasteland. De steeds behaalde

Opruimingswerken aan de verwoeste brug van Nevele over het Schipdonkkanaal.
Op de voorgrond de Duitse brug, daarachter de voorlopige trambrug.

Opruimingswerken aan de brug van Nevele.
Op de voorgrond de voorlopige trambrug en daarachter de Duitse brug.

overwinningen gaven de Duitsers een gevoel van zelfzekerheid. Alleen Engeland diende men nog te veroveren of tot vergelijk te dwingen. De geestdriftig marcherende soldaten zongen het marslied *Wir fahren gegen England*. Ook op sommige van hun vrachtwagens hadden ze deze slogan aangebracht met de afbeelding van een paraplu. Hiermee verwezen ze naar de Britse eerste minister Chamberlain die steeds met dit voorwerp stond afgebeeld.

Door de Duitse overmacht waren de meeste mensen ervan overtuigd dat deze oorlog niet lang kon duren, zeker geen vier jaar zoals in 1914-18. Ook mijn vader dacht er zo over en startte zijn handel niet opnieuw. Waarschijnlijk was dit wel meer om de grote administratieve rompslomp waaraan hij een hekel had. Ondertussen was men immers begonnen met de rantsoenering, eerst de voedingswaren, later leder en textiel, tabakswaren, na enkele tijd praktisch alles. In het begin had dit weinig invloed maar hoe langer de oorlog duurde hoe kleiner het rantsoen werd. Door deze rantsoenering werden in de mate van het mogelijke voorraden aangelegd van houdbare eetwaren. Ook bij ons was dit het geval. Onder onze trap naar boven was een ruimte die we konden gebruiken aangezien ze door een muur was dichtgemetseld. Tegen de muur stond een keukenkast. De kast werd weggeschoven en in de muur werd een groot gat gekapt. Vierhonderd kilo witte tarwebloem, vijftig kilo ongebrande koffie en verscheidene andere niet bederfelijke eetwaren werden erin opgeborgen. De kast werd opnieuw op haar plaats geschoven en de geheime bergplaats werd nooit ontdekt. De daar opgeslagen voorraad heeft ons goed geholpen.

Ondertussen werd volop puin geruimd. Het puin van de mooie kerk van Vosselare werd in opdracht van de bezetter weggevoerd naar het militair vliegveld van Ursel. Daar zijn heel wat mooi gekapte stenen en figuren, zoals de vele dierenkoppen die de toren en de kerk sierden, in de ondergrond verdwenen. Wat men kort na het vernietigen van de kerk niet terugvond, waren de versplinterde resten van de twee bronzen klokken. Blijkbaar had zich daar iemand om bekommerd die het liefst onbekend wenste te blijven. Er werd nooit nog iets over gehoord.

Ook de trammaatschappij bouwde een voorlopige brug zodat de tram erover kon en de stelplaats in Nevele kon bereiken. De in het water liggende brug werd opgeruimd en de doorvaart van het kanaal was opnieuw mogelijk. Bruggen en Wegen bouwde een nieuwe houten brug voor het verkeer en de Duitse palenbrug werd afgebroken.

Waterbouwkundigen en bouwondernemingen hadden werk bij de vleet en recruteerden veel arbeiders ter plaatse. Voor Nevele was het vooral de Gentse onderneming van de gebroeders Cornelis die veel Nevelse arbeiders aantrok. Na de opruimings- en herstellingswerken in het binnenland, trokken de ondernemingen naar de kust waar ze gedurende de ganse oorlog in opdracht van en voor de bezetter verdedigingswerken uitvoerden. De Duitsers noemden dit de "Atlantikwal" die liep van de Spaanse grens tot Noorwegen.
Tientallen Nevelse arbeiders, samen met duizenden anderen, werkten aan zee. Ze vertrokken met pak en zak op maandagmorgen en kwamen de zaterdag naar huis, volgeladen met verse zeevis voor hun gezin, familie en vrienden. De meeste Nevelse arbeiders waren tewerkgesteld in Oostende en omgeving en verbleven er in hotels afgehuurd door hun werkgever. De Duitsers betaalden goed en vroegen geen al te zware arbeid. Velen gaven dan ook de voorkeur aan deze arbeid dan het meestal zware en minder goed betaalde werk in de Gentse textielfabrieken.

Een van de eerste Duitse verordeningen was dat alle burgers hun wapens moesten inleveren. Deze werden afgegeven in het gemeentehuis en de hier ingekwartierde Duitsers haalden ze weg. Zo zag ik een soldaat van de *Schreibstube* een kist vol met kleine handwapens controleren. Aan elk wapen hing een etiket met de naam van de eigenaar. Een klein Browning-pistool behield hij voor zich zelf. Het was afkomstig van de in de Dorpsstraat wonende Alfons Masco.

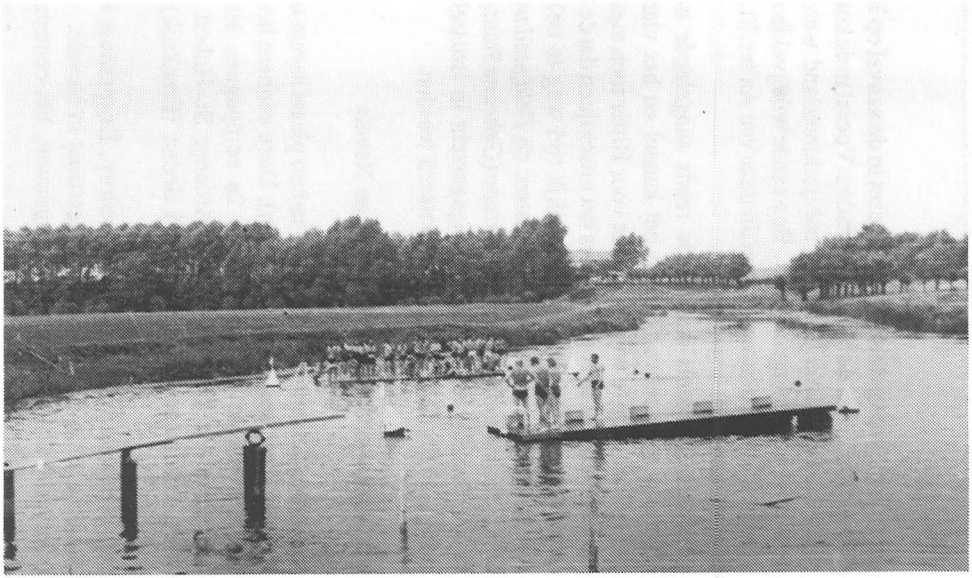
Door het invoeren van de rantsoenering ontstond een nieuwe bezigheid, namelijk smokkelen. Veel mensen, vooral uit de steden, liepen de hoeven op en af op zoek naar eten, zoals meel, graan, boter, aardappelen, vlees, enz. Wat in het begin een persoonlijke inzet was in de strijd om het bestaan, groeide uit tot een ware onderneming waarin sommigen zich ontpopten tot echte zwarthandelaars bij wie alles te koop was en op die manier heel wat geld verdienden.
De overheid stelde controleurs aan. Het waren allemaal ex-onderofficieren en beroepsmilitairen. Ze zorgden ervoor dat bij hun controles, bij gekende zwarthandelaars en bij boeren waar er blijkbaar niets verdachts te zien was, er voor henzelf wel iets te rapen viel. Twee van deze controleurs die in Gent woonden, plaatsten hier elke dag hun fietsen. Ik stelde vast dat ze iedere dag een pak of een tas mee naar huis namen. Als het pak soms te opvallend of te zwaar was, vroegen ze mij om het bij hen thuis af te leveren in Gent, natuurlijk tegen een flinke fooi.

