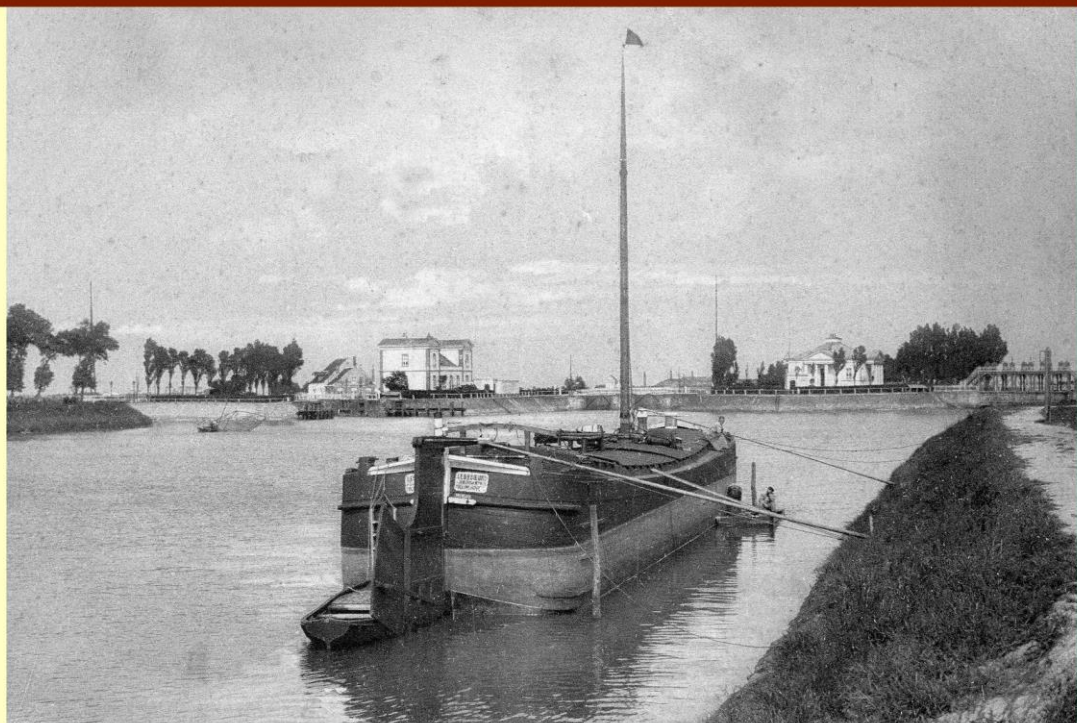


Roger Arnoys
Patricia Soetaert
Gilbert Ghyselbrecht

DE SCHIPPERSWINKEL en DE TWEE GEZUSTERS



Historische notities
over
de binnenscheepvaart te Nieuwpoort
en omstreken

De SCHIPPERSWINKEL
van Martha en Staf
en
DE TWEE GEZUSTERS

Historische notities,
herinneringen en andere
bijzonderheden over de
binnenscheepvaart te
Nieuwpoort en omstreken

Roger ARNOYS
Patricia SOETAERT
Gilbert GHYSELBRECHT

2016

Ter herinnering aan Staf en Martha
Odiel en Liza

Tekst: Roger Arnoys en Patricia Soetaert

Vormgeving: Gilbert Ghyselbrecht

Uitgave: 21 oktober 2024

Wettelijk Depot: D/2016/Arnoys

Voor de spontane en onbaatzuchtige hulp zijn we vooral dank verschuldigd aan:

Annie Denolf
Ir. Georges Landschoot
Willem Lanszweert

Onze bijzondere dank aan:

Bertha Dehouck, voor de informatie over het bombardement op de Ieperstraat te Nieuwpoort (1944)
Irène Norullie, voor de gegevens over de activiteiten van de familie Norullie in Ruls' fabriek

Omslagillustratie: Patricia Soetaert

Ooit zochten enkele waterlopen een grillige uitweg naar de zee in de kustzone Oostduinkerke, Nieuwpoort-Bad tot Lombardsijde, en meer landinwaarts van Nieuwpoort tot Nieuwendamme.

Honderden jaren lang werd er hard gewerkt aan de indijking en de poldervorming in deze regio. Het kanaliseren van de bijzonderste waterlopen kwam tot stand onder druk van de steden Brugge en Ieper.

In de periode 1880-1885 werd de waterinfrastructuur vervolledigd door de bouw van een groot sluizencomplex te Nieuwpoort.

De rol van de sluizen gedurende de Eerste Wereldoorlog is bekend. Na de wapenstilstand werd onmiddellijk gestart met de nodige werken om de kanalen terug bevaarbaar te maken.

Tijdens de oorlogsjaren 1940-1944 was het heel druk op de kanalen in de buurt van Nieuwpoort. De aanvoer van bouwmaterialen, voor de constructie van allerlei Duitse militaire installaties, was enorm.

Voor de bevoorrading van de schippersfamilies waren er, gedurende de bezetting een aantal zogenaamde schipperswinkels actief. Mede door de gebrekkige aanvoer van de voedingswaren was de exploitatie van zo'n winkel in deze barre tijden niet eenvoudig.

Na de bevrijding kwam de normale binnenvaarttrafiek terug op gang. Echter niet voor lang. Enkele decennia later was de teloorgang van de binnenscheepvaart in onze contreien voltooid.

Over het reilen en zeilen van de binnenscheepvaart in de periode 1874-1900 vonden we interessante gegevens in het archief van Xavier Bauwens. Hij voer vele jaren met het schip LES DEUX SEURS. Na zijn overlijden in 1903 werd de exploitatie van het schip nog ca. 20 jaar verdergezet door Odilon Gouwy.

Toen Odiel de schippersklak aan de haak hing, was hij één van de vele binnenvaartschippers die, na de vaarcarrière, aanspoelde in Nieuwpoort.

**Dit is een verloren gewaand verhaal
uit een verloren gegane tijd**

1. DE BINNENSCHIEPVAART TE NIEUWPOORT EN OMSTREKEN

Oorsprong en evolutie

De vorming van de huidige kustlijn in de buurt van Nieuwpoort-Bad heeft vele eeuwen in beslag genomen. De hoofdrolspeler was de koppige natuur zelf. De kustbewoners hielden de zee in bedwang door de aanleg van dijken en van polders.

Nabij de plaats waar de stad Nieuwpoort is ontstaan, zochten meerdere waterlopen een eigen grillige uitweg naar de zee. Landinwaarts was de primitieve binnenscheepvaart moeilijk door de geringe diepgang van de waterlopen en de grote invloed van de getijden. Om het waterpeil te stabiliseren werden er nabij Nieuwpoort op verschillende plaatsen sluizen gebouwd.

In de 13^e eeuw reikte de havengeul tot aan de sluis van Nieuwendamme.¹ Op deze plaats werd de aansluiting gerealiseerd van de vaart naar Ieper (de IJzer) met de waterweg naar Brugge. Het geheel van deze kanalen noemde men in deze tijd 'Het Ieperleed'.

Bevaarbaarheid

In de vroegste tijden kon men op vele plaatsen, afhankelijk van de voorbijregenvallende getijden, de waterlopen te voet oversteken. Men bouwde dan op bepaalde plaatsen van de waterlopen zgn. 'overdrachten'² om het overtollige (regen-)water min of meer gecontroleerd te laten wegvloeien naar zee. Een overdracht³ was een dam met lichte glooiingen. De constructie van de dam liet toe om kleine schepen met een geringe lading er overheen te trekken. Aan de schuit (met platte bodem) werden er twee kabels bevestigd. Via een windas, voortbewogen door middel van man- of paardenkracht, sleurde men de boten over de dam.

Volgens K. Loppens was er in het jaar 1167 te Nieuwendamme een dergelijke installatie in dienst. Later werd er op deze plaats een sluis gebouwd. In kleine vaarten was het totaal gewicht van schip en lading beperkt tot 6 ton. In de grotere vaarten en op de IJzer was 12 tot 15 ton toegelaten. Vervoer van grotere vrachten met grotere schepen kon niet waar er overdrachten aanwezig waren. Wanneer, in een latere periode, het waterpeil gecontroleerd werd door middel van sluizen was het transport van grotere vrachten wel mogelijk. Waar nodig werden de kanalen uitgediept.

Ca. 1639 werd het kanaal tussen Nieuwendamme en Brugge, het Ieperleed⁴ en het kanaal naar Veurne verbreed en verdiept. Door de aanleg van dijken langs de kanalen kwam er een weg tot stand, deze werd later verhard met steengruis en puin.

Tot groot Voordeel van het geheele Gewest van Vlaandre, heeft men van Duinkerke af tot aan Veurne, en van daar door, of voorby Nieupoort tot aan Brugge, eene gracht, de Nieuwe Vaart genaamt, gegraven.

Dit Werk wierd in 1640 begonnen, en in 1641 voltooit, en verschaft een groot gemak aan de genen, die in deze landstreek iets te verrichten hebben; het dient ook om het Krygsvolk over te voeren, ten einde het op het platten land geene buitenfpoorigheden bedryve.

Verheerlykt Vlaandre

¹ R. Degrijse (1994) De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort, De waterstaat blz. 30 e.v.

² Andere benaming: overdrag.

³ K. Loppens (1953) De geschiedenis van Nieuwpoort blz. 21. e.v.

⁴ Ook bekend onder de naam Nieuwe Vaart.

Nabij de stad Nieuwpoort was er niet direct een kaaimuur ter beschikking. Voor de schepen waren er wel primitieve aanlegplaatsen voorzien in de haven en op de kanalen. Enkele plaatsen waren geschikt voor het laden en lossen van goederen.

In 1660 werd de IJzer gekanaliseerd tussen Sint-Joris en Nieuwpoort. De kronkelige 'oude' IJzer kreeg de naam Kreek van Nieuwendamme. De waterloop van Nieuwendamme naar de zee kwam, via een kleine sluis (Provinciesluis, 1725) in de IJzer terecht, in de buurt van de Redan (Hoorwerk). In 1843 werd een groter sas, namelijk het Gravensas, ingehuldigd. In 1862 werd de waterloop tussen dit sas en Nieuwendamme gekanaliseerd. Enkele jaren later werden het Gravensas en de overlaat van het Nieuw Bedelf geïntegreerd in het Ganzenpoot sluizencomplex.⁵



AR

Het kanaal van Plassendale richting Nieuwendamme. Dit gedeelte werd gekanaliseerd in 1862. De rijweg kreeg de naam 'Brugschevaart' (!) toebedeeld. Als straatnaam had men eigenlijk wel iets beters kunnen bedenken...



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

⁵ Zie K. Loppens o.c. blz. 80 en 81.

Enkele jaren later (1880-1885) werd er, ter vervanging van enkele oude sluizen, een nieuw sluizen-complex gebouwd dat nu bekend staat onder de (rare) benaming Ganzenpoot.

Voor de drie scheepvaartkanalen, het kanaal van Plassendale, de IJzer en de Veurnevaart, was er telkens een sas⁶ voorzien. Het waterpeil van het kanaal van Plassendale ligt iets hoger dan het landschap en wordt constant gehouden.

De IJzer en de Veurnevaart daarentegen worden ook gebruikt voor waterafvoer. Daarom is er bij deze, naast het sas, ook een overlaat aanwezig.

De drie overige vaarten spelen enkel een rol in het complexe waterhuishoudingssysteem van de streek. Het Nieuw Bedelf, de Kreek van Nieuwendamme en het Veurne Ambacht zijn waterlopen die enkel voorzien zijn van overlaten.⁷

In 1880 voer het eerste schip door het nieuwe Veurnesas.⁸

Meer over dammen, overdrachten, beken en andere waterlopen in het IJzergebied⁹

Ook in het binnenland is men gedurende de vorige eeuwen, tot in de verste uithoeken, druk aan het werk geweest om waterlopen enigszins bevaarbaar te maken. Met boten, schuiten en als het kon met grotere schepen, vervoerde men van alles en nog wat: wol, mest, boter en eieren voor verkoop op de markt, hout, suikerbieten en kolen, dakpannen en andere bouwmaterialen...

De IJzer

In een monografie van meester Capelle (ca. 1911) over Oostvleteren lezen we:

De IJzer: heeft op Oostvleteren een gemiddelde breedte van 17 meter. Met een diepte van 1,50 m. Is 86 km lang. Helling 0,0004 m. Dus zeer trage loop. Vormt 3 km grens voor Oostvleteren. Veel granen van Antwerpen, kolen uit Borinage, pannen en tichels van Boom worden langs de vaart aangevoerd. Van hieruit vertrekken suikerbieten voor Snaaskerke.

Staveledambrugge

Vóór 1760 was er te Stavele op de plaats waar nu de brug ligt over de IJzer, een dam met een overdracht. Een eerste brug werd door de gemeenten Beveren en Stavele gebouwd in 1760. In 1790 werd er een ophaalbrug gebouwd op kosten van de kasselrij van Veurne. In 1794 werd de brug onder bevel van de Franse generaal Vandamme afgebroken en opgebrand.¹⁰ Er kwam wellicht een noodbrug want in 1805 ontvangt Francis Recour, herbergier te Stavele, voor eigen rekening, het 'passagegeld'. Dit passagerecht gold voor rijtuigen en dieren. Het waren alweer de gemeenten Beveren en Stavele die in 1822 zorgden voor een nieuwe brug. In 1845 nam het provinciebestuur van West-Vlaanderen de brug ten hare laste en werd er een zeer grote herstelling uitgevoerd. Het passagiersgeld dat toen nog bestond, werd afgeschaft. In 1874 werd voor het eerst een draaibrug over de IJzer gebouwd. In 1891 werd de IJzer herdolven en werd een grote oever opgeworpen van Roesbrugge naar Fintele.

⁶ Sas: is een kunstwerk, uitgerust met sluisdeuren, dat toelaat om op gepaste tijdstippen, afhankelijk van de getijden, schepen te schutten (versassen) van het kanaal naar de achterhaven en omgekeerd. Schutten kan enkel wanneer de waterstand in de achterhaven voldoende is om geladen schepen te ontvangen. Voor het schutten van vaartuigen met geringe diepgang, bv. pleziervaartuigen of niet-geladen binnenvaarders is er meer tijdsruimte in functie van de getijden.

⁷ Overlaat: is een kunstwerk dat enerzijds belet dat het water van de zee de polders instroomt en, wanneer opgedraaid, het water uit het afleidingskanaal op gepaste tijdstippen laat doorstromen naar de havengeul.

⁸ Zie Wybo C. (1904) Nieuport Ancien et Moderne. Desclée, De Brouwer et Cie, Lille-Paris-Bruges.

⁹ Met dank aan Willem Lanszweert voor de gegevens.

¹⁰ Ook het dorp Stavele en het klooster van Eversam gingen in de vlammen op.

Tot 1870 voer er elke maandag een marktschip¹¹ naar Diksmuide. Virginie Verhaeghe is de laatste geweest, die nog in 1894 *met eene schuit den overzetsdienst* in bezit had op de IJzer bij Eversam. Voor 5 centiemen per persoon voer men over. *Deze overzetsdienst is geëindigd geweest door het maken van den nieuwen steenweg van Stavele naar Elzendamme, het tweede deel met de brugge op de Poperinghevaart gemaakt in 1894. De pijlers onder deze brugge hebben eene lengte van 9 meters om reden dat de laag dering aldaar 5 tot 6 meters dik lag.* Bovengemelde overzetsdienst op den IJzer bij Eversam werd wettelijk afgeschaft bij Koninklijk Besluit van 18 mei 1901.

Tot net voor de Tweede Wereldoorlog werden er binnenlanders¹² gesleept tot Roesbrugge. In het begin van de jaren zeventig van de vorige eeuw kwamen er nog binnenschepen tot aan Stavele.



Foto: Roger Brunet, Stavele

Stavele

De Vleterbeek, genoemd de Poperingevaart

De Vleterbeek ontspringt te Boeschepe en na 4 km vloeit haar water België binnen te Abele, loopt onder de markt te Poperinge, vormt de grens tussen Oost- en Westvleteren en eindigt in de IJzer nabij de abdij van Eversam. Deze heeft een lengte van 26 km.

Poperinge zou de Vleterbeek bevaarbaar maken. De Graaf van Vlaanderen, Lodewijk van Maele, gaf hiervoor toestemming op 3/XI/1366 hierin gevolgd door abt Bertinus, heer van Poperinge. De Vleterbeek werd dieper en breder uitgegraven. Om in de zomer over voldoende water te beschikken werden in de nabijheid van de beek, onder andere te Poperinge, bassins gegraven. Het overtollige water werd 's winters naar die grote vergaarputten geleid en 's zomers door sluizen in de beek gelost.

¹¹ Vooral boerinnen uit de streek vervoerden met dit schip hun koopwaar naar de markt in Diksmuide.

¹² Een binnenlander is een binnenvaartschip. Andere benamingen: binnenschip, binnenvaarder.



Foto's: Roger Brunet, Stavele

*Binnenvaartschepen op de IJzer te
Stavele*

Het onderhoud van de vaart kostte jaarlijks veel geld en de grootste moeilijkheid was het water op peil te houden. Schepen versassen kende men toen nog niet. De Vleterbeek werd in drie plaatsen afgedamd. Bij elke afdamming werd een “overdracht” gebouwd. Zo hadden we drie overdrachten:

- Reepken te Poperinge
- Coppernolle te Poperinge en
- Vestjes Eikhoek Westvleteren

Ten gevolge van de godsdienstoorlogen was de streek verlaten en de Poperingevaart vervallen:

1580: de overdrachten door brand vernield werden hersteld in 1585

1615: de Poperingevaart werd uitgebaggerd

1631: nieuwe pogingen om de Vleterbeek bevaarbaar te maken. Deze mislukten ten gevolge van overstromingen

1725: Poperinge vraagt aan de koning de toelating om de gebouwen van de drie sluiswachters te mogen verkopen

Uit het archief van Westvleteren:

Briefwisseling 1827:

De beek was bevaarbaar tot de jaren 1600 tot aan de brug genaamd de Hooge brug. Alwaar de buurtweg leidende van alhier naar de gemeente Oostvleteren doorgaat en dient tot het vervoer van houtgewassen, voortbrengsels van de landbouw, alle soort van mestspieren en koopmansgoederen.

Briefwisseling van 1839¹³

Il est vrai que le ruisseau (Poperingevaart) n'est praticable que pour des petits bateaux et pendant l'hiver, ce qui donne cependant une assez grande facilité aux fermiers ... pour le transport de fumier ...

Zitting van de gemeenteraad van 27/9/1842

Le secrétaire donne lecture de la lettre de M. de Com-misair d'arrondissement d'Ypres du 6 de ce mois N7477 faisant connaitre que le conseil provincial à l'effet de demander le recreusement du canal de Poperingen et qu'il a voté 100.000 fr. Dans la dépense qui est provisoirement évalué à 200.000 fr. Délibère: que les travaux ne soient pas mises en exécution.

Tot in 1845 werd de beek gebruikt voor aanvoer van goederen met als losplaats de Hoge Brug. Na het aanleggen van de steenweg Westvleteren–Oostvleteren, in 1845, verhuisde de losplaats naar de nieuwe brug.

Pastoor Carolus De Rache schrijft in zijn handschrift (1850) dat de Heidebeek – in de volksmond “d' Heebeek” – in 1850 nog bevaarbaar was voor schuiten, roggen en bijlanders bij hoog water.



Foto 2015: Willem Lanzweert

De IJzer te Stavele

¹³ Om de nuances niet te verminken werden de Franstalige teksten niet vertaald.

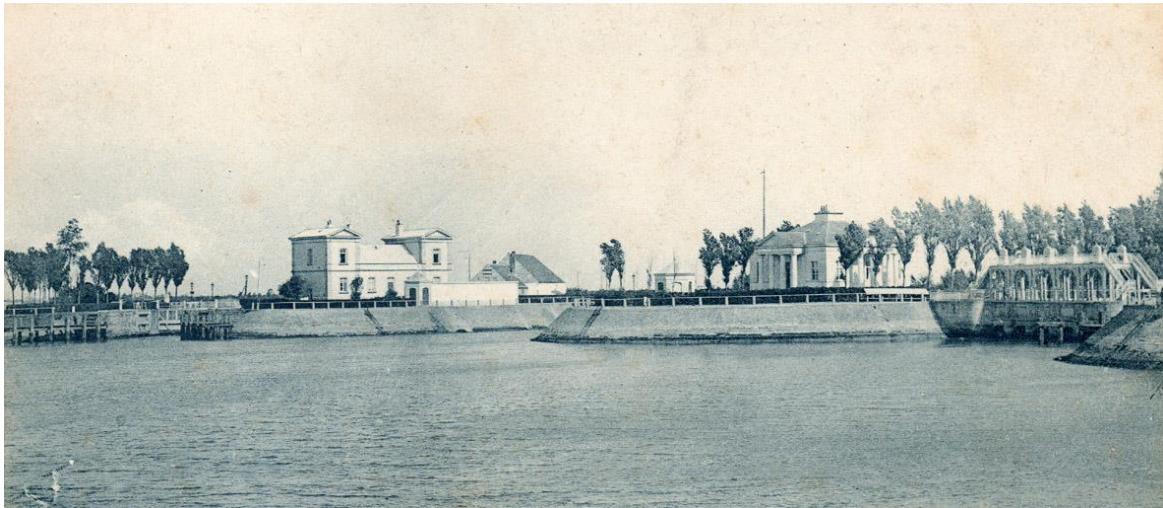
Het sluizencomplex te Nieuwpoort vóór Wereldoorlog I



Midden: monding van de IJzer met overlaat en sas. Verder de monding van het Veurne-Ambacht en de toegang tot het kanaal naar Veurne en Duinkerke.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht



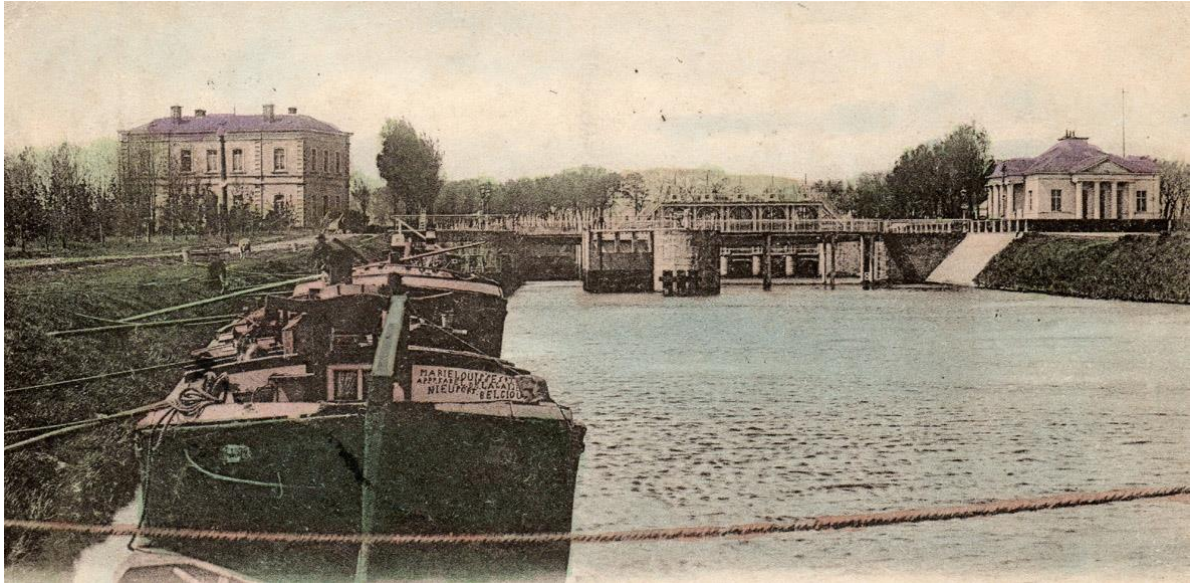
AR

V.l.n.r.: het Gravensas (kanaal van Plassendale), monding van de Kreek van Nieuwendamme, de overlaat van de IJzer met daarnaast het Iepersas



AR

Veurnevaart: links het sas en rechts de overlaat



AR

De gekanaliseerde IJzer te Nieuwpoort. Links het Iepersas, rechts de overlaat. Vooraan: de Marie-Louise, een binnenlander van 59 ton.