Soms werden er, in samenwerking met de rijkswacht, razzia's op de tram, die men de smokkeltram noemde, uitgevoerd. Iedereen moest van de tram en werd van kop tot teen gecontroleerd. Dat het meestal de gewone man of vrouw was die voor eigen behoefte het een of ander bij zich had het slachtoffer was hoeft geen betoog.

De Duitse troepen die in grote getale waren ingezet in de aanval op België en Frankrijk, werden verdeeld over de bezette gebieden. Vooral in de kuststreken van Vlaanderen en Noord-Frankrijk en het nabije hinterland werden deze troepen gekantonneerd en gehergroepeerd. Bestaande vliegvelden werden aangepast en uitgebreid. In onze streek waren dit deze van Aalter, St.-Denijs-Westrem, Ursel en Maldegem.
Overal kwam luchtafweer, zoals o.a. op de reeds aangelegde maar niet verharde berm van de autosnelweg tussen het kanaal en het viaduct van Landegem. Dit alles leek erop te wijzen dat het voor Hitler toch menens was om een aanval op Engeland uit te voeren. Alles liet uitschijnen dat de Duitsers niet van zin waren hier binnen de kortst mogelijk tijd weg te trekken. Ze installeerden overal militaire en politieke diensten: de *Feldgendarmerie* in Deinze, de *G.F.P.* (*Geheime Feldpolizei*), de *Gestapo* (*Geheime Staatspolizei*), *Arbeidsambt* en *Werbestelle* in Gent, een krijgsgerecht in Brussel. Ik zou tijdens de bezetting met dit alles nog geconfronteerd worden.

Beierse soldaten ingekwartierd in Vosselare en Nevele

De hier ingekwartierde soldaten vertrokken en in hun plaats kwam op 25 juli 1940 de *Nachrichten Abteilung 17* (seintroepen). Deze eenheid bestond uit ongeveer 400 man, verdeeld over een 1e en 2e compagnie. Het waren gemotoriseerde troepen. Ze kwamen uit het Ardense St.-Hubert waar ze gekantoneerd waren nadat ze voorlopig nabij Sedan (Frankrijk) ingezet waren.
De 2e compagnie nam haar intrek in Vosselaredorp, Dorpsstraat en Dreef alsook enkele soldaten in de Zei- en Blasiusdriesstraat in Nevele.
De 1e compagnie verbleef in de Nevelse Langemunt, het centrum en het toenmalige kasteel De Motte.
Deze eenheid bestond uit soldaten van Beierse afkomst, vooral uit de omgeving van Nürnburg. Dikwijls had ik mijn vader horen vertellen dat de Beierse soldaten de gemoedelijkste bezetters waren tijdens de oorlog 1914-18. Eerlijkheidshalve dient gezegd dat ze deze goede faam door hun gedrag



Niet alleen als ontspanning, maar ook in het vooruitzicht van de geplande aanval op Engeland, werden de Duitse soldaten verplicht tot zwemoefeningen.
Hier een oefening gefotografeerd aan Vosselare-Put te Bachte.

en omgang met de bevolking niet beschaamden. Het merendeel had er al enkele jaren dienst opzitten.

Een van hen was, een latere vriend, Leo Fichner uit Pleinfeld bij Weissenburg. In 1937 werd hij als 19-jarige dienstplichtige opgeroepen in Schwabach, een klein stadje in de buurt van zijn woonplaats. Na een korte opleiding werd hij ingezet bij de aansluiting van Oostenrijk, de veldtocht in Polen en nadien de slag in Frankrijk.

Opnieuw werden alle vertrekken, *Schreibstube-Wachtlokal* en slaapkamers van "De Vos" ingenomen door de nieuw aangekomen troepen. Op het hof stalden ze een drietal personenwagens van officieren - o.a. van wachtmeester Necke, een arrogante brutale vlegel - die meestal in de *Schreibstube* verbleven. In ons ondertussen vrijgekomen magazijn werd een en ander gedeponeerd. "De Vos", door de Duitsers *"der Fux"* genoemd, was een kleine kazerne geworden.

Mijn moeder werd gevraagd om iedere middag voor een vijftal hogere onderofficieren te koken. Ze durfde niet te weigeren. Er kwamen geen soldaten in de ons nog resterende eerste plaats van de herberg. Zij bleven liever buiten het zichtsveld van de in- en uitlopende oversten. Mijn moeder kreeg hulp van twee soldaten in de keuken die ook voor de bediening zorgden. Aardappelen, groenten en vlees kreeg ze uit de Duitse voorraad.

Tot nu toe verliep de verhouding tussen bezetters en inwoners langs beide kanten nogal koel en achterdochtig. Deze soldaten echter gedroegen zich van in het begin joviaal en vriendelijk. Door het goede contact en de vriendelijke omgang met de kwartiergevers en de speelsheid tegenover de kinderen, duurde het niet lang vooraleer men sprak van "onze" Duitsers, "onze" Hans of Frits. Ze spraken met de burgers over hun mooie *Heimat*, het lichtgolvende Frankenland in Beieren en toonden foto's van hun familie die ze hoopten zo vlug mogelijk te mogen terugzien. Over de oorlog zelf lieten ze weinig los, in het beste geval was het *"Krieg ist scheisse"*.

In deze eenheid zaten ook nogal wat bekende voetballers uit grotere steden zoals F.C. Nürnburg, toen en nog steeds een in eerste klasse spelende ploeg. Ze oefenden onder elkander op het Nevelse terrein van de Oostbroek waar ik samen met andere jongens ging kijken. Ze hadden een elftal samengesteld en

zochten contact met de voetbalploeg van Nevele. Het elftal kreeg de naam *Burgstern-Noris*. De naam was samengesteld uit de naam van de twee compagnie-bevelhebbers Olden*burg* van de 2e compagnie en Lichten*stern* van de 1e, *Noris* stond voor de Latijnse benaming van Nürnberg.
Van de wedstrijd tegen de Nevelse club herinner ik mij niet meer de juiste uitslag, maar hij was beschamend voor de Nevelaars. Vele ballen belandden in het net en geen enkel tegendoelpunt werd gemaakt. De Duitsers voelden zich nu sterk genoeg om het tegen betere ploegen op te nemen. Toen ik er hen op wees dat het niet zo gemakkelijk zou gaan, haalden ze hun schouders op. Ze zouden wel afwachten. Ze speelden op 13 oktober 1940 tegen Racing Gent, toen 1e nationale, en wonnen met 1-3. Op 27 oktober wonnen ze met 2-7 van een selectie Gentse spelers, meestal Gantoise-spelers en de betere Racing-voetballers. Op 1 december gingen ze winnen in Lier met 1-8 tegen het toenmalige 1e klasse Lyra. Tegen een Brusselse selectie uit nationale scoorden ze 2-3. Op 9 maart 1941 werd het 0-9 tegen de *Wehrmacht* en op 15 maart 0-12 tegen de luchtmacht.
Het was een niet te verslaan elftal.