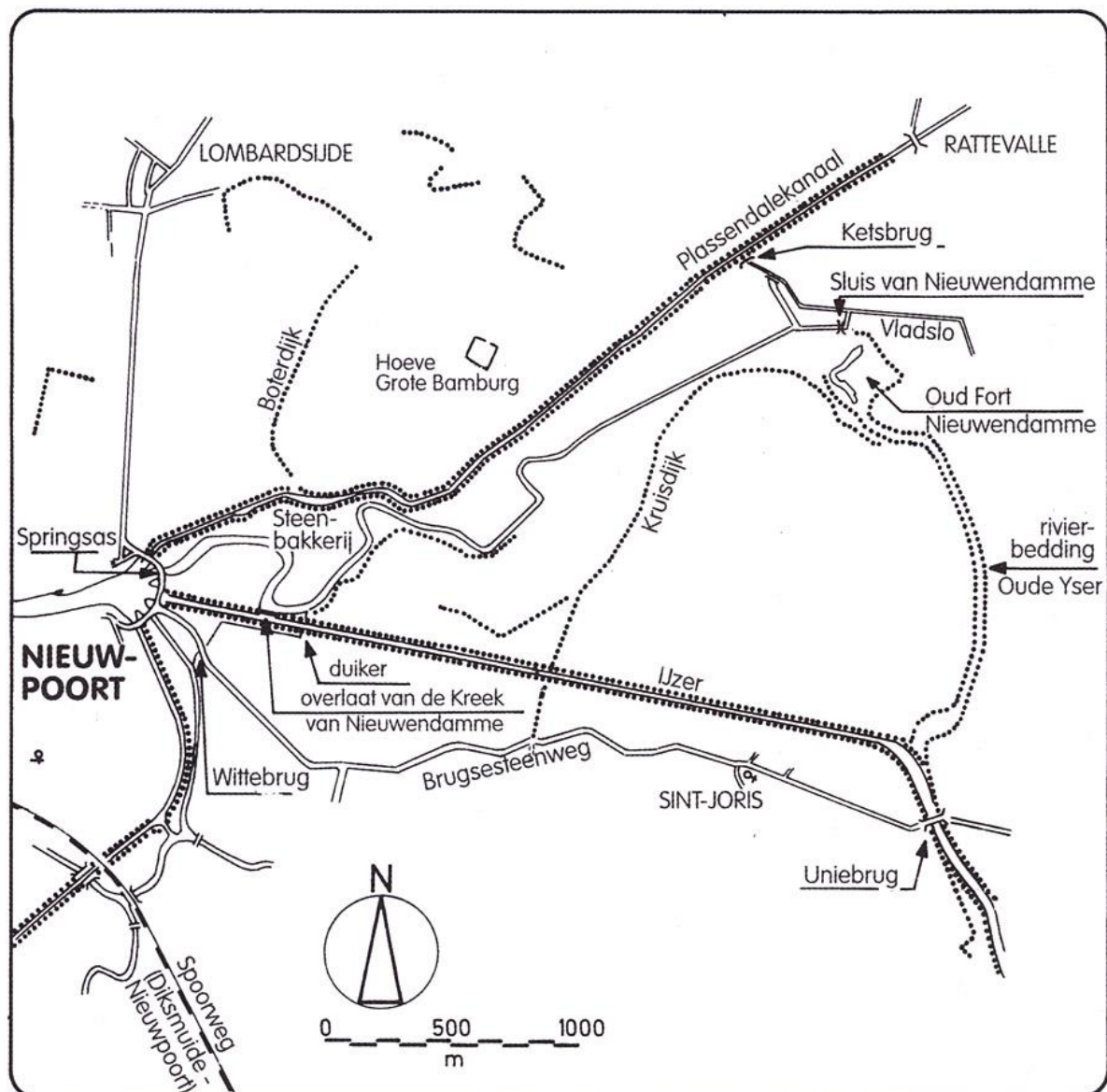


Foto 2015: G. Ghyselbrecht

De monding van de IJzer met links de overlaat en rechts de sluisdeuren

De drie sassen van de Ganzenpoot waren ontworpen voor doorvaart van schepen met een lading tot ca. 300 ton.¹⁴ Vanzelfsprekend werden ook, waar nodig, de kanalen en de bruggen aangepast. In het Belgisch Staatsblad van 22 april 1883 verscheen een bijzonder reglement met betrekking tot het kanaal Nieuwpoort-Plassendale en Nieuwpoort-Duinkerke, via Veurne.

¹⁴ De maximale afmetingen en de toegelaten diepgang voor de kanalen in de regio zijn vermeld in de reglementen van 1881 en 1883 (archief X. Bauwens).



Tekening: Paul Van Pul

Loop van de Kreek van Nieuwendamme, het kanaal van Plassendale en de IJzer. Toestand vóór de bouw van de St.-Jorissluis. De steenbakkerij is inmiddels ook opgedoekt.

Nieuwendamme¹⁵ dankt zijn naam aan de nieuwe dam (overdracht) die in 1167 aldaar reeds in dienst was. Het fort werd opgericht door de Spanjaarden ca. 1580 om de streek te beschermen tegen invallen van de hervormingsgezinden. Door de aanwezigheid van de sluis was Nieuwendamme ook van strategisch belang gedurende de Eerste Wereldoorlog.

¹⁵ Met dank aan Paul Van Pul. Zie: 'Oktober 1915', blz. 152 e.v.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

Nieuwendamme is nu van geen belang meer voor de scheepvaart en er is geen sas meer. De overlaten spelen wel nog een belangrijke rol voor de waterhuishouding van de streek.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

Ministères des Finances et de l'Intérieur.

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Canal de Plasschendaële à Nieuport et canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque.

RÈGLEMENTS PARTICULIERS COMPLÉTANT LE RÈGLEMENT
GÉNÉRAL DU 30 AVRIL 1881.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 30 avril 1881, portant règlement général de police et de navigation des rivières et canaux administrés par l'État;

Sur la proposition de Nos Ministres des finances et de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le règlement général de police et de navigation, porté

— 2 —

par Notre arrêté du 30 avril 1881, est, pour le canal de Plasschendaële à Nieuport et la partie belge du canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque, complété par les règlements particuliers qui suivent :

Canal de Plasschendaële à Nieuport.

Le canal s'étend de la tête amont de l'écluse de Plasschendaële jusques et y compris l'écluse du Comte, à Nieuport, soit sur un parcours de 21,018 mètres.

ART. 1^{er}. Les dimensions maxima des bateaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement général sont les suivantes :

Longueur, gouvernail compris	45 ^m 00	
Largeur	5 ^m 00	
Tirant d'eau {	du 1 ^{er} avril au 30 septembre	2 ^m 20
	du 1 ^{er} octobre au 31 mars.	2 ^m 00

Toutefois, les bateaux ayant 6 mètres de largeur et jusqu'à 60 mètres de longueur peuvent naviguer entre l'écluse de Plasschendaële et le pont du chemin de fer à Snaeskerke.

Le cas échéant, le croisement de deux bateaux chargés de 6 mètres de largeur, se fera aux endroits qui seront indiqués par les agents chargés de la police du canal, et notamment à Plasschendaële, dans les parties élargies, aux abords du pont du chemin de fer et au droit de l'écluse de Haegebrug.

ART. 2. Les dimensions maxima des radeaux ou trains de bois sont les suivantes :

Longueur	60 ^m 00
Largeur	4 ^m 50
Tirant d'eau	1 ^m 50

— 3 —

Les radeaux doivent être formés de tronçons de 20 mètres de longueur au maximum, pouvant rapidement être séparés les uns des autres en cas de nécessité.

ART. 3. Le halage est entièrement libre. Il peut se faire par hommes et par chevaux; il s'effectue sur la rive droite, depuis l'écluse de Plasschendaële jusqu'au pont de Zandvoorde, et il peut se faire sur les deux rives à partir de ce pont jusqu'à l'écluse du Comte, à Nieuport.

ART. 4. Le passage des bateaux aux écluses du Comte et de Furnes, à Nieuport, ne doit pas nécessairement s'effectuer suivant l'ordre d'arrivée lorsque les bateaux qui se succèdent sont trop grands pour être éclusés deux ou plusieurs à la fois; dans ce cas, les éclusiers ont le droit de comprendre dans le sassement d'un grand bateau un ou plusieurs bateaux de moindres dimensions.

ART. 5. Tous les ponts sont mobiles. Toutefois, il est enjoint aux bateliers de baisser les mâts de leurs bateaux au passage des écluses du Comte et de Furnes, à Nieuport, lorsque cette opération est possible et qu'elle permet le passage sans nécessiter la manœuvre des ponts tournants établis sur les écluses; en tous cas, ces ponts ne peuvent être ouverts pendant le quart d'heure qui précède le passage de la malle-poste d'Ostende à Nieuport ou *vice versa*.

ART. 6. En temps de crue, lorsqu'il est nécessaire de baisser partiellement les eaux du canal pour permettre les évacuations, les bateaux ayant un tirant d'eau trop grand eu égard à la baisse à faire, doivent quitter immédiatement le canal, sur l'ordre qui en est donné par les agents de l'administration des ponts et chaussées, et les bateaux qui se présenteraient devant les écluses pour entrer dans le canal n'y seraient plus admis.

Dans le même cas, les bateaux qui sont admis à rester dans le canal doivent se placer aux endroits où le lit

— 4 —

présente la plus grande profondeur et s'amarrer solidement.

Les bateliers seraient d'ailleurs personnellement et civilement responsables, tant envers l'État qu'envers les tiers, des avaries que leurs bateaux pourraient occasionner dans le cas où ils seraient entraînés par le courant.

ART. 7. Les droits de navigation sont fixés à fr. 0.005 par tonneau de chargement et par kilomètre.

Les distances indiquées au tableau annexé au présent arrêté sous le n° 1 servent de base au calcul des droits.

ART. 8. Les bateaux qui sont déplacés en cas de baisse d'eau ou dans toute autre circonstance, par suite des ordres de l'administration des ponts et chaussées, et qui reviennent à leur point de départ, lorsque la cause qui a nécessité leur déplacement a cessé d'exister, sont exempts des droits de navigation correspondant à ces déplacements et du permis de circulation à vide.

Pour jouir de cette exemption, les patrons doivent être munis d'une déclaration signée par le conducteur des ponts et chaussées ou par un agent préposé à la police du canal. Cette déclaration est rédigée conformément au modèle annexé au présent arrêté sous le n° 2.

ART. 9. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à Plasschendaële et Nieuport.

ART. 10. Les bateaux sont jaugés à Nieuport ou à Furnes par des experts commissionnés par l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, à moins qu'ils ne l'aient été sur quelque autre ligne de navigation, suivant les prescriptions du règlement général en date du 30 avril 1881.

ART. 11. La défense de détourner directement ou indirectement l'eau du canal dont il s'agit, faite par le § 1^{er}

de l'article 96 du règlement général, en date du 30 avril 1881, est applicable non seulement à ce canal, mais à tous ceux qui y débouchent et sont en libre communication avec lui.

Partie belge du canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque.

La partie belge du canal de Nieuport, par Furnes, à Dunkerque s'étend depuis la limite du royaume, sous Adinkerke, jusqu'à la tête aval de l'écluse de Furnes, à Nieuport, sur un parcours de 18,801 mètres.

ART. 1^{er}. Les dimensions maxima des bateaux mentionnés à l'article 1^{er} du règlement général sont les suivantes :

	DE NIEUPORT A FURNES.	DE FURNES A LA FRONTIÈRE FRANÇAISE.
Longueur, gouvernail compris . . .	45 ^m 00	40 ^m 00
Largeur	5 ^m 00	
Tirant d'eau	4 ^m 30	4 ^m 30

Les chiffres indiqués ci-dessus sont établis en supposant le canal à son étiage réglementaire, fixé à 2^m37 en contre-haut du busc amont de l'écluse dite « de Furnes », à Nieuport.

ART. 2. Les dimensions maxima des radeaux ou trains de bois sont les suivantes :

Longueur.	60 ^m 00
Largeur	4 ^m 50
Tirant d'eau {	1 ^m 50 de Nieuport à Furnes.
	1 ^m 00 de Furnes à la frontière française.

Les bateliers seraient d'ailleurs personnellement et civilement responsables, tant envers l'État qu'envers les tiers, des avaries que leurs bateaux pourraient occasionner dans le cas où ils seraient entraînés par le courant.

ART. 7. Les droits de navigation sont fixés à fr. 0.005 par tonneau de chargement et par kilomètre.

Les distances indiquées au tableau annexé au présent arrêté sous le n° 1 servent de base au calcul des droits.

ART. 8. Les bateaux qui sont déplacés en cas de baisse d'eau ou dans toute autre circonstance, par suite des ordres de l'administration des ponts et chaussées, et qui reviennent à leur point de départ, lorsque la cause qui a nécessité leur déplacement a cessé d'exister, sont exempts des droits de navigation correspondant à ces déplacements et du permis de circulation à vide.

Pour jouir de cette exemption, les patrons doivent être munis d'une déclaration signée par le conducteur des ponts et chaussées ou par un agent préposé à la police du canal. Cette déclaration est rédigée conformément au modèle annexé au présent arrêté sous le n° 2.

ART. 9. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à Nieuport et Adinkerke.

ART. 10. Les bateaux sont jaugés à Nieuport ou à Furnes par des experts commissionnés par l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, à moins qu'ils ne l'aient été sur quelque autre ligne de navigation, suivant les prescriptions du règlement général en date du 30 avril 1881.

ART. 11. La défense de détourner directement ou indirectement l'eau du canal dont il s'agit, faite par le § 1^{er} de l'article 96 du règlement général en date du 30 avril 1881, est applicable non seulement à ce canal, mais à

Les radeaux doivent être formés de tronçons de 20 mètres de longueur au maximum, pouvant rapidement être séparés les uns des autres en cas de nécessité.

ART. 3. Le halage est entièrement libre. Il peut se faire par hommes et par chevaux; il se pratique généralement le long de la route en gravier établie sur les digues du canal.

ART. 4. Le passage des bateaux aux écluses du Comte et de Furnes, à Nieuport, ne doit pas nécessairement s'effectuer suivant l'ordre d'arrivée lorsque les bateaux qui se succèdent sont trop grands pour être éclusés deux ou plusieurs à la fois; dans ce cas, les éclusiers ont le droit de comprendre dans le sassement d'un grand bateau un ou plusieurs bateaux de moindres dimensions.

ART. 5. Tous les ponts sont mobiles. Toutefois, il est enjoint aux bateliers de baisser les mâts de leurs bateaux au passage des écluses du Comte et de Furnes, à Nieuport, lorsque cette opération est possible et qu'elle permet le passage sans nécessiter la manœuvre des ponts tournants établis sur les écluses; en tous cas, ces ponts ne peuvent être ouverts pendant le quart d'heure qui précède le passage de la malle-poste d'Ostende à Nieuport ou *vice versa*.

ART. 6. En temps de crue, lorsqu'il est nécessaire de baisser partiellement les eaux du canal pour permettre les évacuations, les bateaux ayant un tirant d'eau trop grand en égard à la baisse à faire, doivent quitter immédiatement le canal, sur l'ordre qui en est donné par les agents de l'administration des ponts et chaussées, et les bateaux qui se présenteraient devant les écluses pour entrer dans le canal n'y seraient plus admis.

Dans le même cas, les bateaux qui sont admis à rester dans le canal doivent se placer aux endroits où le lit présente la plus grande profondeur et s'amarrer solidement.

tous ceux qui y débouchent et sont en libre communication avec lui.

Nos Ministres des finances et de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 avril 1883.
LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des finances,
CHARLES GRAUX.
Le Ministre de l'intérieur,
G. ROLIN-JAEQUEMYS.

ANNEXE I.

Canal de Plasschendaele à Nieuport.

Tableau des distances mentionnées à l'article 7 du règlement.

Distances kilométriques cumulées à partir de la tête aval de l'écluse du Comte, à Nieuport.	DÉSIGNATION	Distances kilométriques cumulées à partir de la tête amont de l'écluse de Plasschendaele.
	DES PONTS, ÉCLUSES, LIEUX D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT, ETC.	
21.018	Ecluse de Plasschendaele	0.000
20.603	Pont du chemin de fer de l'Etat (station de Plasschendaele)	0.415
19.303	Fabrique de sucre d'Oudenbourg	1.745
19.083	Canal d'Oudenbourg	1.935
18.207	Pont de Zandvoorde	2.811
15.097	Pont de Haagebrug	5.921
13.943	Pont du chemin de fer d'Ostende à Thourout	7.075
12.102	Pont de Snaeskerke	8.916
9.685	Pont de Leffinghe	11.333
6.212	Pont de Slype	14.806
3.627	Pont de Rattevalle	17.391
0.000	Ecluse du Comte, à Nieuport	21.018

Canal de Nieuport, par Furnes, à la frontière française.

Tableau des distances mentionnées à l'article 7 du règlement.

Distances kilométriques cumulées à partir de la tête aval de l'écluse de Furnes, à Nieuport.	DÉSIGNATION	Distances kilométriques cumulées à partir de la frontière française.
	DES PONTS, ÉCLUSES, LIEUX D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT, ETC.	
0.000	Ecluse de Furnes, à Nieuport (tête aval)	18.804
0.804	Débouché de l'écluse de l'Oostvaart	18.000
1.876	Pont du Pélican	16.925
4.963	Pont de Wulpen	13.838
9.671	Ecluse de Nieuport, à Furnes (tête aval)	9.130
15.216	Pont d'Adinkerke	3.585
18.804	Frontière française	0.000

(Extrait du MONITEUR BELGE du 22 avril 1883, n° 412.)

Ministères des Finances et de l'Intérieur.

ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES ET DES MINES.

Yser. — Règlement particulier complétant le règlement général du 30 avril 1881.

LÉOPOLD II, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 30 avril 1881, portant règlement général de police et de navigation des rivières et canaux administrés par l'État;

Sur la proposition de Nos Ministres des finances et de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le règlement général de police et de navigation, porté par Notre arrêté du 30 avril 1881, est, pour la partie belge de l'Yser, complété par le règlement particulier qui suit :

La partie belge de l'Yser à laquelle s'applique le présent règlement s'étend depuis le pont de Rousbrugge jusqu'à la tête aval de l'écluse d'Ypres, à Nieuport, soit sur un parcours de 42,077 mètres.

Arr. 1^{er}. Les dimensions maxima des bateaux et trains

ANNEXE II.

Déclaration pour exemption des droits de navigation dans les cas prévus par les articles 8 des règlements.

Le soussigné (1) déclare que, d'après les ordres qu'il a donnés dans l'intérêt du service, à cause (2)

le bateau (3) conduit par le nommé (4) doit quitter (5) pour aller stationner (6) jusqu'au moment où ce bateau pourra revenir à son point de départ, dès que la cause qui motive son déplacement aura cessé d'exister.

(7), le 188 .

(Signature.)

Vu au passage dudit bateau.

(8), le 188 .

(9) (Signature.)

(1) Qualité de l'agent. — (2) Baisse partielle des eaux ou toute autre circonstance à indiquer. — (3) Nom du bateau. Après le nom, indiquer si le bateau est à charge ou à vide. — (4) Nom et prénoms du patron. — (5) et (6) Indiquer l'endroit : rivage, quai, pont, écluse, port, bassin, etc. — (7) Lieu d'où est datée la déclaration. — (8) Lieu de délivrance du visa. — (9) Qualité de l'agent du service de perception ou de contrôle.