Deze soldaten zochten vooral hun vermaak in Gent waar ze met de tram naar toe reden. Ze bezochten er de bioscoop, een soldatencafé of ontmoetings-centrum.

Af en toe mochten de soldaten op weekend naar zee, meestal Blankenberge, of naar Brussel. Ze mochten zelfs enkele dagen naar Parijs waar ze de "Folies" bezochten, wat voor hen een grote attractie was.

Enkele malen vertrokken ze voor enkele dagen in groten getale weg. Ze spraken weinig over hun afwezigheid. Ze hadden zwijgplicht. Toch lekte het uit dat ze in Oostende inschepingsoefeningen deden in verband met een nog steeds niet opgegeven aanval op Engeland. Naar het scheen lagen daar heel wat boten die omgebouwd waren als landingsvaartuigen.

Beurtelings mochten de soldaten met verlof naar huis, flink beladen met hier gekochte waren. Men kocht vooral goederen die in Duitsland op de bon, schaars of van mindere kwaliteit waren, en welke hier nog voldoende voorhanden waren. Vooral gouden en zilveren ringen en sieraden, schoenen en kledij, alles van een degelijke kwaliteit, vond afzet bij de soldaten.

Rond en op de vrijdagmarkt in Gent woonden heel wat vakbekwame kleermakers. Sommigen werkten praktisch uitsluitend voor de militairen, zoals een zekere Maurice Van Parijs uit de Kammenstraat, wiens werkplaats menig maatpak heeft afgeleverd. Later zou blijken dat de meesten het pak nooit zouden dragen; ze bleven achter op het slagveld in Rusland.

De soldaten hadden zich hier goed ingeburgerd en beschikten allemaal over een fototoestel. Menig kiekje werd genomen van de omgeving en de familie waar ze verbleven. Bij mijn later bezoek aan Leo Fichner, en ook op de enkele bijeenkomsten van deze vroegere bezetters waar ik op aanwezig was, werden mij heel wat foto's getoond die hier genomen waren. Ook werd ik met vragen overstelpt over de gezinnen waar ze toentertijd verbleven. Sommige exsoldaten kwamen van ver om iets te vernemen over bekenden.

De ganse duur van hun verblijf hier bleven de soldaten nette kerels, met respect voor de burgers en hun bezittingen. Van diefstal of vervreemding van goederen was geen sprake. Ondanks de reputatie dat de Beiersen grote bierdrinkers waren, zag men nooit een dronken soldaat op straat. Dit had ook wel enigszins te maken met de harde tucht die er heerste. Zo vond mijn moeder op een morgen achter de tapkast een half leeggedronken krat bier. Onmiddellijk kwam een soldaat via de tussendeur, die vrije toegang gaf tot ons café, zich verontschuldigen en betaalde prompt de gedronken flessen bier.

Dit kan men niet zeggen van alle legereenheden die hier verbleven hebben, zeker niet van sommigen van ons eigen leger. Daarvan gedroegen zich enkelen nogal als onopgevoede kerels.

Een kleine anekdote wil ik nog kwijt.
Het overkwam mijn latere echtgenote Norva Coussement. Als 10-jarig kind had ze veel contact met de naast haar woning ingekwartierde soldaten. In de aan de straat palende woonkamer van buurman Leonard Coppens, waren een aantal soldaten gelegerd. Ze zag een op een kier staand venster en, nieuwsgierig of daar nog bekenden waren, duwde ze voorzichtig het raam verder open. Plots hoorde ze iets van de vensterbank tuimelen. Het was de wekker van een soldaat. Ze zette het verschrikt op een lopen. De soldaat sprong naar buiten maar het bleef bij een opgestoken vuist.

Waren de soldaten goed in de omgang, van hun officieren maar vooral onderofficieren, kon dit niet gezegd worden. Het waren beroepsmilitairen die

Inwoners van de Dreef te Vosselare samen met ingekwartierde Duitse soldaten.
De burgers van links naar rechts zijn: Stefanie Vande Ghinst, echtgenote van Camiel Van den Bossche;
Magdalena Tuytschaever, echtgenote van Gaston Waerniers;
Anna Tuytschaever, echtgenote van M.Snoeck; Gaston Waerniers.
De kinderen van links naar rechts: Julien en Julienne Van den Bossche, Roger Waerniers en Jeanette Ysebaert.

met strenge blik en vernederend misprijzen de burgers bekeken, als ze dit al deden. Ook tegenover de soldaten namen ze een zelfde houding aan.

Zo was er o.a. een *Oberwachtmeister*, in soldatenjargon "*Spies*" genoemd, Jochüm. Die man had op zijn wang een litteken van 10 cm, zo te zien afkomstig van een tweegevecht met degen, wat zijn gezicht nog afstotelijker maakte. Iedere morgen moesten op ons hof de soldaten "*antreten*" (verzamelen). Deze Jochüm was voor hen een echte boeman. Hij vernederde ze dagelijks op onvoorstelbare wijze. Met de voornoemde keukenhelpers sloegen we hem soms gade. Stuk voor stuk controleerde hij de stijf in de houding staande jongens. Het duurde soms een half uur. Van schoenzool tot muts, zelfs hun gulp moesten ze open maken en dikwijls hun onderbroek laten zien. Steeds had hij iets aan te merken en brulde vlakbij hun aangezicht. Hij schold ze uit voor alles wat onmenselijk was.
Ik kon mij niet weerhouden de meekijkende keukenjongens te zeggen dat als ik soldaat zou zijn in een van de misschien nog komende gevechten, ik met mijn eerste kogel die man in het ziekenhuis zou schieten. Ook de reeds vermelde wachtmeester Necke was zo een brutale vlegel. Toen ik hem eens uit de *Schreibstube* liet halen om zijn wagen, een Opel *Kapitän*, te verplaatsen, zodat ik met paard en wagen zou kunnen passeren, kwam hij brullend buiten en schreeuwde mij heel wat verwijten toe.

Necke is in Rusland gesneuveld. Een in zijn nabijheid ontplofte granaat heeft hem onthoofd. Jochüm overleefde de oorlog, maar heeft nooit meer contact gehad met zijn vroegere medestrijders.

Reeds zeer kort na de capitulatie reden hier dag en nacht lange colonnes zware vrachtwagens met aanhangwagen voorbij in de richting van Nevele. De zware met dekzeil afgesloten wagens, waarop "*Deutsche Reichsbahn*" (spoorwegen) stond, werden bestuurd door meestal oudere mannen in het uniform van de Duitse spoorwegen. Ze voerden weken aan een stuk oorlogsmateriaal naar de kust voor de bouw van de *Atlantikwal* of voor de aanval op Engeland. Ze reden langs een andere richting terug om op onze smalle wegen elkaar niet te moeten kruisen. Ze werden begeleid door motorrijders met in hun laarzen een stok met rood rond bord met witte rand (zoals nu aan de schooluitgangen wordt gebruikt). Met dit tuig zwaaiend en met ruwe stem geboden ze ieder gespan de weg vrij te maken. Geladen of niet, je moest van de rijweg af in de zijberm. Als de kar of wagen beladen was gaf dat soms problemen want je bleef in het

zand of de modder vastzitten. Ze waren vreesaanjagend, ze droegen zware groengrijze wijde lederen mantels, hun helm diep op het hoofd en een grote motorbril; hun houding en geroep was brutaal.