1202. — P. Weissenbruch, imp. du Roi.

de bois mentionnés à l'article 1^{er} du règlement général, sont les suivantes :

PARTIES DE LA RIVIÈRE.	BATEAUX.			RADEAUX OU TRAINS DE BOIS.			Observations.
	Long.	Larg.	Tirant d'eau.	Long.	Larg.	Tirant d'eau.	
	Métr.	Métr.	M. c.	Métr.	M. c.	M. c.	
Depuis la tête aval du pont de Rousbrugge jusqu'à la tête aval du pont d'Elzendamme	28	4	1 30	* 60	4 50	0 75	* Les radeaux doivent être formés de troncs de 20 mètr. de longueur au maximum, pouvant être rapidement séparés les uns des autres en cas de nécessité.
Depuis la tête aval du pont d'Elzendamme jusqu'à la tête aval du pont de Knocke	34	5	1 40	60	4 50	1 »	
Depuis la tête aval du pont de Knocke jusqu'à la tête aval du Haut-Pont à Dixmude	40	5	1 65	60	4 50	1 25	
Depuis la tête aval du Haut-Pont à Dixmude jusqu'à la tête aval de l'écluse d'Ypres, à Nieuport	46	5	1 80	60	4 50	1 40	

Les chiffres indiqués ci-dessus sont établis en supposant la rivière à son étiage réglementaire, fixé à 3^m02 en contre-haut du busc amont de l'écluse dite : « d'Ypres », à Nieuport.

Arr. 2. Le halage est entièrement libre. Il peut se faire par hommes et par chevaux; il se pratique sur la rive gauche de la rivière depuis Rousbrugge jusqu'à Nieuport.

Arr. 3. Le passage des bateaux à l'écluse d'Ypres à Nieuport, ne doit pas nécessairement s'effectuer suivant l'ordre d'arrivée, lorsque les bateaux qui se succèdent sont trop grands pour être éclusés deux ou plusieurs à la fois;

dans ce cas, l'écluseur a le droit de comprendre dans le sassement d'un grand bateau un ou plusieurs bateaux de moindres dimensions.

ART. 4. Tous les ponts sont mobiles. Toutefois, il est enjoint aux bateliers de baisser les mâts de leurs bateaux au passage de l'écluse « d'Ypres » à Nieuport, lorsque cette opération est possible et qu'elle permet le passage sans nécessiter la manœuvre du pont-tournant établi sur l'écluse; en tout cas, ce pont ne peut être ouvert pendant le quart d'heure qui précède le passage de la malle-poste d'Ostende à Nieuport ou *vice versa*.

ART. 5. En temps de crue, lorsqu'il est nécessaire de baisser partiellement les eaux de la rivière pour permettre les évacuations, les bateaux ayant un tirant d'eau trop grand eu égard à la baisse à faire, doivent quitter immédiatement la rivière sur l'ordre qui en est donné par les agents de l'administration des ponts et chaussées, et les bateaux qui se présenteraient devant l'écluse pour entrer dans la rivière n'y seraient plus admis.

Dans le même cas, les bateaux qui sont admis à rester dans la rivière doivent se placer aux endroits où le lit présente la plus grande profondeur et s'amarrer solidement.

Les bateliers seraient d'ailleurs personnellement et civilement responsables, tant envers l'État qu'envers les tiers, des avaries que leurs bateaux pourraient occasionner dans le cas où ils seraient entraînés par le courant.

ART. 6. Les droits de navigation sont fixés à fr. 0.005 par tonneau de chargement et par kilomètre.

Les distances indiquées au tableau annexé au présent arrêté, sous le n° 1, servent de base au calcul des droits.

ART. 7. Les bateaux qui sont déplacés en cas de baisse d'eau ou dans toute autre circonstance, par suite des ordres de l'administration des ponts et chaussées, et qui reviennent à leur point de départ lorsque la cause qui a nécessité leur

déplacement a cessé d'exister, sont exempts des droits de navigation correspondant à ces déplacements et du permis de circulation à vide.

Pour jouir de cette exemption, les patrons doivent être munis d'une déclaration signée par le conducteur des ponts et chaussées ou par un agent préposé à la police de la rivière. Cette déclaration est rédigée conformément au modèle annexé au présent arrêté sous le n° 2.

ART. 8. Les bureaux de perception des droits de navigation sont établis à l'écluse de la Fintelle et à Nieuport.

ART. 9. Les bateaux sont jaugés à Nieuport ou à Dixmude par un expert commissionné par l'ingénieur en chef directeur des ponts et chaussées, à moins qu'ils ne l'aient été sur quelque autre ligne de navigation, suivant les prescriptions du règlement général en date du 30 avril 1881.

ART. 10. La défense de détourner directement ou indirectement l'eau de la rivière, faite par le § 1^o de l'article 96 du règlement général en date du 30 avril 1881, est applicable non seulement à l'Yser, mais à tous les canaux qui y débouchent et sont en libre communication avec cette rivière.

Nos Ministres des finances et de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 18 avril 1883.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des finances,
CHARLES GRAUX.

Le Ministre de l'intérieur,
G. ROLIN-JAEQUEMYS.

ANNEXE I.

Tableau des distances mentionnées à l'article 6 du règlement.

DISTANCES KILOMÉTRIQUES CUMULÉES A PARTIR DE LA TÊTE AVANT DE L'ÉCLUSE D'YPRES, A NIEUPORT.	DÉSIGNATION DES PONTS, ÉCLUSES, LIEUX D'EMBARQUEMENT ET DE DÉBARQUEMENT, ETC.	DISTANCES KILOMÉTRIQUES CUMULÉES A PARTIR DU PONT DE ROUSBRUGGE.
42k077	Pont de Rousbrugge. . .	0k000
37.192	Pont de Stavele . . .	4.885
33.267	Pont d'Elzendamme . .	8.810
31.987	La Fintelle . . .	10.690
25.497	Pont de Knocke . . .	16.580
17.941	Pont sous le chemin de fer à Dixmude. . .	24.466
17.557	Haut-Pont à Dixmude . .	24.520
11.100	Pont de Tervaete . . .	30.977
7.400	Pont de Shoorbakke . .	34.977
3.200	Pont de l'Union . . .	38.877
0.000	Tête aval de l'écluse d'Ypres, à Nieuport . . .	42.077

ANNEXE II.

Déclaration pour exemption des droits de navigation dans les cas prévus à l'article 7 du règlement.

Le soussigné (1).
déclare que, d'après les ordres qu'il a donnés dans l'intérêt
du service, à cause (2).
le bateau (3).
conduit par le nommé (4).
doit quitter (5).
pour aller stationner (6).
jusqu'au moment où ce bateau pourra revenir à son point
de départ, dès que la cause qui motive son déplacement
aura cessé d'exister.

(7)., le 188 .

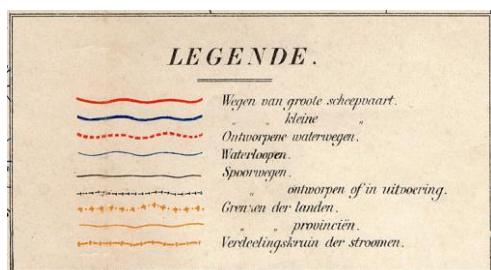
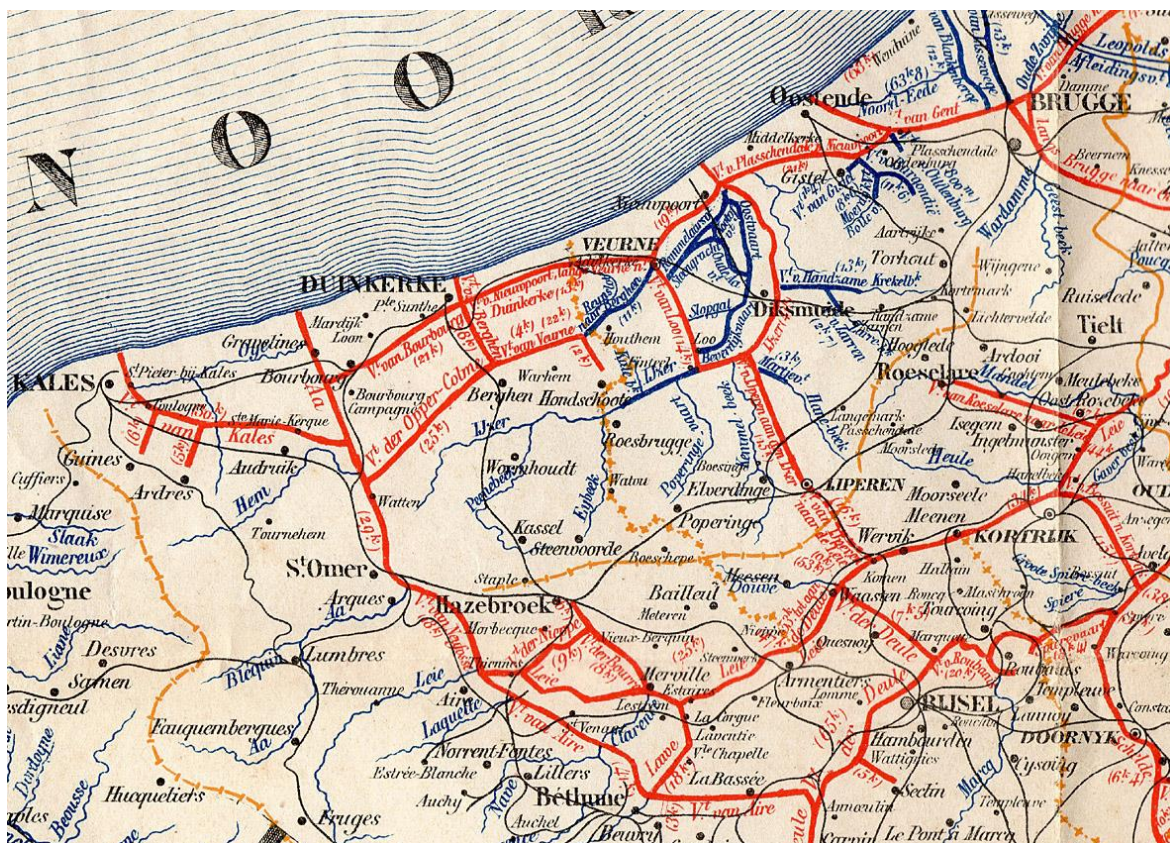
(Signature.)

Vu au passage du dit bateau.

(8)., le 188 .

(9) (Signature.)

(4) Qualité de l'agent. — (2) Baisse partielle des eaux ou toute autre circonstance à indiquer. — (3) Nom du bateau. Après le nom, indiquer si le bateau est à charge ou à vide. — (4) Nom et prénoms du patron. — (5) et (6). Indiquer l'endroit : rivage, quai, pont, écluse, port, bassin, etc. — (7) Lieu d'où est datée la déclaration. — (8) Lieu de délivrance du visa. — (9) Qualité de l'agent du service de perception ou de contrôle.



Het actiegebied van het schip LES DEUX SCEURS beperkte zich tot België en een deel van Noord-Frankrijk

De Eerste Wereldoorlog

Tijdens de Grote Oorlog van 1914-1918 werden de Nieuwpoortse sluizen zwaar beschadigd. Getuige hiervan zijn de talrijke prentkaarten uit deze periode. Het voortdurend militair geweld van de Duitsers gericht op Nieuwpoort en de sluizen heeft evenwel de onderwaterzetting van de IJzer-vlakte nooit kunnen beletten.

De inundatie van de frontstreek was niet eenvoudig. Het beheersen van het zeewater en het regenwater in functie van de militaire noodwendigheden gedurende de vier lange oorlogsjaren was een moeilijke opgave. De precieze omstandigheden van de onderwaterzetting zijn in detail beschreven in het boek van Paul Van Pul: OKTOBER 1914.¹⁶

¹⁶ Paul Van Pul: (2004) OKTOBER 1914. Het koninkrijk gered door de zee.



Bron: CARTE-GUIDE CAMPBELL N° 2
AR

Frontlijn van 1917

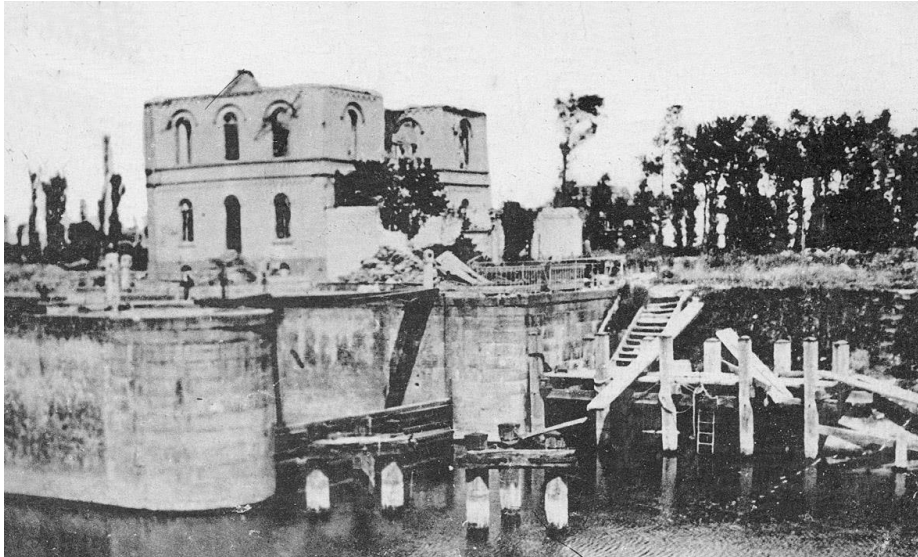
In het niet-bezette België was er voor de binnenvaartschippers niet veel te verdienen...



Foto uit de verzameling van wijlen Alfons Standaert. Hij was ooit radiotelegrafist aan het IJzerfront.

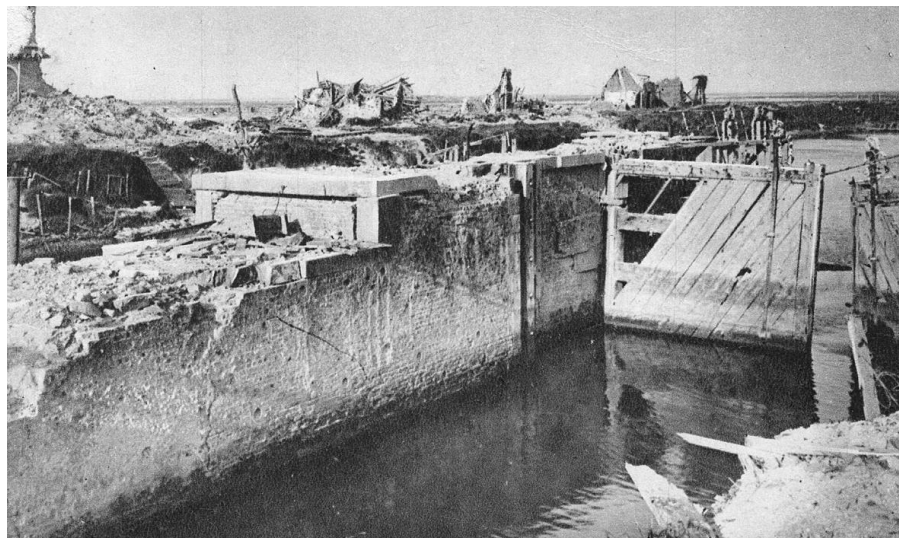
Wereldoorlog I: troosteloze waterlopen in een akelig oorlogslandschap. Dit was in de omgeving van de Knokkebrug, waar IJzer en het Ieperleele-kanaal samenvloeien.

Op 11 november 1918 werd het terug stil aan de sluizen. De granaatscherven werden opgeraapt en verkocht als "oud" ijzer; het puin werd geruimd en de bouwvakkers kwamen in actie, de sluizen werden hersteld. De mooie gebouwen die we kennen van op de prentkaarten van weleer, hebben we echter nooit teruggezien. Spijtig.



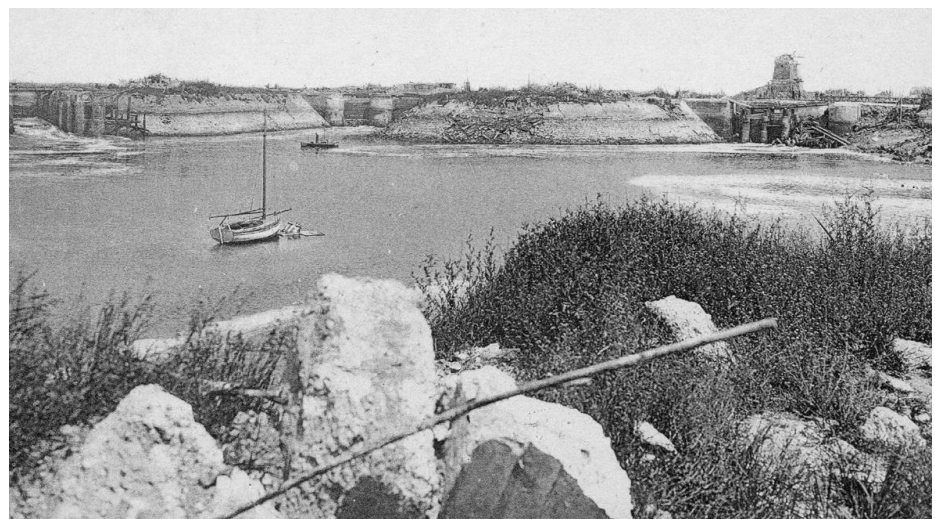
1915: overlaat Veurne-Ambacht: doorgang naar de eerste linies

Geschreven tekst op de rand van de foto:
*Souvenir
Passage pour aller aux
1^{res} lignes*

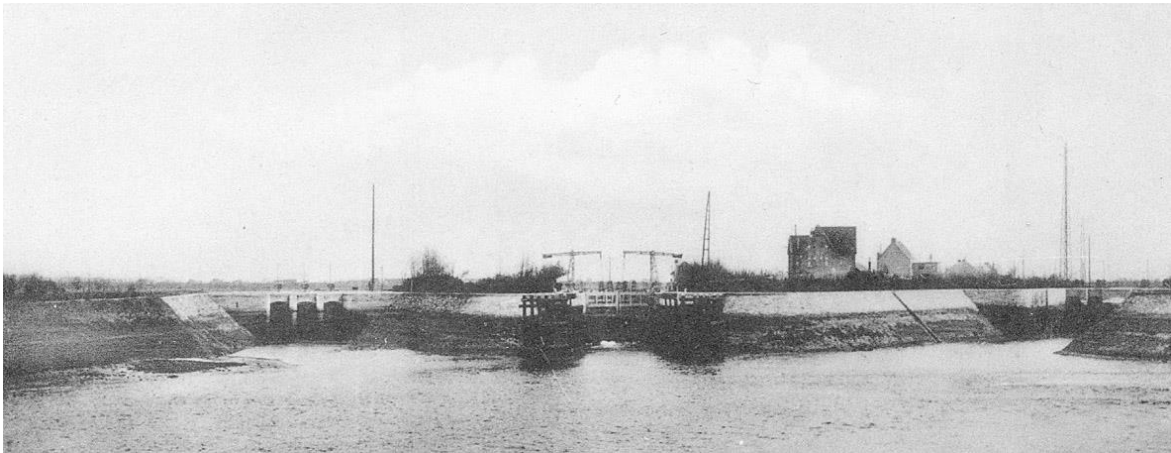


1918 : Het koninkrijk was gered door de zee. Veel speelreizigers, nu noemt men dat ramptoeristen, kwamen de troosteloze puinhopen van de sluizen bewonderen.

AR

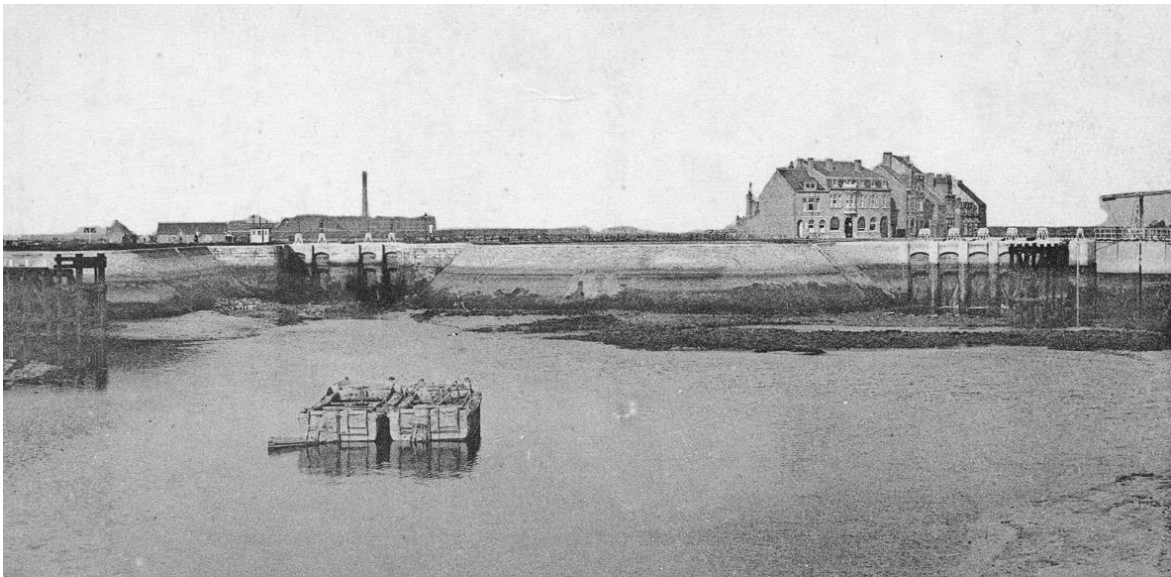


De wederopbouw van de sluizen en de bruggen



AR

V.l.n.r.: de overlaat van het Nieuw Bedelf, het Gravensas (let op de hoge houten telefoonpalen), de maalderij van Florizoone en de overlaat van de Kreek van Nieuwendamme



AR

Links: de overlaat van de Kreek van Nieuwendamme, ook bekend als het 'springsas'. Door het openen van de overlaat iets vóór laagwater werd de havengeul a.h.w. uitgeschuurd: de bij hoogwater aangevoerde slibdeeltjes werden door de waterstroom terug naar de zee gespoeld. Op de achtergrond: de boerderij van Gust en Marie Vanoverberghe-Gunst en de steenbakkerij (Ruls' fabriekje). Rechts: overlaat en het sas van de IJzer.



AR

De overlaat van het Nieuw Bedelf met zicht op de Lange Brug, ook bekend als de Palingbrugge¹⁷. Dit was een noodbrug ter aanvulling van de weg over de sluizen. Ook de tram reed over deze houten constructie. Pas in de jaren 50 van vorige eeuw werd er een nieuwe brug gebouwd.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

¹⁷ Genoemd naar de boerderij Palingbrugge. Op deze plaats staat nu het Albert I-monument.



AR

De gekanaliseerde IJzer. Het IJzerkanaal werd gegraven in 1660. Links, op de talud, ligt er een lege palingbeun.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht



AR

Het Iepersas en de overlaat na WO I. Rechts van de scheepsmast, de woningen van ex-schippers Kamiel en Renilde Stekelorum-Vergauwe; iets verder woonden Desiré en Euphrasie Verbrugghe-Catteeuw.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

De Tweede Wereldoorlog

10 mei 1940: een keerpunt in ons leven. Vanaf toen sprak men over ‘den eersten oorlog’.¹⁸ En nu was ‘den Duits’ weer op komst. Wij zagen in die periode allerhande, soms rommelige, troepenbewegingen en veel vluchtelingen.

Enkele dagen later waren we zelf op de vlucht, westwaarts, weg van ‘den Duits’, over de IJzer! Velen vreesden immers voor een herhaling van toestanden zoals in ‘veertien-achtien’.

Alles lieten we achter, ook de hond Boy. Het beest knabbelde graag maïs en zij kreeg een ganse bak voorgeschoteld. Zo kon Boy een tijdje verder.

Na enkele helse oorlogsdagen en nachten op de Groenendijk en uiteindelijk in een villa op de ‘Bings’¹⁹, zagen we op een zonnige morgen vanuit het kelderraam de eerste Duitse ‘Stiefels’ verschijnen op de Nieuwpoortse zeedijk.

Na een strenge controle mochten we terug naar huis. Onderweg zagen we op enkele plaatsen dode soldaten op straat liggen. Ook opgezwollen omgekomen dieren in de wei. Onze hond was nog thuis maar de ganse woning was overhoop gehaald.

Den Duits was terug van weggeweest. En nu? Zouden we misschien Duits moeten leren? Jawohl, Sperrgebiet, Schein, Lili Marlene, das Mädchen ist schon schön, Kartoffeln, danke schön, Kommandantur²⁰, auf Wiedersehen, Schweinehund... Onze kennis van die vijandige taal bleef beperkt.

En vanaf nu ook Duits zingen op school? ... und wir fahren gehen England... of ... Auf der Heide blüht ein kleines Blümelein, und das heißt Erika... De marcherende overwinnaars van 1940 konden goed zingen.

Onze hond Boy had het oorlogsgeweld tijdens de Duitse inval op haar eentje overleefd. Toch was ze veranderd. Vóór de oorlog bleef ze braafjes thuis maar na de woelige meidagen van 1940 ontsnapte ze vaak en ondernam ze lange zwerftochten waarvan ze pas dagen later terugkwam.



AR
*Roger samen met Boy vóór de kruideniers-
winkel aan de Brugsevaart nr. 4*

¹⁸ Toen was de oude spelling nog van toepassing.

¹⁹ Bings is de volkse benaming voor Nieuport-Bains of Nieuwpoort-Bad.

²⁰ Kommandeure in 't Nieuwpoorts.

Bij de inval van de Duitsers in mei 1940 werd de Veurne-Ambachtsluis beschadigd. Het kunstwerk werd in de eerste oorlogsjaren volledig afgebroken en herbouwd. Aan de rest van het sluizencomplex was er geen noemenswaardige schade. Het heeft evenwel niet veel gescheeld... Vlakbij de IJzersluis werd op de rechteroever het Hôtel de l'Yser vernield en op de linkeroever, op enkele meter van de ophaalbrug, viel er een bom op het gebouw van de dienst Bruggen en Wegen.



AR

Mei 1940. Slecht gemikt: de bruggen over de IJzer werden niet beschadigd, het Hôtel de l'Yser lag in puin!

De bezetting

Tijdens de bezetting zijn er heel drukke periodes geweest op de Nieuwpoortse binnenwateren. De bouw van ontelbare bunkers en geschutsstellingen langs de kust en op allerlei strategische plaatsen landinwaarts vergden indrukwekkende hoeveelheden aan bouwmaterialen. De binnenvaarders moesten op de kanalen heel vaak aanschuiven om te kunnen versassen. Op de luchtfoto van de Britse Royal Air Force is duidelijk te zien dat er grote activiteit heerste op het kanaal van Plassendale. Nabij het Gravensas was er een bijkomende losplaats opgericht door een Belgische firma. Veel scheepsladingen waren bestemd voor Frankrijk waar de bouwwoede van de Duitsers zo mogelijk nog groter was dan bij ons, daar werden ook lanceerinstallaties voor V1-raketten opgericht.

Door de RAF werd in al die jaren niets ondernomen om die goederentrafiek en de aanvoer van brandstof voor de V1-raketten, te verhinderen of te verstoren.

Verzetssensen van toen, die hun uiterste best deden om de Britten te informeren over de bouwactiviteiten van de bezetter, stelden zich vragen. Volgens sommigen hadden een paar dijkbreuken, ergens op de boerebuiten, het kanaal kunnen doen leeglopen en voor lange tijd onbevaarbaar maken. Wie weet stonden de beste strategen, samen met de beste stuurlui, weer eens niet op de juiste plaats.

Vanaf 1943 waren er wel schermutselingen waarbij binnenvaartschepen werden lastig gevallen met mitrailleurvuur. Zoiets gebeurde ooit op een zonnige middag aan het Veurnesas. De brug was opgehaald en vóór het bareel stonden er een aantal wachtende mensen. Opeens was er een enorm lawaai dat gepaard ging met het afvuren van een resem kogels die alom in het rond vlogen. Een vliegtuig bestookte het schip dat aan het versassen was. Iedereen ging aan het lopen, op zoek naar dekking die eigenlijk nergens te vinden was. Enkel het sluiswachtershuisje naast het sas bood enige bescherming. Met enkele dakpannen boven ons hoofd voelden we ons een beetje veilig!

De aanvaller en een ander vliegtuig dat ook in de buurt was hadden natuurlijk de luchtafweerbatterijen uit de buurt wakker gemaakt. Met het nodige hels lawaai werden die vliegtuigen bestookt met FLAK²¹-projectielen. De laagvliegende RAF-acrobaten werden niet geraakt. Plots werd alles akelig stil, alsof er niets was gebeurd.

Mijn schoolnamiddag was grondig ontredderd, zeg maar totaal om zeep. De schrik bleef dagenlang nazinderen.

Gedurende de bezetting werden er ook binnenvaartschepen gelost in de Nieuwpoortse haven. Voor de schippers was dat een welkome gelegenheid om de Duitsers te verschalken en een grote hoeveelheid haring aan boord te nemen. Het smokkelen van haring was een druk beoefende bezigheid in deze barre tijden.

Bij het operationeel worden van de V1-raketlanceerbasisen in Noord-Frankrijk werd er via de Nieuwpoortse kanalen ook brandstof voor deze helse tuigen aangevoerd met tankschepen. Aanvankelijk gebruikten de volgelingen van Von Braun en consoorten grote hoeveelheden zuivere alcohol.

Aan boord van de schepen werd er aan de verzegelde tanks geknutseld en vele liters alcohol verdwenen in alle richtingen. Aan land werd de zuivere alcohol dan uitgelengd en gemengd met de inhoud van mysterieuze (doch gemakkelijk te verkrijgen) ampullen die aan het brouwsel de gewenste smaak gaven, zoals cognac, jenever en vele andere zoete drankjes. Ersatz-cognac was, naar het schijnt, het beste product... Andere ampullen vielen best mee als smaakgever in vanillepudding.

Onvermijdelijk waren de Duitsers, na verloop van tijd, de dranksmokkel op het spoor gekomen. Een en ander was rap opgelost. Het toevoegen van een geringe hoeveelheid brandalcohol aan de lading was voldoende om de smaak van het hele zootje grondig te verpesten. Na verloop van tijd viel het aftappen onvermijdelijk stil.

In deze periode ontsnapte ook geen enkele lading kolen aan de vindingrijkheid van de schippers: een deel van de lading kwam nooit ter bestemming. Na het lossen kon de schipper zonder problemen zelfs het achtergebleven kolengruis uit het laadruim aan de man brengen.

²¹ FLAK : Luchtafweerkanon

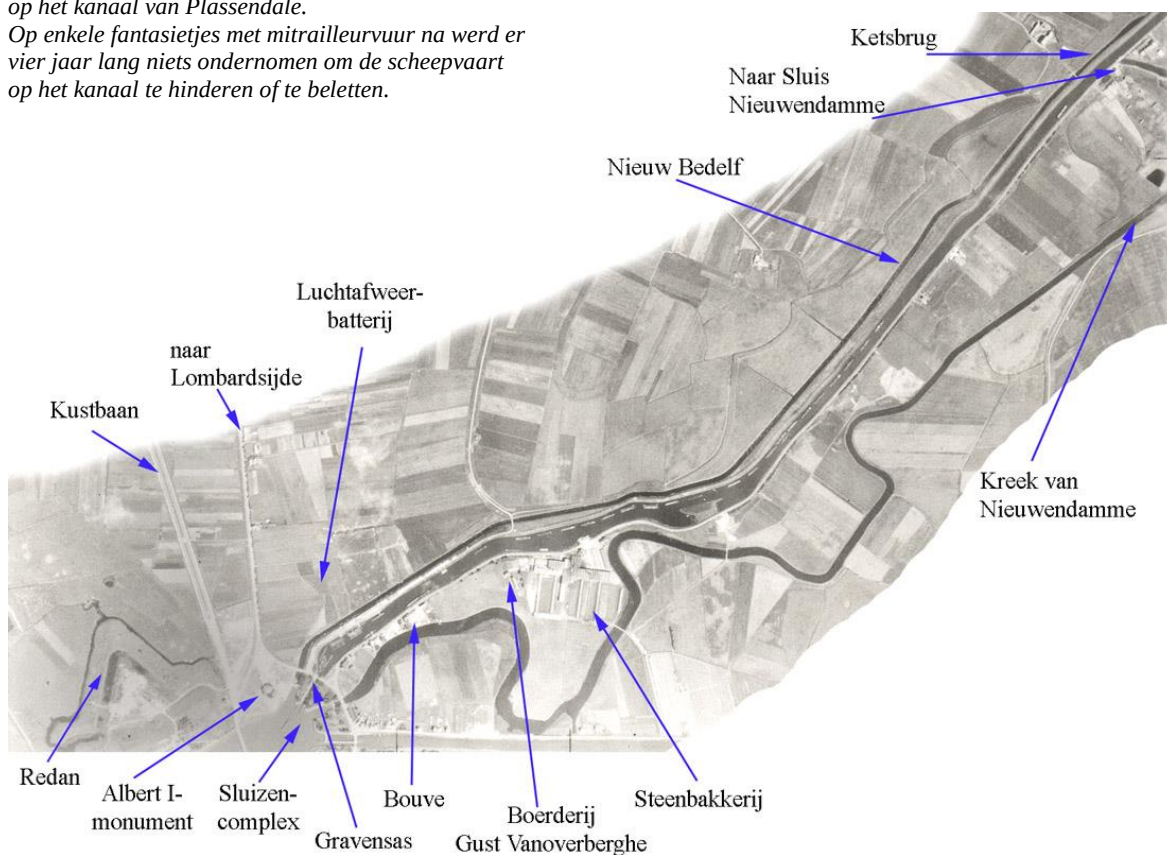


Met toelating NCAP.

Copyright: NCAP_ACIU_C_0110_2151 – 28 juli 1942 – ncap.org.uk

RCAHMS Enterprises Content Licence IMSL-IR-62497

De RAF had blijkbaar belangstelling voor de trafiek op het kanaal van Plassendale. Op enkele fantasietjes met mitrailleurvuur na werd er vier jaar lang niets ondernomen om de scheepvaart op het kanaal te hinderen of te beletten.





AR

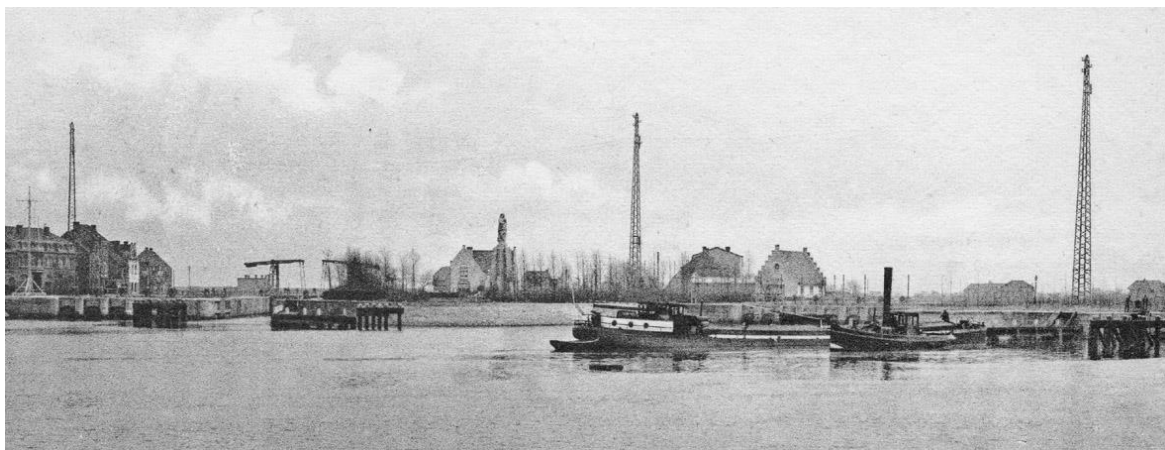
Het Veurnesas. Links het afwateringskanaal met in de achtergrond de overlaten. Rechts: de ophaalbrug met daarnaast het sluiswachtershuisje waarvan sprake in de tekst.



Foto 2015: P. Soetaert

Veurnesas

Een tijdje vóór de vermelde ‘luchtaanval’ op een onschuldig (?) binnenvaartschip was er ook al herrie geweest in de buurt van het Iepersas. Een tot boven Nieuwpoort verdwaalde Engelse kabelballon werd door de luchtafweer beschoten en belandde brandend tegen een hoogspanningsmast. Een deel van de stoffelijke resten van het tuig zijn dagenlang blijven hangen tussen het ijzerwerk van de mast. Af en toe vielen er brokstukken op de grond.



AR

De achterhaven van Nieuwpoort vóór WO II met links het Iepersas. De brandende ballon knalde tegen de middelste elektriciteitsmast. In het vaarwater zien we een ‘modern’ binnenvaartschip (motorschip) met daarnaast een sleepboot. Vóór WO II waren er steeds sleepboten in de buurt voor het slepen van één (of meer) houten binnenvaartschepen die niet waren uitgerust met een motor. Het gebouw met de trapgevel werd omvergekegeld in mei 1940, net zoals het ‘Hôtel de l’Yser’, uiterst links op de foto.

De herinnering aan de brandende ballon en het oorverdovend lawaai van de FLAK veroorzaakte bij mij een angstig gevoel. In de nabijheid van de plaats van het onheil kreeg de bovenhand. Dit zette mij aan tot lopen – aan de overkant van de straat natuurlijk – om daar zo vlug mogelijk vandaan te komen.

Nieuwpoortse kwatongen beweerden dat de ballon, samen met een handvol vogels, het enige was dat de luchtafweer van de Redan²² ooit uit de lucht had geschoten gedurende gans de oorlog.

In de buurt van de sassen bouwden de Duitsers een drietal bunkers: één aan het Veurnesas en één aan het Iepersas nabij het IJzermonument. Het derde exemplaar werd gebouwd bij de overlaten van het Nieuw Bedelf, nabij het Albert I-monument. Laatst vermelde bunker staat er nog steeds. Na de bevrijding werd het betonnen gedrocht bedekt met een laag aarde. In 2013 werd het bouwsel herontdekt (!!).

De bunker aan het Iepersas was blijkbaar enigszins militair belangrijk want daar stond er een wachtpost. Een van de soldaten was een grote man. Met zijn geweer op de schouder leek hij nog groter. Hij stapte statig in paradepas over en weer vóór de bunker. Het was een vriendelijke oudere man die door ons, schoolkinderen, bedacht werd met de bijnaam stakestief²³. Hij kon daar zelf om lachen, allicht wist hij niet wat wij uitkraamden. Andere wachten keken heel streng en sommigen liepen er lusteloos rond. Op een bepaalde dag werd de weg tussen de Veurnevaart en de IJzer afgegrensd met pinnekensdraad. Eerst mochten de kinderen nog door, nadien niet meer: alles was Sperrgebiet geworden.

²² Redan: plaats met oude militaire versterkingswerken aan de oosteroever van de Nieuwpoortse haven (zie foto blz. 31 en 36).

²³ Stakestief: zo stijf als een staak.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

De bunker nabij het Albert I-monument

Na de landing in Normandië op 6 juni 1944 begon iedereen een beetje nerveuzer te worden. De burgers waren blij dat de geallieerden in aantocht waren – en terzelfdertijd ongeduldig omdat het zolang duurde eer ze bij ons arriveerden.²⁴ De schippers hadden schrik omdat ze niet wisten op welke plaats ze zich zouden bevinden wanneer de hel losbrak. De kans was reëel dat ze schip en inboedel kwijtraakten door de grillen van de terugtrekkende Duitsers.²⁵ De aanvoer van bouwmaterialen verminderde en viel op de duur helemaal stil.

De weerstanders werden rumoerig, ‘den Duits’ en hun Belgische trawanten hielden alles en nog wat met argusogen en verrekijkers in de gaten. Er volgden arrestaties en men sprak zelfs van verraders.

Op een avond viel de Duitse havenpolitie binnen ten huize Bouve. Enkele jongens en meisjes kwamen daar regelmatig ’s avonds samen om te dansen op het gekras van een oude fonograaf. De meisjes werden naar huis gestuurd met het bevel om daar niet meer terug te komen. Enkele jongens vlogen de bak in. Iedereen had toen schrik voor een aanhouding. Zelden kwam men zonder meer vrij. Als het meeviel kon men rekenen op verbanning naar het andere uiteinde van België ofwel naar Duitsland om er te gaan werken. Gelukkig, drie dagen later waren de jongens terug thuis waar ze konden bekomen van het bijtend Duits gesnauw van de havencommandant. Bij de familie Bouve kwam er op zonnige dagen ook jong volk samen om te zwemmen in de Kreek van Nieuwendamme, achter het huis. Zoiets kon ook niet onopgemerkt blijven. De mannen van de luchtafweerstand aan de overkant van het Kanaal van Plassendale, vonden het veelvuldig komen en gaan van dat volkje verdacht. Vandaar het optreden van de havenpolitie.²⁶

Regelmatige samenkomsten van biljarters of kaartsters waren ook verdacht: soms werden ze verrast door Duits bezoek en de nodige, niet zo zachtzinnige, ondervragingen.

²⁴ Drie lange maanden na de landing in Normandië was Nieuwpoort aan de beurt om bevrijd te worden.

²⁵ Dit gebeurde o.m. te Nieuwpoort. Meerdere schepen werden tot zinken gebracht in de havengeul. De families kregen amper wat tijd om hun spullen aan de wal te brengen.

²⁶ Het had ook anders gekund. Normaal was zoiets niet de taak van de havenpolitie. Het was een meevaller dat louche figuren zoals bv. de Gestapo daar niet aan te pas gekomen waren.

De gemeentediensten werden ook menig keer overhoop gehaald. Men zocht er de personen die betrokken waren bij de aflevering van valse identiteitspapieren en/of 'uitreiking' van rantsoeneringskaarten aan personen die er geen recht op hadden zoals bv. overledenen enz.²⁷

Voor een aantal opgepakte weerstanders liep het minder goed af, zij kwamen in een concentratiekamp terecht.

Om luchtlandingen van de geallieerden onmogelijk te maken werd, in het laatste bezettingsjaar een deel van de IJzervlakte onder water gezet, o.m. via de Kreek van Nieuwendamme. De niet onder water gezette percelen werden voorzien van Rommelasperges. Dit waren puntige houten palen, soms met springladingen en al dan niet voorzien van horizontale draden. Veel opgeëiste burgers werkten toen bij de zgn. organisatie "Pit en Stake"²⁸ die toen belast was met de plaatsing van de houten paalconstructies.

Omwonenden van de Kreek hadden, waar nodig, een dam opgeworpen om het aanstromende zeewater uit hun woningen te houden. Bij hoogtij werd er brandhout opgevest, afkomstig van houten binnenlanders die door de Duitsers waren gedynamiteerd om de toegang tot de Nieuwpoortse haven te versperren.

In de laatste dagen van de bezetting werden er door de Duitsers ook enkele binnenvaartschepen opgeëist met de bedoeling om deze vaartuigen op het laatste ogenblik tot zinken te brengen in de sassen. Zover is het gelukkig niet gekomen. De Duitsers hadden blijkbaar onvoldoende tijd gehad om nog zulke manoeuvres uit te voeren. Die schippers waren hun boot niet kwijt en de sassen bleven intact.

De bevrijding

De eerste momenten van de geallieerde bevrijdingsactiviteiten in de sector Nieuwpoort verliepen nogal rustig. Een kolonne verkenners kwam aangereden van op de Brugsesteenweg. De Duitsers uit de omgeving gaven zich gewillig over aan enkele weerstanders. Een grote groep burgers – vanwaar die allemaal kwamen was mij een raadsel – waren uitbundig van contentement.

Toen de verkenners het Gravensas naderden werden ze opgemerkt door een Duitse observatiepost in de kerktoeren van Westende. Een Duitse batterij kwam onverwijd in actie en een reeks granaten kwam terecht op en nabij het Albert I-monument. De verkenners maakten dadelijk rechtsomkeer en de toegestroomde burgers vluchtten weg in alle richtingen. Na het inschieten²⁹ kwam een tweede salvo bij de brug terecht doch iedereen was daar toen al weg. De beschieting bleef echter urenlang aanhouden. Wie en waar de doelwitten waren wisten we niet. Iedereen schulde ergens en niemand waagde het om buiten te komen. Nadien zagen we veel granaatinslagen; het monument had ook rake klappen gekregen. Later in de nacht werd het rustiger en 's anderendaags waren de Duitsers terug in Nieuwpoort en op de sassen.