De Duitsers noemden de Noordzee het "*Kanal*" en velen onder hen bleken onder de indruk toen ze bij een bezoek of oefening de wijde plas zagen. Meerdere malen vroeg men mij op hoeveel km afstand Engeland lag.

Het was tijdens die periode dat aan "De Vos" het eerste en gelukkiglijk tot op heden het enige dodelijk verkeersongeval is gebeurd.
Een uit Nevele komende Duitse zware motorfiets met zijspan kwam frontaal in botsing met een van voornoemde zware vrachtwagens. Door de klap tegen de radiator spatte het hete water over de motorrijders heen. Het zijspan werd van de motor losgerukt en tolde met de inzittende een paar maal rond. De aan het aangezicht bloedende en zwaar gewonde soldaat werd in de *Schreibstube* binnengedragen en op de biljart gelegd waar men hem de eerste zorgen toediende. Hij werd op een van de Engelsen buitgemaakte Bedford-vrachtwagen op stro gelegd en naar een Gents ziekenhuis overgebracht. De rijder, Prottengeyer bleek op slag dood.

Op 16 oktober vertrok de 2e compagnie naar Drongen. Een aantal onder hen werd in de abdij ondergebracht, maar het grootste deel werd bij burgers ingekwartierd. Ook daar verliep de verstandhouding vlot en werden heel wat vriendschappen gesloten.
De 1e compagnie bleef in Nevele waarvan er sommigen in "De Vos" een pintje kwamen drinken. Twee soldaten kwamen na hun dienst, iedere avond hun dagelijks biertje nuttigen. Het gebeurde af en toe dat bezoekende burgers de soldaten trakteerden en gesprekken aanknoopten. Dit werd door de militairen zeker niet afgewezen of ontweken.

Toen mijn moeder hoorde dat ze op het kasteel "De Motte" gelegerd waren en op strozakken sliepen, bood ze hen de kamers aan op de bovenverdieping. Dit aanbod sloegen ze niet af en reeds de dag nadien namen ze hier hun intrek. Ze vonden hier een tweede *Heimat*. Ze noemden mijn ouders in half Vlaams half Duits *Vadere en Moedere*. 's Morgens riep mijn vader hen onder aan de trap dat de koffie klaar was. Na het ontbijt trokken ze naar hun eenheid. Mijn moeder kookte 's avonds een beetje meer. Zij brachten hier hun mooiste oorlogsjaren door. Ze vierden met ons en onze buren en vrienden Kerst- en

oudejaarsfeesten. Door buren en regelmatige herbergbezoekers werden deze twee jongens als vrienden aanzien. Hans speelde in het eerder genoemde elftal en op het goederenstation werd met de vrienden van hier een partijtje voetbal gespeeld.

Door de dagelijkse omgang vertelden ze veel over hun thuis, toonden ze foto's van hun ouders en familie en kende ik hun adressen uit het hoofd. Ik ben dit nooit vergeten.
De wat kleine 26-jarige Hans Kastner kwam uit het kleine, zeer mooie hoppestadje Spalt en werkte er in een plaatselijke bierbrouwerij. Hij was de zoon van een kleine hoppeboer, zoals er daar in de streek vele tientallen zijn, die de zeer gekende "*Spalterhop*" verbouwen.
De grote slanke 20-jarige Karl Hager was de zoon van een kleine landbouwer uit Wörnitzostheim bij Donauwörth, een zeer klein en afgelegen boerendorpje.

In de zestiger jaren, op vakantie in de omgeving, ben ik hen gaan opzoeken en vond ze beiden levend terug. Ze hadden geen contact meer met elkaar in de overtuiging dat de ander gesneuveld was. Het was voor alle twee een enorme verrassing toen ik voor hun deur stond en ze hoorden dat de ander nog leefde. Ze namen onmiddellijk opnieuw contact met elkaar en kwamen het jaar daarop samen bij ons op bezoek.

Op 28 mei 1941 vertrokken deze twee compagnies uit Drongen en Nevele naar Polen, naar de omgeving van Warschau. Van daaruit werden ze ingezet in de aanval op Rusland.

Nawoord

Met dit verhaal wil ik vooral de jonge lezer, die aan de hand van de vele oorlogsverhalen die er geschreven en verteld zijn, aantonen dat er vaak een verkeerd beeld gevormd wordt over wat is gebeurd.
Maar al te vaak wordt voorgesteld alsof de bezetter hier is opgetreden als een brutale tiran. Ook onder hen waren de meeste mensen zoals wij, en vroegen ook zij niets liever dan vrede en terug naar hun gezin en familie te mogen keren. Het strekt onze mensen tot eer dat velen zich, niettegenstaande de afkeer tegenover het naziregime, gastvrij gedroegen en er wederzijds met elkaar op een menselijke manier is omgegaan.
Van deze vierhonderd man tellende afdeling kwam het grootste deel om in de

Familie Van De Walle uit de Langemunt in Nevele, tussen twee van de bij hen ingekwartierde soldaten.
Gefotografeerd in de achtertuin van Villa Marie-José.

Russische veldtocht. Slechts een paar tiental overleefden deze gruwel.

(wordt vervolgd)

Marcel MICHIELS, Vosselare

Noten

(1) Ook de kerk van St.-Martens-Leerne diende als verzamelplaats.
In de gevechtszones verzamelden de oprukkende Duitsers de burgers in kerken. Men deed dit om hun zogezegde veiligheid, maar vooral om ze onder controle te houden. De Duitsers bleken, aan de hand van hun ervaringen tijdens de veldtocht in Polen, een grote schrik te hebben van *France tirreurs*, vrijschutters of zogezegde partisanen. Wanneer ze vanuit een onverwachte hoek werden beschoten waren ze dikwijls overtuigd dat het door deze verzetslieden gebeurde. Wij kunnen met zekerheid zeggen dat dit hier nooit is gebeurd. Een Duits soldaat, die korte tijd na het einde van de gevechten bij ons ingekwartierd was, informeerde bij mij over het gedrag van de bevolking tegenover hen. Hij vertelde mij dat, tijdens de Poolse veldtocht, een vrouw aan een hogere Duitse officier een bos bloemen aanbood. In deze ruiker zat een revolver verborgen waarmee ze de officier een dodelijk schot in de borst toebracht. Deze daad bekocht de vrouw met haar leven.

(2) A.JANSSENS, *Veertig jaar geleden (II): Emiel Ysebaert uit Nevele vertelt zijn belevenissen*, in *Het Land van Nevele*, jg. XI (1980), afl. 2, blz. 148-160.

De foto's hierbij werden genomen door Duitse soldaten. In de jaren tachtig werden ze door mij gevonden in Duitsland.

UIT HET OUDE FOTOALBUM
De fine fleur van de Hansbeekse jonkmannen, anno 1916

Reeds op het einde van de vorige eeuw lieten jongelui zich in groep door een rondtrekkende beroepsfotograaf op de gevoelige plaat vastleggen. Blijkbaar werd de afspraak met de fotograaf vooraf geregeld door een derde die wellicht voor zijn diensten vergoed werd.

Cesar Muylaert, koster te Hansbèke van 1908 tot 1920, trad waarschijnlijk op als tussenpersoon. Verschillende groepsfoto's zijn immers bewaard gebleven die vóór zijn riante woning op de Beestenmarkt ten westen van de kerk (nu Kerkakkerstraat nr. 10) genomen werden (zie *Het Land van Nevele*, jg. XXII, afl. 4, blz. 332-333 en jg. XXIV, afl. 4, blz. 296-297).

Op de hiernaast afgebeelde groepsfoto staat de fine fleur van de Hansbeekse jonkmannen, anno 1916, vóór de kosterij Muylaert.
Van links naar rechts:
Vooraan: 1. René Wille, 2. Valère De Ruyck, 3. Alfons De Cocker, 4. Jules De Groote of Octaaf Buysse.
Zittend: 5. August Mortier, 6. Florimond Vande Wattijne.
Rechtstaand: 7. Henri Gaillaert, 8. Emiel Bauwens, 9. Cyriel Gaillaert.

De opstelling van de middengroep, geflankeerd door de moeders mooisten, heeft een duidelijk symmetrie, een mannelijke uitstraling. Wie durft nu nog zeggen dat mannen niet ijdel zijn?

De kerels waren uitgedost in een donker pak, de meesten met deftige ondervest en een zakuurwerk aan een gouden ketting, een wit gesteven hemd met stijve staande of omgeslagen kraag en een gestrikte das of strikje. Allen droegen een hoofddeksel: een strohoed met zwart lint, een slappe vilthoed of een muts met klep. Een zestal van de groep pronkte met een wandelstok, eindigend op een dwarsstuk of een ronde kruk. Men was er zich nog niet bewust van dat roken schadelijk is voor de gezondheid: men telt zes sigaretten, een sigaartje en een ledig sigarettepijpje. Ook de snor of knevel bleek in de mode en natuurlijk ook nog de galgen of bretellen.
(Foto Monique De Ruyck, Merelbeke).

A.M.

ROMEINS BRANDRESTGRAF IN ZEVEREN

Een werfonderzoek door de Dienst van het Kunstpatrimonium Oost-Vlaanderen in Zeveren leidde tot de ontdekking van een Romeins brandrestgraf, zo werd ons medegedeeld door de betrokken archeoloog Luc Bauters, overigens woonachtig in Deinze.

Tussen de Blekerij (geklasseerd gebied) en de Izegemstraat werd een groot stuk weiland verkaveld. Het onderzoek gebeurde ter gelegenheid van de werken aldaar (aanleg riolering).

Het is niet de eerste keer dat de Dienst van het Kunstpatrimonium dergelijke zaken vindt. Brandrestgraven werden reeds ontdekt in Sint-Denijs-Westrem, Astene en vooral in Huise bij Kruishoutem. De heer Bauters deelde eveneens mee dat luchtfotografie wees op een circulaire structuur uit het bronstijdperk op Deinze Kouter (lichte glooiing tussen de vallei van de Zeverenbeek en de vallei van de Leie).
Er werd voorlopig nog geen onderzoek uitgevoerd.

Verbranding van overledenen en het graven van kuilen om deze brandresten te deponeren is een ritueel dat teruggaat tot de periode van voor de Romeinen (bronstijdperk). Het was vooral in zwang bij de Germaanse volkeren. Nadien zal het Christendom crematie verbieden.

In het brandrestgraf in Zeveren werden nagelfragmenten aangetroffen. Vlak in de buurt werd nog een vondst gedaan uit het nog vroegere ijzertijdperk (450-400 v.C.).

Een en ander wijst wellicht op bewoning tijdens die periode.
De Izegemstraat was eertijds een stuk van een belangrijke middeleeuwse handelsweg die Antwerpen met Ieper verbond. Het zou interessant zijn om na te gaan of het hier reeds ging om een wegtracé uit de (Gallo-)Romeinse periode.

Stefaan DE GROOTE, Bachte-Maria-Leerne

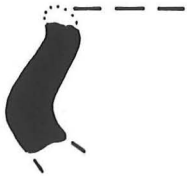
NIEUWE PREHISTORISCHE VONDSTEN OP VOSSELARE-KOUTER

De rijkdom aan archeologische sites op Vosselare-Kouter hoeft ondertussen niet meer bewezen te worden. Bij verschillende terreinprospecties en één archeologische opgraving werden verschillende vuursteen artefacten en scherven in prehistorische techniek aangetroffen (1). Het litisch materiaal betreft meestal artefacten in een epi-paleolitische of mesolitische (10.000-4500 v.C.) traditie. Het aardewerk kan algemeen in de metaaltijden (1800-0 v.C.) geplaatst worden. Deze vondsten wijzen, samen met talrijke luchtfotografische opnamen van archeologische sporen zichtbaar in de gewassen, op een intense prehistorische bewoning. Artefacten en sporen uit het neolithicum werden tot nu toe niet met zekerheid vastgesteld. Naast dit prehistorisch materiaal werden talloze middeleeuwse scherven gevonden. Sporen van Romeinse aanwezigheid op de kouter werden nog niet vastgesteld.

Bij controle van graafwerkzaamheden voor de bouw van enkele bedrijfsgebouwen werden opnieuw talrijke vuursteen artefacten en prehistorische scherven gevonden (2). Bovendien werden enkele sporen in situ vastgesteld. Het betreft minstens één in de leem ingegraven kuil die scherven in metaaltijdtraditie bevatte. Een grondig onderzoek kon wegens het gevorderd stadium van de werken niet meer uitgevoerd worden. Toch konden we archeologisch materiaal recupereren. Deze vondsten zijn afkomstig uit de bouwlaag, de vergraven grond en de kuil.

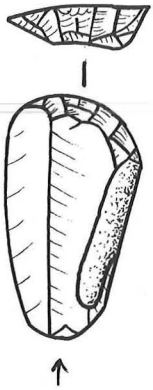
De vondsten

Het archeologisch materiaal bestaat o.a. uit een veertigtal scherven "in prehistorische techniek". Het is aardewerk dat overwegend zacht tot matig hard gebakken werd en waarbij de klei met schervengruis werd verschraald (3). De wanden werden eenvoudig geëffend of werden met een kleipap besmeten. Eén enkele scherf vertoont een silexverschraling. Deze verschralingswijze wordt tot nu toe typisch geacht voor de neolitische Michelsbergcultuur, een cultuur die aan leemgronden gebonden blijkt. Er werden geen andere diagnostische technieken of types vastgesteld, doch het merendeel van de scherven, met uitzondering van hoger besproken mogelijk neolithische scherf, laat een datering in de metaaltijden, wellicht ijzertijd toe. Bij een