Bij hun definitieve terugtrekking dynamiteerden de Duitsers de bovenconstructie van enkele ophaalbruggen en een munitiedepot. Het sluizencomplex bleef verder intact omdat de weerstanders ondertussen de kans hadden gekregen om de ontstekingssystemen van de dynamietladingen in de talrijke brugkokers onklaar te maken. Enkele weken na de bevrijding werd het dynamiet uit de kokers gehaald en iets verderop zo maar op een hoop gegooid. Het spul bleef er dagenlang liggen tot men eens vijf minuten tijd had gevonden om het op te halen.

Alles samen kwam het sluizencomplex met weinig schade uit de oorlog te voorschijn. Zonder de acties van de weerstanders had het wellicht heel anders kunnen uitdraaien.

²⁷ Hierover meer op blz. 60.

²⁸ Dit was de bijnaam voor de firma's die belast waren met het oprichten van deze hindernissen.

²⁹ Een term uit het artilleriegebeuren. Bij het zgn. inschieten wordt de instelling van de kanonnen berekend (azimut, elevatie). Na de inslag van de granaten corrigeert men de instellingen volgens aanduidingen verstrekt door de waarnemer(s).



AR

1920: enkele bunkers van de Redan aan de oosteroever van de Nieuwpoortse haven. Op het einde van WO II, toen de Duitsers pas weg waren uit de streek, werden de schuilplaatsen gebruikt als opslagplaats voor munitie, landmijnen, Duitse handgranaten (de ontstekers lagen wel apart!), grote hoeveelheden dynamiet en andere springtuigen zoals bv. obussen en booby-traps. 's Nachts werd het terrein niet bewaakt (!). Als afschrikmiddel lagen er aan de straatkant enkele onschadelijk gemaakte landmijnen en enkele witte borden met een doodskop erop geschilderd (in 't rood). De openingen van de bunkers waren 'versperd' met enkele meter verroest prikkeldraad...



Foto 2015: P. Soetaert

De kreek van Nieuwendamme

Trafiek en vracht

Zoals in het verre verleden was er scheepvaartverkeer via Nieuwpoort richting Noord-Frankrijk en ook tot in de verste uithoeken van het IJzergebied. Vele jaren was er van dit westelijk front zogoed als geen nieuws. Verandering kwam er pas toen, na WO I, de houten binnenlanders zware concurrentie kregen van de *ijzeren* vaartuigen die uitgerust waren met een dieselmotor.

In de jaren dertig waren er zowel houten binnenlanders als motorschepen in gebruik. De motorvaartuigen waren meestal uitgerust met traaglopende diesels die voorzien waren van gloeikopcyinders. Het opwarmen van de motoren nam nogal wat tijd in beslag en ging gepaard met een hels lawaai veroorzaakt door de branders.

Zelden was een houten schip uitgerust met een motor. Als dat dan toch zo was, gebruikte men een buitenboordsysteem. De motor stond buiten op het achterdek en de schroef werd aangedreven door een ingewikkeld mechanisch overbrengingssysteem. Motorloze houten vaartuigen werden vanaf de wal voortgetrokken door één of meer paarden (ketsers) ofwel d.m.v. een tractor.

Soms waren er stoomsleepboten ter beschikking maar, vaak werd het schip voortgetrokken d.m.v. mankracht. In de praktijk was het meestal de schippersvrouw³⁰ die het schip trok terwijl de schipper het roer bediende en tussendoor 'een boom stak'. Dit was dan een flinke (gladde) houten stok welke voorzien was van een ijzeren 'haak' die in de bodem van het kanaal werd geduwd. Het andere eind van de 'boom' werd tegen de schouder geplaatst en zo hielp de schipper de boot voortduwen terwijl hij langs de 'gangboord' van het schip stapte. Met wat geluk kon men gebruik maken van de wind: dan werd er een zeil bijgezet.

Het naderen van een brug of sas met zo'n gevaarte was telkens een delicate operatie en de zenuwen waren dan, op zijn minst, goed gespannen. Wanneer een en ander niet naar wens verliep, ging men over tot het gebruik van krachttermen, al dan niet samen met getier en allerlei verwenningen. Er was er eentje die zijn vrouw bedacht met een reeks lieve woordjes zoals *putain, putain, putain...*

Toen die familie aan de Brugsevaart woonde, werd, bij echtelijke ruzies, die bij voorkeur buitenshuis plaatsvonden, dezelfde woordenschat even luidruchtig gehanteerd als ten tijde dat ze vaarden.

Om, bij het naderen van een brug, dukdalf of sas, eventuele te felle aanrakingen tussen het schip en staketsels, sluismuren enz. enigszins te temperen, werd er zonder aarzelen gegrepen naar de nodige stootkussens, -bollen of houten blokken om schade te vermijden of te beperken.

Vóór mei 1940 was er een buurtschip dat geregeld Nieuwpoort aandeed. Dergelijke schepen vervoerden diverse kleine ladingen stukgoederen. Zij waren een soort concurrent van het vervoer langs 'den ijzeren weg' en ook van de trams die in die tijden meestal ook een 'bagagewagen' meesleurden. De stopplaats van het buurtschip was de maalderij Florizoone alwaar de goederen konden worden afgehaald en/of afgegeven voor verzending van/naar bv. Diksmuide, Brugge of verder.

Terloops, er waren vóór de Tweede Wereldoorlog drie cafés aan de Brugsevaart: één uitgebaat door Florizoone, in 't begin van de straat. Iets verder was er het 'Schipperswelzijn' van Maurice Blomme en Rachel (Adeline) Eereboudt.³¹ Naast de burelen van de steenbakkerij was er de herberg van Pieter Norullie, de opzichter van de steenbakkerij.

³⁰ Grotere kinderen werden ook 'ingespannen' evenals de eventueel voorhanden zijnde schippersknecht (matroos).

³¹ Maurice Blomme en zijn zonen begonnen in 1946 een handel in bouwstoffen. Het bedrijf vestigde zich in 1955 aan de Pieter Deswartelaan. Later werd er op het industrieterrein een betoncentrale opgericht.

De lading van de binnenvaartschepen bestond veelal uit bouwstoffen zoals cement, zand, vele soorten klei en stenen. Ook kolen, granen, suikerbieten, hout, schroot, chemische producten enz... Na het lossen van de vracht was het schoonmaken van het ruim een hels karwei.

Aan de Brugsevaart waren er laad- en/of losactiviteiten voor rekening van de maalderij en kolenhandel Florizoone, de bouwstoffenhandelaars Jozef & Herman Blomme en iets verder in de straat, de firma Richard Bouve. Het laden en lossen van de binnenlanders gebeurde in principe met mankracht.³² Voor het uitvoeren van dergelijk beestenwerk werden er gespecialiseerde ploegen ingehuurd. Een tiental mensen werkten onder leiding van een ploegbaas, tegen een afgesproken prijs.

Wanneer er cement werd gelost, toen nog in zakken van 50 kilo, waren er in het scheepsruim een paar mensen die om de beurt een cementzak op iemands rug 'gooiden'. Deze klauterde met de zak de ladder op, liep over de houten plank naar de wal, de straat over en het magazijn binnen. Vandaar in looppas terug naar het schip, de ladder af enz. urenlang, dagenlang.

Het bijtende cement in de nek vermengd met een portie zweetdruppels werd dan afgeveegd met een natte vod of jutezak. Zand en/of keien lossen was nog erger beulswerk. Om de beurt jutezakken volscheppen in het ruim, de zware zak op de schouder hijsen enz... Soms was het zand of de keien druipnat. Beestenwerk was het.

Aan de Veurnevaart was reeds vóór de Eerste Wereldoorlog de tegelfabriek van Deswarte actief. Na de oorlog bouwde H. Deswarte een nieuwe fabriek onder de naam Produits Chimiques de Nieuport, iets verderop aan de Veurnevaart. PCN had een eigen aanlegsteiger. Daar loste men bariet³³ en laadde men litophone, een vervangproduct voor loodwit. Dit product werd meestal verscheept naar Antwerpen alwaar het werd overgeladen op zeeschepen. PCN had zelfs klanten in Indië. Genoemde producten waren op zijn minst ongezond, zoniet erg gevaarlijk. Zo'n spul behandelen met de blote handen zou nu niet meer kunnen.

Aan de Brugsevaart had Ruls' fabriek ook een eigen aanlegplaats. De maatschappij had vóór WO II een eigen binnenvaarder waarmee stenen werden vervoerd en/of speciale kleisoorten of andere grondstoffen werden aangevoerd.



AR

Toegang tot het Veurnesas vóór WO I. Rechts: de overlaat.

³² Enkel in de grote binnenvaarthavens waren er kranen en graanzuigers in gebruik. In onze contreien werden er pas kleine, mobiele kranen ingezet vanaf ca. 1946.

³³ Met bariet vervaardigde PCN het zgn. litophone, een grondstof voor de verfproductie.



AR

De Veurnevaart vóór WO I. Nabij het sas was de 'tegelfabriek' van H. Deswarte gevestigd. Die zgn. 'Swartensfabrieke' verdween in het puin van de oorlog doch niet zonder sporen na te laten. In 1938 lag er op enkele onbebouwde percelen nog steeds chemisch afval aan de oppervlakte. O wee als ge daar met uw blote knieën in terecht kwam: het leek wel verf. Na WO I stichtte dezelfde Deswarte een chemische fabriek buiten het centrum, een eind verder aan de Veurnevaart. De straat aan het Veurnesas noemt nu Pieter Deswartelaan en dat klinkt toch iets beter dan Brugsevaart als straatnaam.



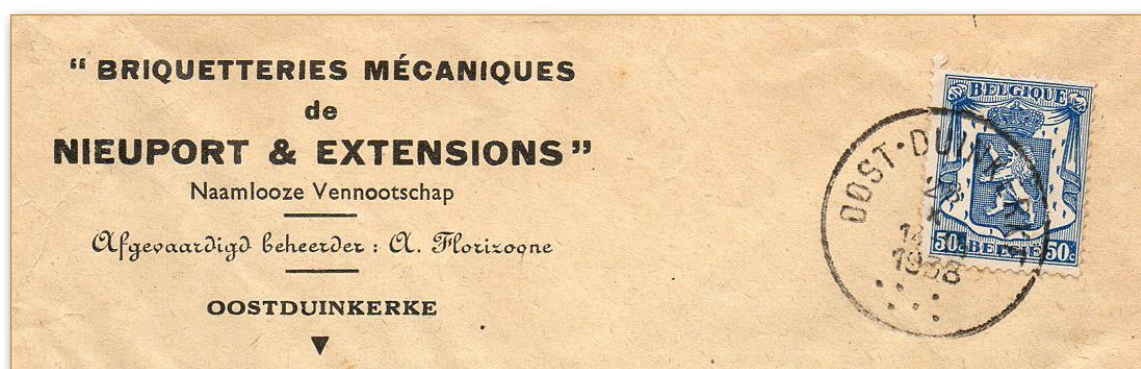
Foto 2015: G. Ghyselbrecht

De Veurnevaart

Ruls' fabriek

De 'Briqueteries Mécaniques de Nieuport et Extensions N.V.' was in de volksmond gekend onder de benaming 'de briekkerie' of meer nog Ruls' fabriek.

De officiële benaming van de N.V. werd nooit gebruikt tenzij op papier en op de voorgevel van het fabrieksgebouw. De volkse benaming heeft als oorsprong de naam Norullie. De allereerste opzichter die de 'briekbakkers' moest in toom houden was Henri Norullie, naar het schijnt een barse slavendrijver. Hij werd opgevolgd door zijn oudste zoon Pieter (onvriendelijk vervormd tot Pier Rul). Pier was ook geen van de gemakkelijkste maar op het fabrieksterrein hield hij een herberg open waar de lonen werden uitbetaald. Dat had soms een gunstige invloed op de onderlinge relaties wanneer de uitbetalingsdatum van de lonen in zicht was.



AR

Andere zonen van Henri werkten ook voor de fabriek: Louis was vóór de Tweede Wereldoorlog schipper op de 'binnenlander' van de fabriek. Charles was verantwoordelijk voor de treintjes die de kleine wagons (berlines³⁴) op het grote terrein rondzeulden met klei of met in open lucht gedroogde (of te drogen) stenen. René was verantwoordelijk voor het vervoer met de paarden. Met de paarden deed men niet alleen leveringen, ze werden ook ingezet op het fabrieksterrein, samen met de treintjes voor het vervoer op het smalspoor.

Reeds in 1899 was er een steenbakkerij actief op de site. Gedurende de Eerste Wereldoorlog lagen de installaties vlak op de frontlijn. Na de oorlog werd de N.V. met de onuitsprekbare Franse naam opgericht. De beheerder was Isidoor Florizoone, bijgenaamd 'Stok' of in betere dagen 'Stoksje'. Hij werd opgevolgd door zijn zoon Alberic. De N.V. exploiteerde niet alleen de grote fabriek langs het kanaal van Plassendale doch ook een ganse resem zogenaamde 'buitenovens' die dichtbij de kleigronden waren gelegen, in de wijde omgeving van Nieuwpoort. Eentje was heel dichtbij, niet ver van het Fort van Nieuwendamme. Anderen waren gelegen aan de Groenendijk, te Wulpen, Ramskapelle, Veurne enz...

Ooit stelde de fabriek meer dan 500 man te werk. Na de Tweede Wereldoorlog waren er nog ca. 300 man aan de slag.

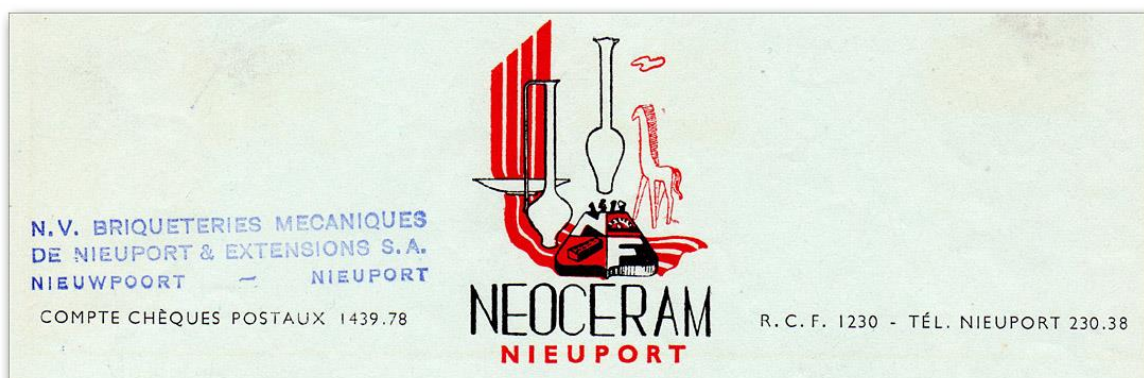
Aanvankelijk gebruikte de Nieuwpoortse fabriek klei uit de onmiddellijke omgeving (Sint-Joris). Na de Tweede Wereldoorlog werd klei aangevoerd uit de streek van Stuivekenskerke. In 1945 beschikte de maatschappij over twee nieuwe binnenvaartschepen van ruim 300 ton waarmee via de IJzer de klei kon worden aangevoerd die afkomstig was van hun terreinen rond Stuivekenskerke. Per reis kon, afhankelijk van de waterstand op de IJzer, zo'n 250 ton klei worden verscheept naar Nieuwpoort.

³⁴ De berlines waren gekend onder de benaming 'barlings'

‘die kolenbak’. Meestal was geduld de enige remedie om op den duur weer voldoende gas uit het vervloekte systeem te krijgen om dan eindelijk een eindje verder te kunnen rijden.

Ruls’ fabriek zal vooral bekend blijven door de fabricatie en levering van terracotta-bouwblokken voor de Basiliek van Koekelberg. Veel grote gebouwen werden opgetrokken met Nieuwpoortse gele ‘brieken’. Een van de imposantste is het kerkgebouw van Oostduinkerke. Ook het Albert I-monument werd gebouwd met speciale grote stenen vervaardigd met klei uit de front-streek.

Een andere naoorlogse activiteit was het vervaardigen van allerlei kunstwerken. Hiervoor was een aparte afdeling opgericht onder de benaming NEOCERAM. Kind aan huis was Arnost Gausse die daar zijn wereldberoemde paardenvisser tot leven bracht. Zeer bekend zijn ook de twee grote keramieken reliëfs van Jo Maes die door eigen personeel van de steenbakkerij werden opgesteld in de lokettenzaal van het PTT-gebouw³⁶ te Oostende.



AR



De paardenvisser van Arnost Gausse

AR

³⁶ Thans Cultuurcentrum De Grote Post



Ook het Albert I-monument werd gebouwd met speciale grote stenen vervaardigd in Ruls' fabriek met klei uit de frontstreek.

Foto 2015: G. Ghyselbrecht



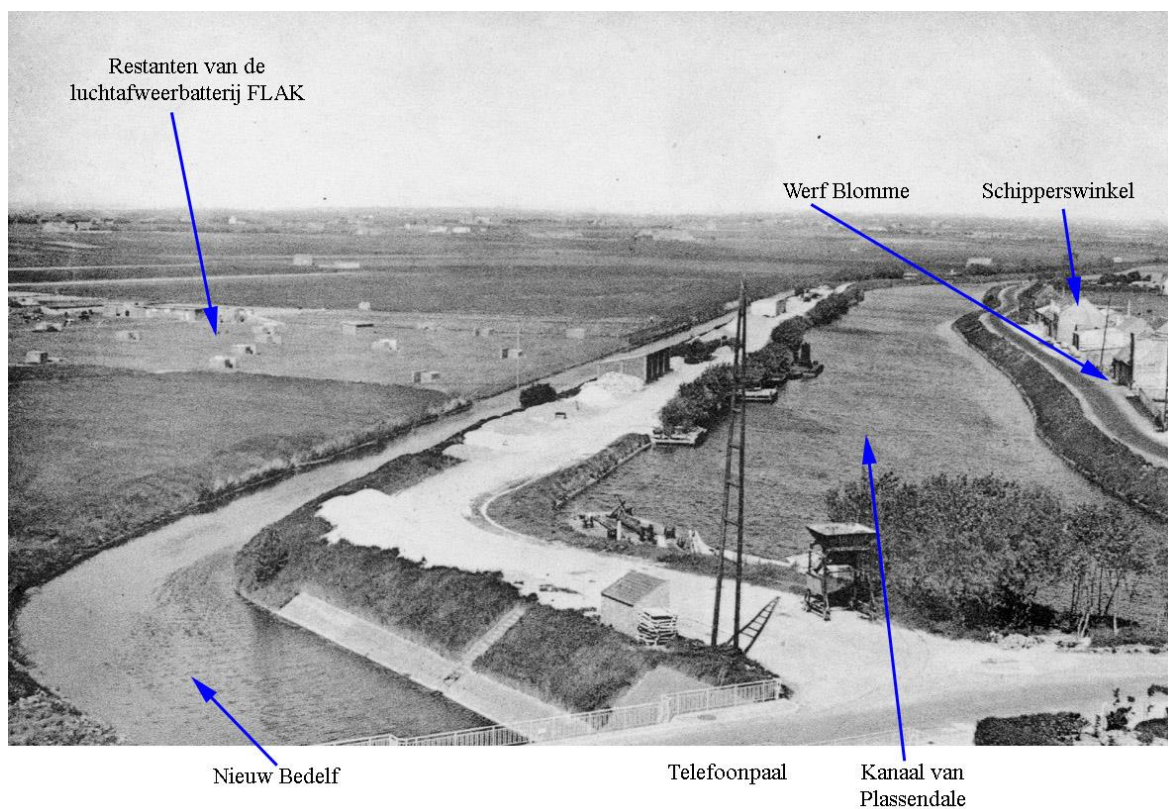
Vanaf 1960 begon de steenbakkerij te slabakken. Het bedrijf kwam in andere handen en de productie werd stilaan afgebouwd tot ze tenslotte helemaal ophield in 1980. De fabriek werd uiteindelijk gesloopt en op de site kwamen er vakantiewoningen.

Vaag zijn nog de door de tand des tijds kapotgevreten herinneringen aan het slavenwerk van de 'klietstekkers' (kleistekers) met hun speciale spades en aan de 'briekebakkers' die rondom de ovens dagelijks af te rekenen hadden met onmenselijk hoge temperaturen en een door merg en been dringende gasgeur.

Weg de ooit grootste werkgever van Nieuwpoort en omstreken en gedaan met de binnenvaartrafiek voor dit ooit zo bloeiende bedrijf.



De klistekkers van Ruls' fabriek



De Brugsevaart en omgeving ca. 1950. In deze periode waren de telefoonleidingen niet overal ondergronds, zeker niet op de buiten, waardoor ze nogal kwetsbaar waren bij stormweer. De masten aan de Brugsevaart waren berucht bij de RTT-elektriciens. Het uit elkaar halen van verstrengelde en/of afgebroken koperdraden was geen plezierige bezigheid op dergelijke hoogte.

AR



Foto 2015: G.Ghyselbrecht

De trafiek na de bevrijding

Na de bevrijding was het lange tijd erg stil op de Nieuwpoortse kanalen. De scheepvaart kwam slechts langzaam weer op gang. Sommige producten, o.m. cement en kolen, waren schaars. De aard van de scheepsladingen verschilde weinig ten opzichte van vóór WO II: kolen, granen, bieten, bouwstoffen e.d.m. en natuurlijk het chemisch spul voor en van de 'Produits Chimiques de Nieuport'. Ook werd er schroot aangevoerd voor de Firminy in de nabijheid van Duinkerke.³⁷

Een nieuwe sluis

In de jaren zestig van vorige eeuw werd aan de Brugsevaart, iets te oosten van de ex-steenbakkerij en amper op 1 km van de site Nieuwendamme, een grote sluis gebouwd in het vooruitzicht van goederentrafiek met grotere schepen. De geschiedenis herhaalt zich. Het nieuwe sas vormt nu, net zoals dit vroeger ooit het geval was te Nieuwendamme, de verbinding tussen het kanaal van Plassendale en de IJzer.

De nieuwe Stint-Jorissluis is 124 m lang en 12,5 m breed. Er zijn geen sluisdeuren maar op- en afsluizen.