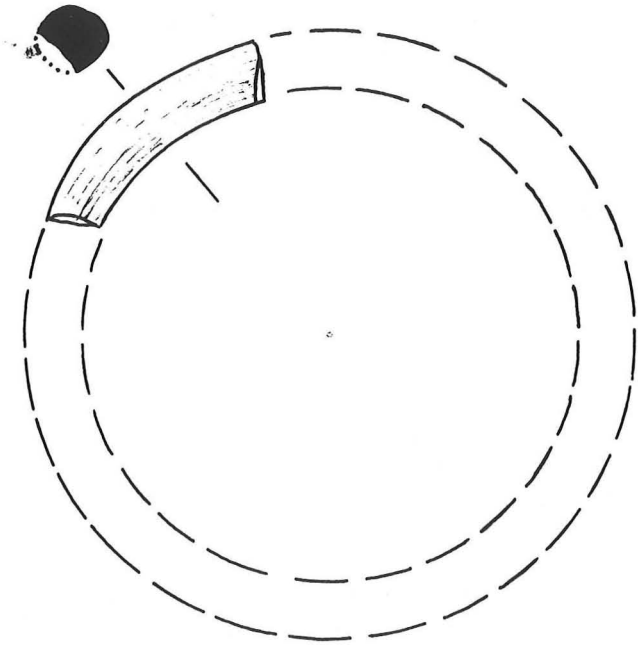


1

3



4



2

terreinprospectie op de onmiddellijk aanpalende akkers vonden wij een fragment van een geknikt schaaltje (fig. 1) uit de vroege fase van de late ijzertijd, de zogenaamde La Tène I periode (500-400 v.C.). Dit stuk werd vervaardigd uit matig hard gebakken mica houdende klei, verschraald met fijn schervengruis. Het oppervlak werd geëffend tot geglad.

Bij de prospectie werd er daarenboven een fragment van een gepolijste schist armband gevonden (fig. 2). Deze stenen armbanden komen voor vanaf het neolithicum (4) tot in de ijzertijd met een intens voorkomen in de laatste periode. Het stuk uit Vosselare dateert wellicht uit de ijzertijd, gezien de parallellen met stukken uit opgravingen op de Heuneburg (D). Gelijkaardige armbanden komen daar voor in periode I tot IV, zijnde van de Hallstatt D (5) tot de La Tène I-fase (± 600 tot 400 v.C.) (6). Ook bij opgravingen op de La Tène I-nederzetting te Vinderhoute-Molenbrug werd een gelijkaardige armband gevonden (7). Onderzoek in Frankrijk wees uit dat deze armbanden inderdaad typisch zijn voor de late Hallstatt-fase (8). Als mogelijke produktieplaats is tot nu toe slechts Basècles (Henegouwen) gekend. Op deze site werd, ook in vroeg-La Tène context, de hele produktieketen aangetroffen (9).

Naast dit materiaal werden twintig vuursteen artefacten gevonden. Deze vallen uiteen in twee hoofdgroepen. Het eerste ensemble (16 stuks) bestaat uit artefacten die werden vervaardigd uit een zwarte tot bruinzwarte zeer fijnkorrelige silex die meestal een grijswitte tot blauwgrijze patina vertoont. Opvallend is de sterke accumulatie van ijzer op 7 artefacten. Deze groep bevat hoofdzakelijk resten van vuursteenbewerking (afslagen). Daarenboven werden twee klingfragmenten, één microkling (fig. 3) en één klingschrabber (fig. 4) gevonden. Een tweede groep (4 stuks) betreft artefacten in een vuilgrijze grofkorrelige silex. Naast 3 afslagen werd één fragment van een kern aangetroffen. Alhoewel weinig diagnostische artefacten aanwezig zijn en het aantal artefacten vrij beperkt blijft, kan dit ensemble in het epi-paleolithicum en/of mesolithicum geplaatst worden.

Besluit

Het gevonden archeologisch materiaal is in eerste instantie zeer heterogeen samengesteld. De datering van de artefacten overspant een periode van ongeveer 10.000 jaar, met artefacten uit het epi-paleolithicum/mesolithicum,

neolithicum (?) en ijzertijd. Met andere woorden, doorheen de prehistorie bleef de zone aantrekkelijk voor de ontwikkeling van de menselijke aanwezigheid. De hierboven besproken vondsten bevestigen nogmaals het belang van Vosselare-Kouter als één van de oudste bewoningszones uit de regio. De bodemgesteldheid en de topografie (vrij hoog en in de nabijheid van de Kale) zijn hier uiteraard de bepalende factoren.

Wim DE CLERCQ, Hansbeke

Noten

(1) JANSSENS A., *De steentijdvondsten van Nevele en Vosselare*, in *Het Land van Nevele*, jg. IX (1978), afl. 1, blz. 42-48.
BOURGEOIS J. & DE MULDER G., *Een grafheuvel uit de bronstijd en prehistorische perceleringen. Opgravingen 1990 op de kouter te Vosselare*, in *Het Land van Nevele*, jg. XXIII (1992), afl. 4, blz. 245-266.

(2) Coördinaten: Nevele 21/3-4: 93,65E - 192,82 N.

(3) Om een succesvolle bakking te bekomen dienen in de klei elementen bijgemengd te worden die poriën creëren langswaar de in de klei aanwezige vochtigheid kan ontsnappen. Deze bijmenging ("verschraling") kan bestaan uit gemalen scherven van gebroken of misbakken potten, uit organisch materiaal (vb. stro of been) of uit mineralen (vb. zand). Sommige verschralingstechnieken zijn typisch voor één cultuur of periode en vormen alsdusdanig een goed gidsfossiel.

(4) CAHEN D., *La fabrication des bracelets en schiste dans le groupe de Bliquy*, 1980, Amphora, 22, blz. 2.

(5) Laatste fase van de vroege ijzertijd, ± 600-500 v.C.

(6) SIEVERS S., *Die Kleinfunde der Heuneburg, die Funde aus den Grabungen von 1950-1979*, 1984, Heuneburgstudien V, blz. 78-79, tafel 19-24.

(7) BOURGEOIS J., BUNGENEERS J., DELCOURT A., ROMMELAERE R., *Fouilles à Vinderhoute-Molenbrug. Campagnes 1985-1986. Occupation mésolithique, habitat du second âge du fer et de l'époque romaine*, Gent, 1987, blz. 43-44, fig. 27,15.

(8) LEPAGE L., *Les ages du Fer dans les bassins supérieurs de la Marne, de la Meuse et de l'Aube et le tumulus de la Mottote à Nijon*, 1984, Mémoires de la Société Archéologique Champenoise 3, blz. 65.

(9) DEMAREZ C. & BRUN P., *Un site de production de braceletes en schiste à Basècles (Hainaut)*, in *Les recherches archéologiques en Hainaut occidental. Bilan 1978-1983*, Ath, 1985, blz. 39-45.

EEN NEVELAAR OP AMERIKA'S GROOTSTE GEDENKPLAAT

Tienduizenden landgenoten verlieten tijdens de laatste decennia van vorige eeuw en de eerste jaren van deze eeuw hun vaderland om zich in de Verenigde Staten te vestigen. Bijna allen kwamen de V.S. binnen via de haven van New York. Wie dacht dat de Amerikaanse overheid zo maar iedereen toeliet heeft het mis voor. Journalist Peter B.Kaplan van de Quad-City Times formuleerde het als volgt: Uncle Sam wilde wel de armen van Europa maar de manken en de lammen kon hij best missen.
De kandidaat-inwijkelingen werden, voor ze definitief aan land konden, aan enkele tests onderworpen. Deze proeven werden van 1850 tot 1891 afgenomen in Castle Garden (1). Vanaf 1892 werd deze activiteit verlegd naar een eilandje in de haven van New York: Ellis Island.