De doorsteek naar het kanaal Nieuwpoort-Veurne-Duinkerke alsmede de aanpassing van de kanalen bleef ergens in een ministeriële doofpot zitten.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

Algemeen zicht op de Stint-Jorissluis

³⁷ Met 'Firminy' bedoelde men de staalfabriek te Leffrinckoucke opgericht in 1912 door de Société des Aciéries et Forges de Firminy. In 1917 behoorde het bedrijf tot de groep Empain-Schneider, onder de naam Creusot-Loire les Dunes. Op het kanaal Veurne-Duinkerke was er een loskaai van 560 m voor binnenvaartschepen tot 280 ton.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

De St.-Jorissluis met opgehaalde schuif

De teloorgang

De werken voor het optimaliseren van de waterinfrastructuur te Nieuwpoort en omstreken was een eeuwenlang durend karwei. Om de haverklap werd, tijdens de middeleeuwen, de uitvoering van de werken gehinderd of verhinderd door opeenvolgende belegeringen en oorlogen. Door het in dienst nemen van een nieuw sluisencomplex in 1885 beschikte men uiteindelijk over een uniek systeem voor het regelen van de waterhuishouding en de vlotte doorstroming van de goederentransport.

De teloorgang van de binnenscheepvaart in de streek had meerdere oorzaken:

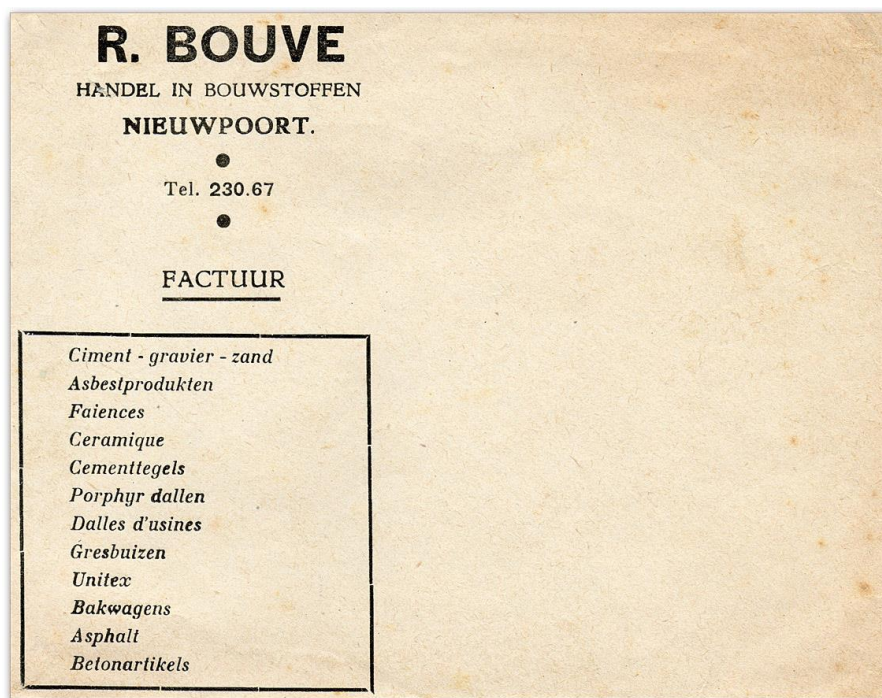
- de inzet van grotere schepen was niet mogelijk. Nabij Nieuwpoort werd er één nieuwe grote sluis gebouwd maar daar bleef het dan ook bij
- de fabrieken en bedrijven die gebruik maakten van de binnenvaart voor vervoer van grondstoffen en afgewerkte producten zijn één na één de mist ingegaan
- vanaf de jaren zestig was er een sterke toename van het vervoer langs de weg door middel van grote vrachtwagens

Vele honderden jaren noeste arbeid waren nodig om in onze contreien een goed functionerend waterwegensysteem op te bouwen. In recente tijden waren enkele decennia voldoende om onze binnenscheepvaart te laten belanden in de vergeethoek van de geschiedenis.

Er was ooit een tijd waar kluuten,
halve kluuten en centiemen nog
iets waard waren

2. DE SCHIPPERSWINKEL VAN MARTHA EN STAF

Martha Geryl³⁸ °1905 en Gustaaf Arnoys °1903 trouwden op 1 september 1926. Ze woonden een korte tijd op de Groenendijk bij Nieuwpoort-Bad³⁹ en verhuisden nadien naar Oostduinkerke-dorp. Staf was 'cimentier' (betonwerker) en werkte bij de firma Richard Bouve aan de Brugsevaart⁴⁰ nr. 2 te Nieuwpoort. Bouve was handelaar in bouwstoffen en het bedrijf vervaardigde ook allerlei betonartikelen zoals grafkelders, buizen en ringen van allerlei afmetingen, 'citernen' voor opslag van bv. regenwater, betonnen staken en platen voor afsluitingen (soms met versieringen!) enz.



AR

- Asbestproducten: buizen, koppelstukken, platen, bakken enz. Het materiaal was afkomstig van de ETERNIT-fabrieken van Kapelle-op-den-Bos. In die periode waren dergelijke producten alledaags. Nu zijn ze verboden.
- Asphalt: in hoofdzaak waren dat rollen geasfalteerd papier (in de volksmond: terrepapier) dat aangewend werd als dakbedekking (nu noemt men zo iets 'roofing'). Gedurende de oorlog was terrepapier een veel gebruikt artikel om tijdelijk de gesneuvelde ruiten te vervangen... tot er weer glas voorradig was.
- Betonartikels: deze werden vervaardigd in eigen werkplaatsen.

³⁸ De familie GERYL heeft als stamvader Josephus GERILLO, afkomstig uit het koninkrijk Napels. Hij was ooit militair bij het garnizoen in Nieuwpoort. Na zijn uittreden uit het leger werd hij poorter aldaar en huwde hij op 26 juli 1691 met de Nieuwpoortse Anna MYCKE. Het gezin woonde in de leperstraat en hield er een café open, genoemd 't Sonneke.

³⁹ Tot in 1949 behoorde Nieuwpoort-Bad tot het grondgebied van Oostduinkerke.

⁴⁰ De huisnummers zijn al een paar keer gewijzigd: Nr. 2 is nu 32, nr. 4 is nu 30 nr. 10 bestaat niet meer.

HANDEL IN BOUWSTOFFEN EN BETON ARTIKELEN

RICHARD BOUVE

Brugsche Vaart, 2

Mr. Arnoys G.

NIEUWPOORT

Nieuwpoort.

Telefoon: 23067

NIEUWPOORT, DEN 15 - 10 - 1947.

F A K T U U R .
----- Duplicata Nr. 7543

7 zakken artificieel D.R.	332,50
10 zakken rijnzand	87,50
5 zakken cement	150,-
3 dalles d'usines	12,-
1 M/2 Tegels	86,50
10 B. ijzer	30,-
taks	<u>7,70</u>
	706,20 fr.
	=====

Echt en waar verklaard voor de som van fr:

Zeven honderd en zes fr. 20

maif

AR

Cement werd per 50 kg verpakt in papieren zakken (plastiekfolie bestond toen nog niet). Het zand (zgn. rijnzand) werd in dikke jutezakken geschept. Het 'leeggoed' moest men wel terugbezorgen aan de handelaar.

Tijdens het zomerseizoen werkte Martha 'op de Bings' bij een rijke familie als kinderverzorgster en duivel-doet-al. In 1929 werd het huis aan de Brugsevaart nr. 4 aangekocht. Staf hoefde voortaan niet ver meer te lopen naar zijn werk.

In 1930 begon Martha met een kruidenierswinkel. Veel klandizie was er niet aan de Brugs-
evaart want er woonden weinig mensen in de buurt. Anderzijds was een winkel vlakbij de vaart wel interessant voor de schippersfamilies.

De binneninrichting van de winkel, zoals rekken en kastjes, werd ineengetimmerd door Staf die handig was met hamer en zaag. De 'toog' (=toonbank), afkomstig van mijn grootvader's herberg, was gemaakt van spiekspens (peach-pine) een uitheemse houtsoort. In die tijd was dergelijk hout een luxe-artikel.



Martha, Staf en hun zoontje Roger °1933 in de beginjaren van de schipperswinkel

AR



AR

SOCIÉTÉ ANONYME DES
Brevets Van Berkel
 DÉPARTEMENT DE VENTE
 139, Rue Saint-Denis, 139
 FOREST-BRUXELLES
 Tél. 44.48.90 (4 lignes)

ÉCHÉANCE
 VERVALDAG 1 janvier 1931

Reçu de *M.* ARNOYS G. *13025* Fr. 120
 Ontvangen van 4, Brugschevaart Nieuwpoort Sas

La somme de Honderd twintig Frank.
 De som van

suivant facture du 9-4-30.
 volgens factuur d.d.

dont nous créditons votre compte
 waarvoor wij Uwe rekening crediteeren

Soc. an. des Brevets Van Berkel
 DÉPART. DE VENTE

W. Janssens

B.G.F.O.
 165374
 R BR.

BARQUE GENERALE
 N 006198 P
 1653758 AA

LUX. N 38 - 30.000 - SEPT. 30



BLOKKEN en PANTOFFELS GROOTHANDEL



A. RUYSSCHAERT-DEJAEGER

Molenmeersch 7 - BRUGGE

— Telefoon : 342.64

— Postcheck : 8 3 9. 2 6

— H. R. 8145

Nº 1712

Brugge, de 5 Oktober 1951

M *Armoys Brugge vaart 4 Mennepont* DEBET
voor levering van het volgende :

AANTAL PAREN	SOORT	PRIJS PER PAAR	TOTAAL
13	halfhoge mans gewicht	33 -	429 -
2	hoge gewichte 26 en	33 -	66 -
8	hoge wilgen	43 -	344 -
			839 -
	<i>Tax 4,50%</i>		37 80
			876 80
ALBERT RUYSSCHAERT 30F 15 OCT 1951 3G 801112 BRUGGE ALBERT RUYSSCHAERT 75F 15 OCT 1951 5F 234015 BRUGGE ALBERT RUYSSCHAERT 0.80 15 OCT 1951 4R 391849 BRUGGE			
<i>Volwassen Ruysschaert</i>			

(1) Nationaliteit van herkomst of verworven nationaliteit. Voor de verworven nationaliteit vult men de wijze en den datum der verwerving in.
(2) Eerst de filialen en bijkantoren in België opsommen, daarna die in de kolonie en, ten slotte, die in het buitenland.
(3) Zoo de op dit blad voorbehouden ruimte te klein is, zal het vervolg van de vermeldingen onder deze rubriek worden overgedragen op door de griffie af te leveren bijbladen.

FORMULIER A. — KOOPLIEDEN.

Handelsregister van *Keuren*

N^o *5749*

Folio *65*

Opgave van Hoofdinschrijving

1. Naam, voornamen en woonplaats : 2. Plaats en dagteekening van geboorte: 3. Nationaliteit (1) :

Arnoys Gustaaf
Peypsocht
Kunypoot

St Joris op zee
7 oktober 1903

Belg

4. Huwelijksche voorwaarden, naam van den echtgenoot: *Gerijl Mortha*

Dagteekening van het huwelijk of van de beslissing waarbij het contract is gewijzigd :

1 Septembre 1926 *Zonder contract*

5. Machtiging om handel te drijven (gehuwde vrouw — minderjarige), dagteekening der akte :

6. Handelsnaam waaronder het bedrijf of de handel wordt gedreven : *Arnoys Gustaaf*

7. Aard van het bedrijf of van den handel : *Bruidenierswaren (Winkelier)*

8. Datum waarop de exploitatie van de handelszaak in het rechtsgebied is begonnen : *sedert 1930*

9. Adres van de hoofdzaak : *Kunypoot Brugeschwaart 4*

10. Directeurs of gevolmachtigden van de hoofdzaak : namen, voornamen, woonplaats :

11. Filialen en bijkantoren (2) : a) in België; b) in de kolonie; c) in het buitenland :

Adres :

(3)

De ondergeteekende *Arnoys Gustaaf* verklaart deze opgave echt en waarachtig.

Gedaan te *Keuren*, den *10 Septembre 1940*

(Handteekening.)

Arnoys Gustaaf

Vermeldingen te doen door de Griffie.

Ingeschreven ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te *Keuren*

den *10 Septembre 1940*, onder n^o *5749*, boekdeel *80*, jaar *1940*, folio *65*

Ontvangen *vijf en twintig* frank.

De referendaris griffier,



De referendaris griffier

AR

1940: hernieuwde 'inschrijving van de schipperswinkel in het handelsregister'

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was er voedselschaarste. Alles en nog wat was gerantsoeneerd of gereguleerd. Iedere burger kreeg een rantsoeneeringskaart en daarmee moest men zich iedere maand naar het gemeentehuis begeven (en meestal lang aanschuiven). Daar werd er een couponnetje van de kaart afgeknipt en in ruil daarvoor kreeg men een blad met zegeltjes die geldig waren gedurende de lopende maand. Iedere zegel was voorzien van een productnummer. De kleur en het motief van de zegel veranderde iedere maand.

Bij het begin van de maand verscheen er in het Belgisch Staatsblad (en nadien in de kranten) een lijst met de in die maand beschikbare producten en de te verkrijgen hoeveelheden.

KONINKRIJK BELGIË
 GEMEENTE **NIJWFOORT** N° **E 677091**
 Adres *Ingelsche vaart 4*
 Identiteitskaart+ N°
 Verblijfstoelating+ N°
 Kind++ N° *8181*
 Naam *Arnoys*
 Voornamen *Roger*
 Burgerlijke Stand *getrouwd*
 Nationaliteit *Belg*
 Geboren te *Nieuwpoort*
 Den *24-4-1913*
 194
 De Burgemeester,
 (of: zijn afgevaardigde)
 Zegel van den Gemeentefdiens *15*
 + Doorhalen wat niet past.
 ++ N° der identiteitskaart van den persoon die de rantsoeneeringskaart ontving.
MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

RANTSOENEERING
 N° **E 677091**

RANTSOENEERING
 N° **E 677091**

RANTSOENEERING
 N° **E 677091**

‘Rasjoenkaart’ van Roger Arnoys, kind nr. 8181 (dit was het nummer van de eenzelveigheidskaart van het gezinshoofd) ^{AR}

Met de zegels kon men zich dan bevoorraden in één welbepaalde kruidenierswinkel waar men als vaste klant officieel moest ‘ingeschreven’ zijn. Er waren ook ‘zwarte zegels’, zo genoemd naar hun kleur. Die zegels werden uitgereikt o.m. aan personen die zware arbeid verrichtten. Met die zegels had men recht op enkele voedingswaren als bijrantsoen. ‘Den Duits’ had ook speciale zegels maar militairen had men liever niet als klant.

Af en toe waren er afwijkingen op een of ander artikel van de rantsoeneringsbeschikkingen.⁴⁴

De kleinhandelaar, van zijn kant, moest in het bezit zijn van allerlei vergunningen, bv. voor aan- en verkoop van bepaalde producten en een ‘Toelatingsbewijs tot verblijf in de stad Nieuwpoort’.

⁴⁴ De kleinhandelaars deden er best aan om een abonnement te nemen op het Belgisch Staatsblad. Dit was het enige middel om met absolute zekerheid te vernemen wat er iedere maand precies aan de hand was met de ravitailering.

TABEL der RANTSOENEERING

geldig van 7 Mei tot 5 Juni 1941.

Artikel 1. — Met ingang van 7 Mei zijn de zegels in geelbruine tint op blauwen ondergrond vervallen. Het is verboden ze nog te gebruiken.

Van dezen datum af tot 5 Juni 1941, gelden alleen de blauwe zegels op rooden ondergrond.

Artikel 2. — Met ingang van 7 Mei 1941 is de rantsoeneering van de eetwaren geregeld volgens onderstaande tabel :

Geldige zegel	PRODUKT	Dagelijksch rantsoen	Tot. rant. v. 30 dag.	Hoef. p. zegel	Aantal zegels voor één tijdperk
1	Naar keuze :				
	a) Keukenbrood	225 gr.	6 k. 750	225 gr.	30
	b) Meel zooals wettelijk voorzien . .	170 gr.	5 k. 100	170 gr.	30
	c) Deegwaren vervaardigd uit tarwemeel gebuild tot 85 t. h. . .	150 gr.	4 k. 500	150 gr.	30
	d) Deegwaren vervaardigd uit rogemeel gebuild tot 65 t. h. . .	125 gr.	3 k. 750	125 gr.	30
	e) Biscottes vervaardigd uit tarwemeel gebuild tot 72 t. h. . .	125 gr.	3 k. 750	125 gr.	30
	f) Dieetlevensmiddelen, welke ten hoogste 140 gr. tarwe, gebuild tot tot 72 t.h. bevatten en in het geheel niet meer dan 175 gr. wegen	175 gr.	5 k. 250	175 gr.	30
	g) Peperkoek	250 gr.	7 k. 500	250 gr.	30
	h) Banketgebak	450 gr.	13 k. 500	450 gr.	30
2	Gebrande mout of gebrande gerst . .	3,3 gr.	100 gr.	33 gr.	3
3	Margarine	6,6 gr.	200 gr.	66 gr.	3
4	Boter	8,3 gr.	250 gr.	83,3 gr.	3
5	Voorloopig onbenut				
6	Geraffineerde suiker, kristalsuiker, korrelsuiker, kandysuiker, overgevoet, bruine suiker, ruwe suiker en naprodukt	33 gr.	1 kg.	333 gr.	3
7	Havergort en haverderivaten . . .	3,3 gr.	100 gr.	33 gr.	3
8	Zetmeelhoudende producten andere dan haverderivaten en aardappelmeel (niet gerantsoeneerd) ; droge peulvruchten, rijst en derivaten, mais en derivaten, enz. . .	—	50 gr.	16,5 gr.	3
9	Voorloopig onbenut				
10	Versch en bevroren vleesch (20 t. h. beenderen inbegrepen voor varkensvleesch ; 25 t. h. beenderen inbegrepen voor rund- en paardenvleesch ; 30 t. h. beenderen inbegrepen voor kalbshvleesch, schape en geitenvleesch) ; conserven en alle preparaten, om 1 even welke de daarin voorkomende verhouding vleesch weze . .	35 gr.	1 k. 050	35 gr.	30
12	Voorloopig onbenut				
13	Kunsthoning, invertsuiker en vloeibare suiker, suiker en kandysiroop, broodsmersel	7,5 gr.	225 gr.	75 gr.	3
14	Confituur en gelel, fruit en bieten-siroop, vruchtenmoes, ten minste 30 t. h. suiker bevattend	15 gr.	450 gr.	150 gr.	3
20	Aardappelen	500 gr.	15 k.	2 k. 500	6

ARTIKEL 3. — Mits overlegging van geneeskundig getuigschrift mogen de zieken, bij den gemeentelijken dienst, ieder zegel nr 4 tegen drie zegels nr 11 ruilen. De aldus geruilde zegels nr 4 worden op het geneeskundig getuigschrift geplakt en onmiddellijk geannuleerd.

Voor de personen lijdend aan ongeneeslijke of chronische ziekte, wordt er maar een enkel getuigschrift vereischt. De volgende maanden plakt de aangestelde beambte de geruilde zegels nr 4 op een blad ongezegeld papier, dat door den gerechtigde voorgelegd wordt en de op het geneeskundig getuigschrift voorkomende aanduidingen vermeldt, te weten : naam van den geneesheer, naam van den zieke, aard van de kwaal en datum van aflevering.

BERICHT.

SUIKER VOOR KONFITUREN.

Er zal gedurende de maanden Juni en Juli, met het oog op de bereiding van konfituren, een bijrantsoen van 1 kilogram suiker (d.i. 2 kilogram per persoon) uitgedeeld worden.

BROOD EN MEEL.

Het is aan de bakkers en kleinhandelaars verboden voor den verkoop van brood of meel aan te nemen :

- 1) van 7 tot 13 Mei, de zegels Nr 1, genummerd van 10 tot 30 ;
- 2) van 14 tot 20 Mei, de zegels Nr 1, genummerd van 17 tot 30 ;
- 3) van 21 tot 27 Mei, de zegels Nr 1, genummerd van 24 tot 30 ;

ZWARTE MARGARINEZEGELS.

Van 7 Mei 1941 af, zullen de werklieden waarvan sprake in de besluiten van 4 Nov. 1940 en 10 April 1941, respectievelijk 2 bijzegels voor margarine voor 3 werkelijke werkdagen ontvangen (werklieden die ondergrondse arbeid verrichten) ; 2 bijzegels voor margarine voor 9 dagen arbeid (andere bedoelde categorieën van werklieden).

Het is uitdrukkelijk verstaan : 1) dat al de zwarte margarinezegels, door de verbruikers vanaf 7 Mei 1941 aangeboden, nog slechts op 66½ gram margarine recht geven, zelfs indien ze op een voorgaande periode betrekking hebben ; 2) dat het aantal zwarte zegels door de werkgevers na 6 Mei afgegeven volgens de nieuwe grondslagen dient berekend. De werkgevers moeten den normalen datum van de afgifte der zegels niet wijzigen.

ZEGELS TEN GEBRUIKE VAN DUITSCHE BURGERS EN MILITAIREN.

Vanaf 7 Mei, zullen de Duitse burgers en militairen blauwe zegelbladen (Lebensmittelkarte) ontvangen. De militairen zullen insgelijks blauwe zegels ontvangen met de vermelding «Kuchen», «Kaffee» en «Zucker», waarmee ze zich die waren kunnen aanschaffen.

TABEL der RANTSOENEERING

geldig van 6 Juni tot 5 Juli 1941.

50 GRAM BROOD meer voor elken ongebruikten deelzegel voor aardappelen.
EEN DUBBEL RANTSOEN SUIKER

Geldige zegel	PRODUKT	Dagelijksch rantsoen	Töt. rants. v. 30 dag.	Hoef. p. zegel	Aantal zegels voor één tijdperk
1	Naar keuze :				
	a) Keukenbrood	225 gr.	6 k. 750	225 gr.	30
	b) Meel zooals wettelijk voorzien ..	170 gr.	5 k. 100	170 gr.	30
	c) Deegwaren (uit tarwemeel) .. .	150 gr.	4 k. 500	150 gr.	30
	d) Deegwaren (uit roggemeel) .. .	125 gr.	3 k. 750	125 gr.	30
	e) Beschuit (uit tarwemeel) .. .	125 gr.	3 k. 750	125 gr.	30
	f) Dieetlevensmiddelen	175 gr.	5 k. 250	175 gr.	30
	g) Peperkoek	250 gr.	7 k. 500	250 gr.	30
	h) Banketgebak	450 gr.	13 k. 500	450 gr.	30
2	Gebrande mout of gebrande gerst ..	3,3 gr.	100 gr.	33 gr.	3
3	Margarine	3,3 gr.	100 gr.	33 gr.	3
4	Boter	11,7 gr.	350 gr.	117 gr.	3
5	Voorloopig onbenut				
6	Geraffineerde suiker, kristalsuiker,	66 gr.	2 kg.	666 gr.	3
7	Haverwort en haverderivaten .. .	3,3 gr.	100 gr.	33 gr.	3
8	Zetmeelhoudende produkten .. .	—	50 gr.	16,5 gr.	3
9	Voorloopig onbenut				
10	Versch en bevroren vleesch	35 gr.	1 k. 050	35 gr.	30
12	Voorloopig onbenut				
13	Kunsthonig en vloeibare suiker .. .	5 gr.	150 gr.	50 gr.	3
14	Confituur of gelel	7,5 gr.	225 gr.	75 gr.	3
20	Aardappelen	500 gr.	15 k.	2 k. 500	6

Art. 3. — Om te voorzien in de ontoereikendheid van de aardappeluitdeelingen, kunnen de houders van aardappelkaarten 50 gram brood of 37½ gram meel bekomen, in ruil van de 30 ongebruikte deelzegels.

Art. 4. — Tegen overlegging van een doktersbewijs kunnen de zieken, bij den gemeentediens, ieder zegel nr. 4 tegen drie zegels nr. 11 ruilen. De aldus geruilde zegels nr. 4 worden op het doktersbewijs geplakt en onmiddellijk geannuleerd.

DENEERINGSTABEL en met 18 Augustus 1944

Van 20 Juli tot en met 18 Augustus 1944, is de verdeling van de gerantsoeneerde eetwaren geregeld volgens onderstaande tabel, tegen afgifte van de zegels waarop de datum 20-7-1944 voorkomt :

Geldig zegel	PRODUCTEN	Dagelijksch rantsoen	Totaal voor 30 dagen	Hoefveel- heid per zegel	Aantal zegels voor tijdperk
1	NAAR KEUZE :				
	A. Brood	250 gr.	7 kg. 500	250 gr.	30
	B. Meel	185 gr.	5 kg. 550	185 gr.	30
	C. Deegwaren			125 gr.	30
	D. Biscottes en Biscuits (vervaardigd uit tarwemeel gebuild tot 75 t.h.)	125 gr.	3 kg. 750	125 gr.	30
	E. Dieetlevensmiddelen (de inhoud van die produkten aan tarwemeel gebuild tot 75 t.h. mag niet meer dan 80 t.h. bedragen)	125 gr.	3 kg. 750	125 gr.	30
	F. Peperkoek			200 gr.	30
	G. Banketgebak	250 gr.	7 kg. 500	250 gr.	30
	H. Zetmeelhoudende produkten : Rijst en derivaten, maïsderivaten, tapioca, aardappelmeel, haver- en gerstderivaten, enz.	125 gr.	3 kg. 750	125 gr.	30
2	Gebrande gerst en	3,33 gr.	100 gr.	100 gr.	1
	Cichorei of cichoreisurrogaat	3,33 gr.	100 gr.	100 gr.	1
3	Margarine	3,33 gr.	100 gr.	33,3 gr.	3
4	Boter	8,33 gr.	250 gr.	83,3 gr.	3
6	Suiker : geraffineerd, gekristalliseerd, gekorrelt, kandisuiker « vergeoise » bruine suiker, ruwe suiker en naprodukt	33,33 gr.	1 kg.	333,3 gr.	3
10	Versch en bevroren vleesch, alsook vleeschconserven (rekening houdende met de bepalingen van artikel 14 van het besluit van 9 Februari 1941 en met artikel 2 van het besluit van 20 December 1941)	20 gr.	600 gr.	100 gr.	6
12	NAAR KEUZE :				
	A. Confituur en gelel, fruit- of bieten-siroop, vruchtenmoes, compote. ..	20 gr.	600 gr.	200 gr.	3
	B. Kunsthonig, invertsuiker en vloeibare suiker, suiker- en kandij-siroop, broodsmeersel	20 gr.	600 gr.	200 gr.	3
	C. Gekonfijte vruchten	15 gr.	450 gr.	150 gr.	3
	D. Suikergoed	12 gr.	360 gr.	120 gr.	3
	E. Gevanillineerde suiker	12 gr.	360 gr.	120 gr.	3
20	Aardappelen	300 gr.	9 kg.	300 gr.	30

De houders van aardappelkaarten bekomen voor ieder aardappeldeelzegel 300 gram aardappelen. De drie geheele zegels zijn waardeloos.
Onder afwijking van de bepalingen van artikelen 19, lid 2, en 21 van het besluit van 28 Januari 1942, betreffende de toekenning van bijkomende rantsoenen brood, vleesch en margarine aan handarbeiders, is de waarde van de bijzondere vleeschzegels op 35 gram vastgesteld en moeten zij door de kleinhandelaars voor hun omzetting in bevoorradingsbons A op bijzondere strooken geplakt worden.

Ook de gemeenten waren bevoegd om bevoorradingskaarten uit te geven. Voorbeelden: de 'VISCHKAART' van de Stad Nieuwpoort en de citroenbonnetjes.



Viskaart en citroenbon



AR

Hoe kwam de gewone burger nu te weten wat het oorlogsstadsbestuur nu weer had uitgebroed?

Telkens er nieuwtjes waren "voor 't stad" werd de bellemann op pad gestuurd. Joseph 't Jaeckx, alias Tjeppen Belle kwam dan in de verste uithoeken van het (toen klein) grondgebied Nieuwpoort de nieuwe waarheden verkondigen. Op plaatsen waar er weinig bewoners gevestigd waren ging Tjeppen aan huis om e.e.a. uit te leggen. Dan kwam er wel eens een tas Ersatzkoffie op tafel, soms een glas bier, ook Ersatz natuurlijk. Bij de jaarwisseling of bij een speciale gelegenheid, zoals de landing in Normandië, kwam er iets straffers op tafel.

Naast de gewone rantsoeneringskaart werden er door het Ministerie van Economische Zaken nog bijkomende kaarten uitgevonden en uitgegeven. Zo bv. de 'kleederkaarten'.

Het type A was voor de jongelingen en mannen van 15 jaar en meer; het type B was voor meisjes en vrouwen van 15 jaar en meer.

MINISTERIE VAN ECONOMISCHE ZAKEN

Gemeente : BIELE

Arrondissement : VEURNE

2^e Kleederkaart B

Reeks B N° 141613

(MEISJES EN VROUWEN VAN 15 JAAR EN MEER)

Naam en voornamen : Decorde Elisabeth

N° 10 Brugse Vaart straat.

N° van de rantsoeneeringskaart : 648154

Deze kaart is geldig tot 31 December 1942. Zij is niet voor overdracht vatbaar en mag alleen worden gebruikt tot het dekken der behoeften van de houdster. Uitzondering : aankoop van beddellinnen en huishoudlinnen. De puntenvakjes zijn slechts geldig wanneer zij tegelijk met de kaart (dus nog niet afgeknipt) worden aangeboden. Misbruik wordt bestraft.

NAAGAREN	NAAGAREN	NAAGAREN	NAAGAREN	NAAGAREN
E	D	C	B	A
a Aankoopbon voor een paar kousen of sokken	b Aankoopbon voor een paar kousen of sokken	c Aankoopbon voor een paar kousen of sokken	d Aankoopbon voor een paar kousen of sokken	e Aankoopbon voor een paar kousen of sokken
A-B-C-D-E : Aankoopbon voor 183 meter (200 yards) naaigaren, gemercentreerd of niet — of 90 meter natuur- of kunstzijden naaigaren. a-b-c-d-e-f-g : Voor den aankoop van een paar kousen of sokken is een der bons a-b-c-d-e-f-g los te maken, tegelijk met het aantal punten, noodig voor dezen aankoop. Nochtans kunnen twee paar kousen die in waarde verminderd zijn worden aangeschaft in ruil voor één enkelen aankoopbon, vergezeld van de helft van het aantal punten dat normaal kan geëischt worden. I - II : Bijzondere vakjes waarvan het voorwerp en de waarde gebeurlijk later zullen worden aangeduid.				
I. Bijzondere bon		II. Bijzondere bon		

Belangrijk Bericht

Alle artikelen die met behulp van de kleederkaart kunnen worden aangekocht, zijn opgenomen in een catalogus, die bij de Gemeentediensten voor de Bevoorrading en de Rantsoeneering en bij de handelaren ter inzage ligt.

Voorbeeld van een kledingkaart

AR

Voor de binnenvaartschippers die steeds onderweg waren met hun gezin gedurende de rantsoeneringsmaand in kwestie, werkte het systeem zoals voor personen met een vaste verblijfplaats, natuurlijk niet. Aan hen werden, naast de gewone rantsoeneringszegels, ook iedere maand de zgn. schipperszegels afgeleverd.

Deze zegels moesten door hen afgehaald worden bij de BBC. Nee, dat was geen bijkantoor van de Engelse radio⁴⁵ (die men niet mocht beluisteren) maar wel de Belgische Binnenvaart Centrale.⁴⁶ Dit kantoor werkte ook als bevrachtungskantoor. Door de BBC werden, verspreid over het hele land, de zgn. schipperswinkels aangeduid. De voorkeur ging uit naar kruidenierszaken die dicht bij de bevaarbare kanalen te vinden waren. Met hun speciale zegels konden de schippersfamilies enkel daar terecht.

De bevoorrading van gerantsoeneerde voedingswaren liep enigszins anders bij de schipperswinkel dan bij de gewone kruidenier met een vast aantal ingeschreven klanten. De uitbater van de schipperswinkel moest vooraf inschatten hoeveel schippersklanten er maandelijks over de vloer zouden komen om hun inkopen te doen voor de volgende maand.

Zo'n pronostiek was niet eenvoudig want men wist nooit bij voorbaat hoeveel schepen de Duitsers naar Nieuwpoort en wijde omgeving zouden sturen in een bepaalde periode. Daarom werd er op het einde van iedere maand een inventaris opgemaakt van de nog beschikbare waren en daarna volgde er een 'afrekening' op de ravitailieringsdienst van de stad Nieuwpoort.

Zegelborderel. Verso: de schipperszegels.
Op de voorzijde waren er evenveel rantsoeneringszegels aanwezig.

⁴⁵ BBC = Britisch Broadcasting Corporation.

⁴⁶ Zie Algemeen Rijksarchief Brussel: Archief van het Bestuur van het Zeewezen 1830-1976. Inventaris door Cyriel Vleeschouwers, o.m. nrs. 7184 tot 7187 + 7192. In Nieuwpoort was de BBC gevestigd aan de Willem De Roolaan, in de woning van dhr. Pollet. Daar werkte ook dhr. Vandenbosch die reeds in het begin van de oorlog werd opgepakt door de Duitsers voor vermeende weerstandsactiviteiten. Hij overleed in een Duits concentratiekamp.

Soms waren er ook 'eenmalige' producten die de daaropvolgende maand niet meer mochten worden verkocht. Dergelijke producten moest men ofwel in bewaring houden of afleveren aan de organisatie Winterhulp. Die eenmalige producten zorgden af en toe voor miserie omdat de groot-handel de waren niet op tijd kon leveren. Schippers op doortocht bv. naar Frankrijk kregen dan bij afgifte van hun zegels, een tegoedbonnetje waarmee ze op hun terugreis, de waren konden afhalen.

De ravitailleringdienst

De rantsoenering werd tijdens de bezetting georganiseerd door het verduitste Ministerie van Economische Zaken. De gemeentebesturen waren belast met de uitreiking van rantsoeneringskaarten en maandelijks met de uitreiking van rantsoeneringszegels. Eveneens met de daarmee gepaard gaande 'afrekeningen' op het ogenblik dat de kleinhandelaars de borderellen met gebruikte zegels inleverden

Het uitreiken van de zegels was telkens een helse bedoening op het stadhuis. Steeds kwam de politie er aan te pas om het zaakje in goede banen te leiden. De rantsoeneringsdienst had voor de uitreiking onvoldoende eigen volk en er moest personeel van andere diensten meehelpen. Dit waren dan de ideale momenten voor sommige bedienden om royaal om te springen met zegels. Er werden zegelblaadjes uitgereikt aan overledenen, gedeporteerden en ondergedoken verzetsmensen.⁴⁷ Bedienden die betrapt werden op zo'n praktijken werden ofwel geschorst, afgedankt, verbannen uit de stad of nog erger.

Tijdens de bezetting had men op iedere dienst die ook maar op enige wijze – van ver of van dicht – in contact stond met de bezetter, personeel dat vlot samenwerkte met 'den Duits'. Anderen waren er altijd op uit om stokken in de Duitse wielen te steken.

Op de ravitailleringdienst poogde men op allerlei manieren om aan voedingswaren te geraaken voor de onderduikers en uit de lucht geschoten geallieerde vliegeniers. Wanneer zoiets aan het licht kwam kon men rekenen op bezoek van de Gestapo, met alle gevolgen van dien.⁴⁸

Er was niet alleen gesjoemel in de stedelijke ravitailleringdienst. Bij andere diensten gebeurde er ook wel een en ander. Meer dan eens was het daar grote ambras toen er aan het licht kwam dat er gretig gebruik werd gemaakt van stadsstempels om er *Schein's*, valse reispassen en dito identiteitskaarten mee te versieren.⁴⁹

De maandelijkse 'afrekening' bij de ravitailleringdienst was soms letterlijk van toepassing wanneer er bij één of meer producten een tekort werd vastgesteld. Aan dergelijke feiten werd zwaar getild. Overigens was het niet te verwonderen dat er soms tekorten optraden. Veel voedingswaren werden in die tijd door de groothandel afgeleverd in grote verpakkingen. Hierdoor was men nooit 100% zeker van de exact geleverde hoeveelheid.⁵⁰

De waren moesten per klant worden afgewogen. De tolerantie van de weegschaal en afleesfouten zorgden na verloop van tijd voor verschillen.⁵¹ Na langere tijd kon er soms een tekort van meerdere kilo's genoteerd worden en dan kwam de administratieve molen op gang. Controleurs gingen dan op pad en verrichtten strenge controles op alles en nog wat, met de nodige PV's tot gevolg.

Onderzoek naar kleine verschillen kon soms ambetante zaken aan het licht brengen. Er is een geval bekend waarbij, achter de rug van de kruidenier om, een circuit was opgezet om ondergedoken weerstanders te bevoorraden.

⁴⁷ Roger Pieters, (1991) *MAGISTER*, Memoires van een Schoolmeester. Uitg. Vriendenkring Rijksscholen Nieuwpoort, blz. 87.

⁴⁸ Roger Pieters, o.c. blz. 96.

⁴⁹ Roger Pieters, o.c. blz. 89.

⁵⁰ Bij voorbeeld: klontjessuiker werd geleverd in jutezakken van meerdere tientallen kilo's.

⁵¹ Honderd maal 1 kg afwegen kon gemakkelijk een tekort van 50 gram opleveren. Boter werd geleverd in blokken van 5 kg. Bij slordige(!) productie in de zuivelfabriek was er in het blok nogal wat water aanwezig, dat zorgde snel voor tekorten.

Een bediende van de ravitailleringdienst deed bepaalde ‘aanpassingen’ aan de door de schipperswinkel ingediende borderellen zodanig dat er bepaalde hoeveelheden voedingswaren vrij kwamen bij een groothandel. De waren⁵² werden dan doorgesluisd naar de ondergedoken verzetsmannen.⁵³

Vóór de oorlog werden alle goederen door de groothandel ter plaatse afgeleverd aan de kruidenierswinkels. Gedurende de bezetting was dit na een tijdje niet meer het geval en de kleinhandelaar moest zelf instaan voor het vervoer. Staf deed dit met een fietsaanhangkarretje van eigen makelij. Het nodige ijzerwerk werd vervaardigd door de smidse Demaziere-David in de Ieperstraat.

Winterhulp

Winterhulp was een organisatie die, gedurende de Duitse bezetting, hulp verleende aan kinderen, zieken en minderbedeelden. Hun inkomsten waren afkomstig van schenkingen, omhalingen, verkoop van postzegels met toeslag, de Winterhulploterij en allerlei acties van de lokale afdelingen.

Winterhulp kon enkel functioneren met toestemming van de Duitsers. De bevolking voelde zich daar niet goed bij al was het maar omdat er in Duitsland ook een dergelijke organisatie werkte onder de naam Winterhilfe. In België was Winterhulp ook verdacht vanwege vermeende duistere praktijken en al te nauwe connecties met de Duitse militaire overheid.

Door toedoen van Winterhulp werden er op school op zeer onregelmatige tijdstippen vitamine- en levertraantabletten uitgedeeld. Sommige tabletten waren lekker gesuikerd, andere leken meer op een combinatie van schoolkrijt en zaagsel. Na de bezetting werd Winterhulp in alle stilte opgedoekt. Alle hulpverlening viel terug in de vooroorlogse plooiën zoals het Rode Kruis, Kinderwelzijn, de Openbare Onderstand (nu OCMW), de Nationale Loterij (ex. Koloniale Loterij) enz.

KOLEN				
1	1	1	1	1
2	2	2	2	2
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4

KLEEDEREN (mogelijk)				
1	1	1	1	1
2	2	2	2	2
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4

ALLERLEI				
✓ 1	1	1	1	1
2	2	2	2	2
3	3	3	3	3
4	4	4	4	4

Plaatselijk comiteit van

WINTERHULP

Uitdelingsplaats: **Contrôle**

Naam en voornamen van het gezinshoofd
Jan W. Odiel

Woonplaats
Boulogne Vaank 10

Adres
Boulogne Vaank 10

Samenstelling van het huisgezin
Odiel 29.4.78
Bev. Elise 1.6.66

N° van de identiteitskaart *20*

O.O. *1.4.43*

W. *7.45*

Aantal rantsoenen
2

Kaart van rechthebbende uitgegeven door de organisatie Winterhulp

AR

⁵² Door de maandelijks wisselende rantsoenen bij de schipperswinkel(s) werden eventuele fouten of vervalsingen bij de gemeente niet direct opgemerkt.

⁵³ De daders werden opgepakt en kwamen in een Duits concentratiekamp terecht.



AR

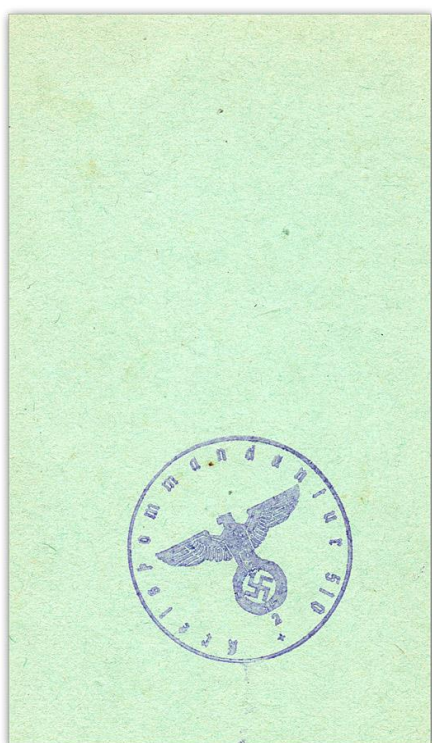
Postzegels (1941) uitgegeven met een toeslag die ten goede kwam aan de organisatie WINTERHULP

Tijdens de bezetting waren er allerlei nieuwe reglementen en maatregelen aan de orde.

Enkele voorbeelden:

- het “toelatingsbewijs tot verblijf in de stad Nieuwpoort”
- “*eure van polisje*”: na 22 uur mocht men de straat niet meer op, tenzij met speciale toelating
- Verduistering: alle ramen en deuren moesten volledig afgeschermd worden. Er mocht buiten geen streepje licht te zien zijn.
- op bepaalde uren was er geen gas en/of elektriciteitstoevoer. De moeilijk te verkrijgen lamppetroleum was van slechte kwaliteit en dat veroorzaakte veel ongemak door roetvorming op het glas van de lamp. Zaklampbatterijen waren schaars en duur.
- voor de winkels werden er verplichte sluitingsuren opgelegd. Bij een schipperswinkel was zo’n maatregel pure nonsens. Het versassen gebeurde bij geschikte waterstand in de achterhaven. Aankomende schepen moesten zo snel mogelijk door het sas en daardoor was er voor de schipperin soms weinig tijd om zich te bevoorraden in de winkel
- er was een vergunning nodig voor de aan- en verkoop van boter
- idem voor de aan- en verkoop van groenten en fruit

De kleinhandelaar kon zich bevoorraden bij een lokale groothandel ofwel bij een regionale groothandelaar die, op bepaalde dagen in het fruitseizoen kwam postvatten op de Nieuwpoortse marktplaats. De inhoud van zijn vrachtwagen was nooit bij voorbaat gekend en het aangevoerde fruit werd dan verkocht aan de aanwezige kleinhandelaars. Op was op! Omdat men nooit wist wanneer de 'fruitmarchang' zou arriveren, stonden de aankopers daar meestal uren aan een stuk op wacht... en het gebeurde soms dat er geen leverancier kwam opdagen. Fruit of geen fruit, de kleinhandelaars kregen van de stadsbediende een bonnetje 'Staanrechten Markt', tegen betaling natuurlijk!



Stad NIEUWPOORT

Nieuwpoort, den 9.8. 1944

TOELATINGSBEWIJS
tot verblijf in de stad NIEUWPOORT

Naam Arnoys
Voornaam Gustaaf
Meisjesnaam _____
Beroep handelaar
geboren op 7.10.1903
woonachtig te NIEUWPOORT

Vrijghevaart staat, nr. 4
is op grond van het vrijstellingsbewijs van de Kreiskommandantur Brugge van 15 Juli 1944 gerechtigd tot nader bericht te NIEUWPOORT te verblijven.