Het eiland van de hoop: Ellis Island

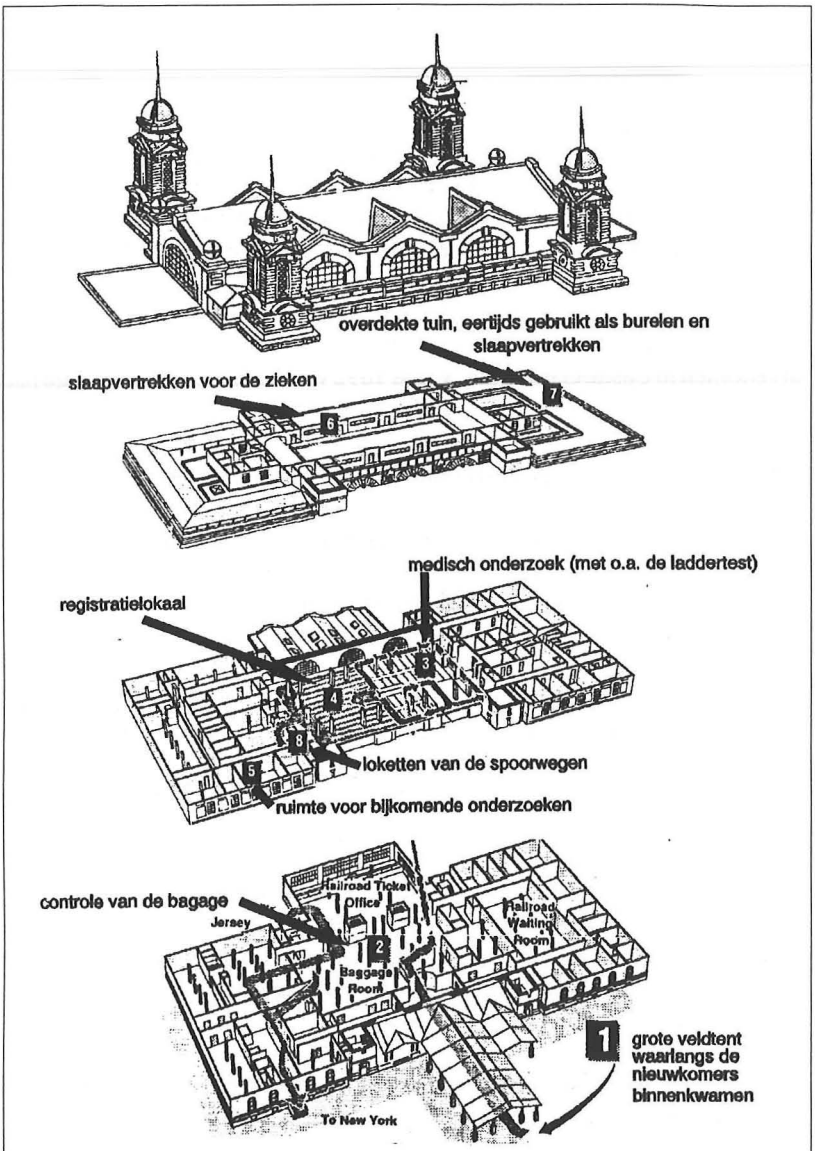
Ellis Island was oorspronkelijk een modderbank in de baai van New York met een oppervlakte van amper 11 ha. In 1892 werd er een landingspier aangelegd en werden er enkele houten barakken opgericht omdat Castle Garden de snel groeiende emigrantenstroom niet meer aankon.

Toen in 1897 de barakken door een brand werden vernield, sleepte de firma Boring and Tilton uit New York de opdracht in de wacht om een nieuw hoofdgebouw te onderwerpen. Er werd geopteerd voor een Amerikaanse Renaissancestijl, met rode steen en koperen koepels, toenmalige kostprijs 1,5 miljoen dollar.

Op 17 december 1900 werd het gebouw officieel in gebruik genomen met de bedoeling er jaarlijks zo'n 500.000 inwijkelingen te kunnen opvangen. Tussen 1903 en 1904 passeerden er dagelijks gemiddeld 2.000 immigranten. 1907 was een recordjaar met 900.000 inwijkelingen of gemiddeld ongeveer 5.000 personen per dag.

In 1902 werd het nodig geacht om in het hoofdgebouw een hospitaal in te richten en in 1911 werd daar nog een keuken bijgevoegd.

Volgens de officiële bronnen kwamen tussen 1892 en 1924 ongeveer 12 miljoen inwijkelingen de V.S. binnen via de haven van New York en Ellis



(Info: National Geografic, september 1990, nr. 178)

Island, goed voor 2/3 van alle inwijkingen in de V.S. tijdens deze periode. Meer dan 100 miljoen Amerikanen, of 40% van de totale bevolking heeft een voorouder die het Amerikaanse vasteland betrad via Ellis Island.

In het hoofdgebouw werden de kandidaat-inwijkelingen onderworpen aan een reeks medische testen. De meest gevreesde was de laddertest, een test die een eventuele kortademigheid moest aan het licht brengen.

Nieuw aangekomenen kregen de kans om te baden. De klederen werden ontsmet omdat men schrik had voor het importeren van de Europese luis, bekend als een drager van het typhusvirus.

Immigranten van wie men vermoedde dat ze zwakzinnig waren, werden met een Andreaskruis gemerkt op hun klederen. Dat bracht mee dat ze een bijkomende intelligentietest moesten ondergaan.

Ongeveer 10% werd voorlopig vastgehouden omwille van ziekte, verkeerde antwoorden en de klassieke bureaucratische missers. Twee procent, of ongeveer 250.000 kandidaat-Amerikanen werden geweigerd en een 3.000-tal pleegde zelfmoord, meestal door in de haven te springen.

De grote inwijking duurde tot 1924, daarna verloor Ellis Island zijn functie als transitstation.
Tot 1954 werd het eiland nog gebruikt door de Amerikaanse overheid. Het diende o.a. als verblijf voor politieke vluchtelingen, clandestiene inwijkelingen en verblijf van verdachten van subversieve activiteiten. Daarna werden de gebouwen ten prooi gelaten aan de natuur.

In 1965 verklaarde president Lyndon B. Johnson in een presidentiële afkondiging Ellis Island een onderdeel van het "Statue of Liberty National Monument". Toch zou het nog tot in 1982 duren vooraleer er ernstige restauratieplannen werden gemaakt. In dat jaar werd Lee A. Iacocca door president Reagan tot campagneleider benoemd van de restauratie van het vrijheidsstandbeeld en Ellis Island.
De restauratie van het hoofdgebouw begon in 1984. Ze kostte 165 miljoen dollar en is hiermee het grootste restauratieproject uit de Amerikaanse geschiedenis.

Folder uitgegeven door "The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation Inc." New York.

Tijdens het tweede weekend van september 1990 werd het eiland voor het publiek opengesteld. Tot op heden kwamen gemiddeld twee miljoen bezoekers per jaar het eiland bezoeken daar waar de stoutste verwachtingen het hadden over een gemiddelde van één miljoen.

Om de verdere restauratie van de gebouwen op het eiland te financieren werd de "Statue of Liberty-Ellis Island Foundation, Inc." in het leven geroepen die op verzoek van de regering de "American Immigrant Wall of Honour" oprichtte.
Vanaf een bijdrage van 100 dollar bestemd voor de restauratie van, wat door honderdduizenden kandidaat-Amerikanen, het "eiland van de hoop" werd genoemd, kon een immigrant zijn naam of die van zijn voorouders op deze immense gedenkplaat laten vermelden.
De eremuur bevat, alfabetisch gerangschikt, de namen van 420.000 inwijkelingen uit alle uithoeken van de wereld.

Dank zij de tussenkomst van hun dochter Yvonne werden René Lievens en zijn echtgenote Malvina De Volder vereeuwigd op Amerika's grootste gedenkplaat. Ook Yvonne Lievens, pas achttien maanden oud toen ze samen met haar ouders uitweek, is op de gedenkplaat vermeld.

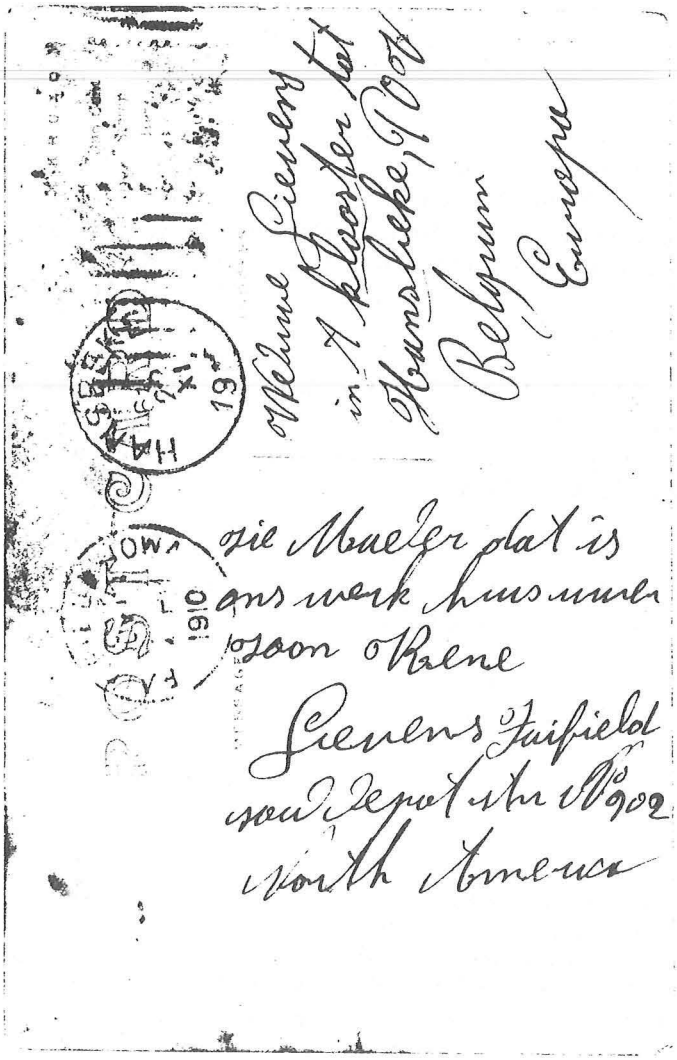
Met dit initiatief wil de Amerikaanse regering hulde brengen aan de miljoenen immigranten die de "Amerikaanse droom" hielpen verwezenlijken.

René Lievens (2)

René Lievens was de zoon van August en Ursula Van Haesebroeck. Hij zag het levenslicht in de Bosstraat 27 te Nevele op 26 januari 1877. Tijdens zijn jeugd verdiende hij de kost als werkman op het platteland, later werd hij voermansgast in Gent waar hij op 12 oktober 1907 huwde met Molarina Maria De Volder afkomstig uit Aalter. Ze vestigden zich te Gent op de Noordkaai nr. 26 waar in januari 1908 een eerste kind werd geboren dat het volgende jaar overleed.

Op 18 augustus 1909 werd een dochter Yvonne Rachel geboren. René was toen voerman bij een kolenhandelaar, zijn echtgenote werkte als arbeidster in een luciferfabriek.

René Lievens in 1910 vóór de gebouwen waar hij werkte te Fairfield.
(Postkaart verstuurd naar zijn moeder te Hansbeke)
(Verzameling A.Bollaert)



Keerzijde postkaart verstuurd door René Lievens naar zijn moeder te Hansbeke.
(Verzameling A.Bollaert)

De onzekere toekomst deed het gezin ertoe besluiten Gent te verlaten en hun geluk te beproeven in de Verenigde Staten.

Terwijl zijn echtgenote en haar dochtertje hun intrek namen in de ouderlijke woning van haar ouders in de Biesemstraat te Aalter vertrok René Lievens op 23 juli 1910 vanuit Antwerpen naar New York waar hij op 4 of 5 augustus aankwam.
Hij reisde door naar Fairfield in de staat Iowa waar hij werk vond als werkman in een gieterij. Het beviel hem daar best en het jaar daarop vroeg hij zijn echtgenote om hem na te reizen samen met hun achttien maanden oud dochtertje Yvonne.

Eenmaal herenigd werden in het gezin nog drie kinderen geboren: Leon Arthur (1912), Edna (1914) en Margaret (1923). Bij de geboorte van hun jongste dochter woonde het gezin in het plaatsje Warden aan de voet van de Rocky Mountains waar een kleine farm werd uitgebaat.

Daarna verhuisde het gezin naar East Moline (Illinois) waar René werk vond in de Mallable Iron Works. Hij overleed te Moline op 11 maart 1927 aan de gevolgen van een borstvliesontsteking.

Zijn echtgenote hertrouwde met Lee Minnie (°1878, †1962). Ze overleed op 17 juni 1962 te Warmsprings, Montana.

André BOLLAERT, Poesele

Noten

(1) Castle Garden: oud fort op de zuidpunt van Manhattan, ooit een populair uitgangsoord voor de New Yorkers.
(2) Voor een mini-kwartierstaat van René Lievens en andere genealogische gegevens, zie: A.BOLLAERT, *Een Nevelaar op Amerika's grootste gedenkplaat*, in *Mensen van Toen*, jg. 5, afl. 1, blz. 2.

Geraadpleegde bronnen en litteratuur

- Bevolkingsregisters Aalter en Nevele.
- Alice J. HALL, *New life for Ellis Island*, in *National Geografic*, september 1990, vol. 178, nr. 3, blz. 88-105.

- Peter B. KAPLAN, *Island of Hope*, in *Quad-City Times*, 9.9.1990.
- Paul GOLDBERGER, *Your family tree probably got its U.S. roots here*, in *The Daily Dispatch*, Moline Illinois, 7.9.1990.
- Jacky CHESSNER, Lisa NEFF, Dorothy BURESH, *Discovering America*, in *The Sunday Dispatch*, Moline Illinois, 9.9.1990.
- *Guide du tourisme Michelin, New York*, 7ième édition, Paris, 1987, blz. 91, 92.
- Jan VANDERHAEGHE, e.a., *Emigranten voor Amerika*, V.V.F.-Antwerpen, 1992.
- Dank aan:
  De heer Lee I. Iacocca, voorzitter van "The Statue of Liberty-Ellis Island Foundation, Inc. New York";
  Mevr. Yvonne Cabor-Lievens, Rock Island, Illinois, U.S.A.;
  Mevr. Mildred Kale-Lievens, Rock Island, Illinois, U.S.A.
  voor de toegestuurde informatie.