De Burgemeester,
Gemeente-
zegel

AR

Uittreksel van het besluit van 17 Augustus 1940

Art. 17. — Alwie boter vervoert of levert voor rekening van een vergunninghouder moet voorzien zijn van een getuigschrift, dat hem door dezen wordt afgegeven.

Art. 19. — Alwie den handel van een vergunninghouder, hetzij tegen vergoeding, hetzij kosteloos, overneemt, moet een nieuwe vergunning op zijn naam aanvragen. Deze vergunning wordt tegen overmaking van de oude afgegeven, mits betaling van een forfaitaire som van 10 frank. Zij is geldig voor de rest van den loopenden termijn.

Art. 23. — Indien de titel van een vergunning wegens beschadiging moet hernieuwd worden, zal een nieuwe titel tegen den beschadigden worden afgegeven mits betaling van een forfaitaire som van 10 frank.

In geval van verlies van den titel, zal een nieuwe titel worden afgegeven mits betaling van de volledige belasting of van den helft der belasting naargelang de nieuwe titel afgegeven wordt in de eerste of in de tweede helft van het loopende dienstjaar.

Art. 24. — In geval eene der voorwaarden, voorgeschreven voor het bekomen van een vergunning, zou komen te ontbreken, is de Nationale Zuiveldienst gemachtigd de tijdelijke of definitieve terugtrekking van de vergunning te bevelen.

Deze terugtrekking wordt ter kennis gebracht aan de belanghebbenden.

Binnen de acht dagen na de kennisgeving van de te zijnen opzichte genomen sanctie, kan de belanghebbende, bij aangeteekenden brief en na den Nationalen Zuiveldienst er van verwittigd te hebben, een beroep indienen bij den Secretaris-Generaal van het Ministerie van Landbouw en Voedselvoorziening. Bij ontstentenis van dit beroep, is de beslissing uitvoerbaar den negenden dag na dien der kennisgeving.

**MINISTERIE VAN LANDBOUW
EN VOEDSELVOORZIENING**
Nationale Zuiveldienst (N. Z.)
Kruidtuinlaan, 57a, BRUSSEL

Distributie van Boter

VERGUNNING voor VERKOOP
(Afgeleverd in uitvoering van besluit 17-8-40.)
**Geldig vanaf 1 September 1940
tot 31 Oktober 1941**

In naam van den Secretaris Generaal van het Ministerie van Landbouw en Voedselvoorziening,
De Directeur van den Nationalen Zuiveldienst

Fr. Schoorens.

Afgeleverd den 22/8/41 1940.

AR

Provincie : West-Vlaanderen
 Arrondissement : Vuure
 Gemeente : Nieuwpoort
 Naam : ARNOYS
 (of maatschapp. benaming)
 Voornamen : Gustaaf
 Woonplaats : Brugsevaart 4 Nationaliteit : Belg.
 Geboren den 7/10/1902 N° eenzelvigheidskaart : 8181
 Handelsregister N° 5.749 Plaats van inschrijving : Vuure
 Categorie verkoper : andere winkel
 (Groothandelaar, mijn, menger, zuivelwinkel (crèmerie), andere magazijnen, kramen)
 Toegewezen gebied of wijk :
 Ontvangen de som van 56.20 fr.
 (Bijdrage + zegel- en in-
 ningskosten)

8 145
 N° 26545

BRUXELLES
 1902
 27
 11

020 3 W 11523
 020 3 W 11523
 5F- 9 W 810267
 5F- 9 W 810267

AR

NATIONALE LANDBOUW-
 EN VOEDINGSCORPORATIE
 HOOFDGROEPEERING :
ZUIVEL, VETTEN EN EIEREN
 57 a, Kruidtuinlaan, 57 a
 BRUSSEL
 AFDEELING : ZUIVEL

De houders der vergunningen zijn ver-
 plicht zich te gedragen naar de wetten
 en besluiten die van kracht zijn, alsook
 naar de verordeningen en onderrichtingen
 der Hoofdgroepeering : « Zuivel, Vetten
 en Eieren », betreffende de vervaardi-
 ging, de verdeling en den verkoop der
 zuivelprodukten.

Bij niet-naleving dezer, zullen zij de
 voorziene straffen oplopen en zal de
 vergunning worden ingetrokken.

VERGUNNING
voor VERKOOP
van ZUIVELPRODUKTEN

Namens den Voorzitter :
 i.o. De Directeur,
 L. de Boer

HOOFDGROEPEERING: ZUIVEL-VETTEN-EIEREN
 N.L.V.C.
 BRUSSEL

Kategorie : ANDERE WINKEL

T. 1 — N° 17 — 204-28.

AR

178

GELDIG VOOR DEN VERKOOP VAN : BOTER

Afgeleverd den 14. II. 42 1942

aan :

M. ARNOYS Gustaaf
Brugschevaart, 4
NIEUWPOORT
(West Vl.)

AW-26545

Geboren den 7/10/03 Eenzelvigheidskaart N° 8.181 Nation. : belg

Handelsreg. N° 5749 Plaats van inschrijv. : Veurne

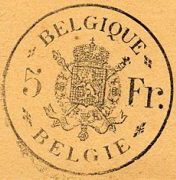
Toegewezen gebied :

Ontvangen de som van

ZESTIEN Fr.

Inning en
administratieve kosten.





AR

NATIONALE LANDBOUW-
& VOEDINGSCORPORATIE

HOOFDGROEPEERING :

TUINBOUWPRODUCTEN

VERGUNNING
VAN
KLEINHANDELAAR
VOOR
AAN- EN VERKOOP
VAN
Fruit groenten

GELDIG vanaf 1.5. XI. 1942

Voor de Hoofdgroepering
TUINBOUWPRODUCTEN
De Voorzitter,

L. Van Hove
L. VAN HOVE

M 035 Druk. F. De Bruyne, Antwerpen

Nationaliteit ARNOYS Gustaaf

Brugschevaart, 4

Nieuwpoort

Arrondissement Veurne

Provincie West Vlaanderen

N° Handelsregister Veurne 5749

N° Eenzelvigheidskaart

REEKS B

Vergunning
N° **6556**



AR

Vergunning voor de aan- en verkoop van fruit en groenten

De schipperswinkel in het oorlogsgeweld

Bij de inval van de Duitsers in mei 1940 waren de bewoners van de Brugsevaart allemaal gevlucht: men vreesde voor een herhaling van IJzertoestanden zoals tijdens de Eerste Wereldoorlog.

De winkel werd leeggeroofd door burgers, en achtergelaten voedingswaren werden door hen onbruikbaar gemaakt. Vrolijke lieden amuseerden zich met het opendraaien en rondgooien van conservenblikjes enz. Twee niet-ontplofte granaten verbrijzelden een deel van het dak en vernielden een paar plafonds. Door bommen en granaten die in de buurt ontploften sneuvelden alle ruiten.

Bij een aanval op de luchtafweerbatterij kwam er een kopstuk van een FLAK-projectiel in de winkeltoonbank terecht en versnipperde een pak papier. Waar de rest van het projectiel gebleven is, weet niemand. De mannen van de luchtafweerbatterij aan de overkant van het Nieuw Bedelf gingen soms wild te keer wanneer ze werden aangevallen door een vliegtuig.

Na een nachtelijke raid op Duitsland kwam er een brandbom terecht op een betonnen trap. Het ding plooid dubbel en kwam niet onmiddellijk tot ontploffing. Staf schepte het op en kieperde de brandbom in de Kreek van Nieuwendamme. Een van Duitsland terugkerend bombardementsvliegtuig was blijkbaar zijn lading vuurwerk, door een of ander defect, niet kwijtgeraakt op de plaats van bestemming en strooide het saldo uit boven ons hoofd. Vuur alom doch nergens schade.

Een gehavend vliegtuig mocht normaal gezien niet landen met zijn bommenlading nog aan boord. Overtollige bommen moesten boven zee worden gedropt. Vele bemanningen konden blijkbaar zolang niet wachten en gooiden van alles en nog wat naar buiten boven de kuststreek. Gevolg: om de haverklap gingen de nog maar pas vervangen ruiten aan diggelen.

Veel erger was het wanneer een lading 'overtollige' bommen in de stad terechtkwam, zoals in de Ieperstraat.

We schrijven Paasmaandag 1944. In de namiddag vielen er een aantal bommen op de oostelijke huizenrij en meerdere woningen werden vernield. Alsook de werkplaatsen van André Vlasseman. Hijzelf en negen andere bewoners van de Ieperstraat stierven ter plaatse. De hulpverlening kwam vlug op gang en talrijke gewonden werden in veiligheid gebracht met de hulp van enkele Duitse soldaten.

Een bom kwam vlak naast de 'Lange Brug' terecht. Enkele voorbijgangers werden herschapen tot modderfiguren. Zij kwamen er gelukkig met de schrik en het nodige vuil vanaf.

Regelmatig werd er ook mysterieus doch blijkbaar ongevaarlijk tuig naar buiten gegooid: 'chaff'. Dit waren dunne gemetalliseerde papierstrookjes. De strookjes hadden een welbepaalde lengte waardoor ze 'afgestemd' waren op de golflengte van de Duitse luchtafweerradars. Het gooien van 'chaff' veroorzaakte één grote witte vlek op het radarbeeldscherm waardoor de radar tijdelijk blind was.

Wanneer door die storingen de automatische vuurleiding niet meer werkte, grepen de Duitsers terug naar de aloude optische middelen. De schijnwerpersposten uit de buurt kwamen dan in actie en met een beetje geluk en weinig bewolking kregen deze, via een gezamenlijke actie, de aanstormende bombardementsvliegtuigen in het vizier. Door gebrek aan nauwkeurigheid van dit richtsysteem konden de vliegtuigen steeds zonder schade ontsnappen.

Bij het bevrijdingsoffensief kwam er een bom (of granaat) in de vaart tot ontploffing vlakbij de schipperswinkel. Het resultaat hiervan was veel glasbraak en een huis waarvan de voorgevel en het dak besmeurd waren met een laag modder.

Het allerlaatste oorlogsgedruis in de buurt werd veroorzaakt door het dynamiteren van een Duitse munitieopslagplaats nabij het IJzermonument. De militair van dienst had dekking gezocht achter het omheiningsmuurtje op enkele meter afstand van het depot. De muur werd omvergeblazen met als gevolg één soldaat minder bij het Duitse leger. Aan de overkant van de straat stond een enorme bunker waarin hij had kunnen schuilen maar zijn ondoordachte handeling kostte hem het leven. Door de ontploffing van het depot sneuvelden de laatste ruiten aan de zuidkant van de Brugsevaart nr. 4.

Toch hebben zowel de bezetters als de bevrijders goed hun best gedaan: een deel van hun springtuigen die in onze buurt terecht kwamen waren toevallig blindgangers die weinig schade veroorzaakten. De schipperswinkel werd tijdens de oorlogsjaren enkele keren goed door elkaar geschud maar bleef rechtop staan.

Na de bevrijding

Wie dacht dat met het vertrek van de Duitsers alles terug zou worden als vóór de oorlog, had het grondig mis. De rantsoenering bleef aanslepen en de winkelrekken bleven nog steeds zo goed als leeg. We zagen wel enkele nieuwe producten verschijnen zoals de enorme blokken chesterkaas, appelstroop in onmogelijk grote ketels en steenharde witte “soldatenbeschuiten”. Koffie bleef schaars en chocolade was ook niet meteen terug van weggeweest.

Kort na de bevrijding was er zo goed als geen binnenscheepvaartverkeer en na een tergend langzaam herstel werd het in ieder geval nooit meer zo druk als tijdens de bezetting.

Na verloop van tijd was de rol van de schipperswinkel uitgespeeld. Of toch niet. Tijdens de oorlog waren er nogal wat schippers die vaartuig en inboedel waren kwijtgeraakt en voor de hulpbehoevenden onder hen werd het Steunfonds voor Noodlijdende Schippers opgericht. De schipperswinkel werd ingeschakeld voor levering van een hoeveelheid voedingswaren die dan door het Fonds werden terugbetaald.

Na de oorlog ging Staf een tijd werken in Ruls' fabriek. Die fabriek was niet zomaar een steenbakkerij. Naast de productie van gewone bakstenen werden er ook allerlei andere stenen gefabriceerd zoals gevelstenen, ultralichte bouwblokken enz.

Daarnaast was er een afdeling die 'specialiteiten' vervaardigde, zoals bv. de bouwelementen voor het inwendige van de Basiliek van Koekelberg. In een andere afdeling⁵⁴ waren er af en toe kunstenaars aan het werk. De meest bekende uit de streek was Arnost Gausse (1910-1989). Hij vervaardigde ook religieuze sculpturen o.a. voor de Stint-Bernarduskerk van Nieuwpoort en voor de Stint-Niklaaskerk in Oostduinkerke. Een andere kunstenaar was Jo Maes (°1923-). Hij creëerde twee keramische reliëfs voor de lokettenzaal van de 'Grote Post' in Oostende alwaar deze kunstwerken werden gemonteerd door Staf en enkele helpers.

Het werk in de fabriek zelf was erg ongezond. Vooral de herstellingen van metselwerk aan de ovens was berucht omwille van de bezoedelde lucht en de hoge temperaturen. Uitschieter was een met gasbranders gestookte oven. Dit was een lange tunnelvormige constructie waar metalen wagentjes langzaam doorheen werden getrokken. De wagentjes waren geladen met de te bakken stenen of andere voorwerpen. Af en toe kantelde er een lading maar het 'treintje' stopte niet. Bij dergelijke incidenten werd een deel van de vuurvaste ovenwand kapot gesleurd. Omdat het volledig laten afkoelen van de oven teveel tijd in beslag nam werden er na een te kortstondige afkoelingsperiode toch herstellingswerken uitgevoerd en dat in een onmenselijke hitte, zonder aangepaste beschermkledij of andere beschermingsmiddelen.

⁵⁴ NEOCERAM NIEUWPORT

Na enkele jaren hield Staf het voor bekeken en werden de ongezonde toestanden van Ruls' fabriek ingeruild voor gezondere lucht bij aannemer D'Hooghe uit Veurne. Ook daar kreeg Staf speciale opdrachten⁵⁵, nu in propere omstandigheden en bij normale temperaturen...



AR

Brugsevaart nr. 4 ca. 1949. De sporen van het voorbije oorlogsgeweld waren toen nog duidelijk zichtbaar.



Foto 2009

De Brugsevaart, het kanaal van Plassendale en het Gravensas

⁵⁵ O.m. een deel van de binneninrichting van de in 1953 afgewerkte onderofficiersmess in het Kamp van Lombardsijde.

Op gebied van ravitaillering bleven er enkele oorlogstoestanden nazinderen tot in 1947.

Ter illustratie:

MINISTERIE VAN RAVITAILLERING.

Dienst
Zuivel, Vetten & Eieren.

Dijver, 11, BRUGGE.

D/3/GVM/EL/
BRUGGE
-42-16
H3H
Brugge, Postdatum.
Don Heer Amoy 2.
Zuivelwinkel, Brugsche vaartstraat, 4
Nieuwpoort

Mijnheer,

Betreft: Bedesling boter.

Ingevolge het Ministerieel besluit van 25/10/46, betreffende de
rantsoenering van boter en de verscherpte controle op de
deeling, heb ik de eer U te melden dat de Zuivelfabriek
te *Bellegem* door ons werd aangeduid om U de
nodige hoeveelheid boter te bestellen, voor het aantal bij
ingeschreven verbruikers, dat ons door de ravitaillering-
diensten Uwer gemeente werd medegedeeld.

22.000 kg

Hoogachtend.

De Provinciedirecteur der
Ravitaillement,

L. DE WEEDE
L. DE WEEDE

MINISTERIE VAN LANDBOUW EN VOEDSELVOORZIENING
MACHTIGING TOT BEVOORRADING A1
KOOPMACHTIGING (er te geven aan den kleinhandelaar)
ARRONDISSEMENT GEMEENTE
Brugge Brugge
Naam, adres
van klein- *Amoy, Gustaaf*
handelaar *Brugsche vaartstraat*
Product *Boter*
Ingeleverde
zegels *Sp. Machtiging*
(getal in cijfers *68 kg 750 gr*
en letters, *8*
nummer *8*
en datum)
Overeen-
stemmende
hoeveelheid *Getal zegels 68 kg 750 gr*
To leveren
door *Landhuis vlyt 22*
(naam, adres)
Dag der uitgifte: *11/11/46*
De Bevoorzorger (of zijn gevolmachtigde)
X *W. de Weert*
Geldigheidsduur: 30 dagen
W J 407407
Om de levering van de waren te
bekomen, moet de rachtgebende
diese machtiging tot bevoorrading
aan den hierboven vermelden groo-
sier sturen.
Dese koopmachtiging moet door
den groot- of groothandelaar bij
de verkoopmachtiging, die hetzelfde
nummer draagt,
MINISTERIE VAN
-B-XI-1946
RAVITAILLERING

MINISTERIE VAN RAVITAILLERING.

Algemeene Directie der Verdeeling.

Dienst Verdeeling en Voorraden.

DB/CIRC/2150.
Afh. Bev.

Brussel, den 8/11/46
Koolenstraat, 41.

Ik heb de eer U hierbijgevoegd
speciale machtigingen tot bevoorrading zonder zegels te laten
geworden, die U werden toegestaan als
.
Hoogachtend,

Voor den Directeur,

L. de Weert

Na de oorlog waren er ook problemen met de kolenbevoorrading. Blijkbaar speelde het toen een rol wanneer men de aardappelen kookte op de kachel of op een gasfornuis:

MINISTERIE VAN EG
KONINKRIJK BELGIE
Kolenkaart
afgeleverd door het Gemeentebestuur van: Leuven
Nr der eenzelveidenskaart van de verbruiker of 5050
Inschrijvingsnummer in het vreemdelingenregister:
Naam van de verbruiker: Deurloo
Voornamen: Adolf
Burgerlijke stand:
Geboortedatum: 29.5.1878
Adres: Brugsesteenweg Nr. 10
Samenstelling van het gezin: 4 personen.
De woning is (werkelijk) verbonden met het gasdistributienet.
Kaart afgeleverd de: 10 Juli 1947
De Burgemeester (of zijn afgevaardigde)
Strook Nr. 2 (VERBRUIKER)
Drukk. Mont, Antwerpen

het Gemeentebestuur
brandstof toegekend

Datum	toekenning	documenten (Aantal en categorie)
10 April 1947	1	TICKET
19.5	88	2

Het einde van de schipperswinkel

In de jaren zestig begon er een en ander te slabakken aan de Brugsevaart. Ruls' fabriek draaide op een lager pitje en de binnenscheepvaart was ook niet meer wat het geweest was.

Martha besloot om te stoppen met de kruidenierswinkel. Enkele werknemers van de steenbakkerij die het gewoon waren om 's morgens vroeg o.m. enkele boterhammen, wat beleg e.d. aan te kopen waren teleurgesteld maar konden ingeval van nood, of een gesloten bakkerij, nog steeds bij Martha terecht.

Na ruim dertig jaar, op 31 december 1961, werd het stil in de winkel. Enkele jaren later waren de binnenvaart en de grote steenbakkerij aan de Brugsevaart herleid tot verhaaltjes uit vervlogen tijden.



Staf en Martha ca. 1960

AR

Formulier E. — KOOPLIEDEN, VENNOOTSCHAPPEN. Folio 24

Opgave van overlijden, opheffing, overdracht of afstand ⁽¹⁾

Handelsregister van Veerne, nummer van inschrijving 73223
 Inschrijving van 24/12/1949, 1949 boekdeel 881, jaar 1949, folio 11

(1) Naam, voornamen, woonplaats van de koopman Georg Hamstra
Nieuwpoort

Handelsnaam of benaming, aard en plaats van vestiging der vennootschap : _____

(1) Overlijden de _____ 19____
 Werkelijke opheffing de 27/12 1949
 Ontbinding der vennootschap, akte van _____ 19____
 Liquidatie van de vennootschap goetdelijde de _____ 19____

(1) Overdracht of afstand gedaan de _____ 19____ ten voordele van (naam, voornamen en woonplaats van de koopman, handelsnaam of benaming, aard en plaats van vestiging der vennootschap) (1) : _____

De ondergetekende Georg Hamstra, handelend in eigen naam, verklaart deze opgave echt en waarachtig.
 Gedaan in duplo te Veerne, de 27/1 1949
 (Handtekening)
Martha Geyl

Vermeldingen te doen door de griffie.
 Ingeschreven ter griffie van de rechtbank van koophandel te VEERNE de 27 1949
 boekdeel 549, jaar 1949, folio 27 Ontvangen 4000 frank.
 De referentie-griffier,
[Handtekening]

(1) Men schrapt de onnodige vermeldingen.

**FONDS DE SECOURS
AUX BATELIERS NÉCESSITEUX**
 A. B. L.
 BRUXELLES 2

**STEUNFONDS
VOOR NOODLIJDENDE SCHIPPERS**
 V. Z. W. O.
 BRUSSEL 2

RUE STEVENS-DELANNOY, 94, STEVENS-DELANNOYSTRAAT

C. C. P. 2393.98
 TÉL. BRUXELLES 78.63.26

P. C. R. 2393.98
 TEL. BRUSSEL 78.63.26

Réf.: EBA-n0-195/2

Bruxelles 2, le
 Brussel 2, 16 November 1961.

Mevrouw Martha Geyl,
 6, Bruggevaart,
Nieuwpoort

Waarde Mevrouw,

Ik heb U te danken voor Uw schrijven van 13/11/1961.
 Onze betrekkingen zijn altyd uiterst goed geweest
 en ik zal immer een goede gehoorzaamheid van U houden.
 Ik wens U al het beste in Uw nieuw leven en stuur
 U, waarde Mevrouw, myne hartelyke groeten.

De Directeur,
[Handtekening]
 BASTS Ed.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

Het eerste huis uit de tv-show 'De XII werken van Vanoudenhoven' die op de plaats van de steenbakkerij opgericht werd

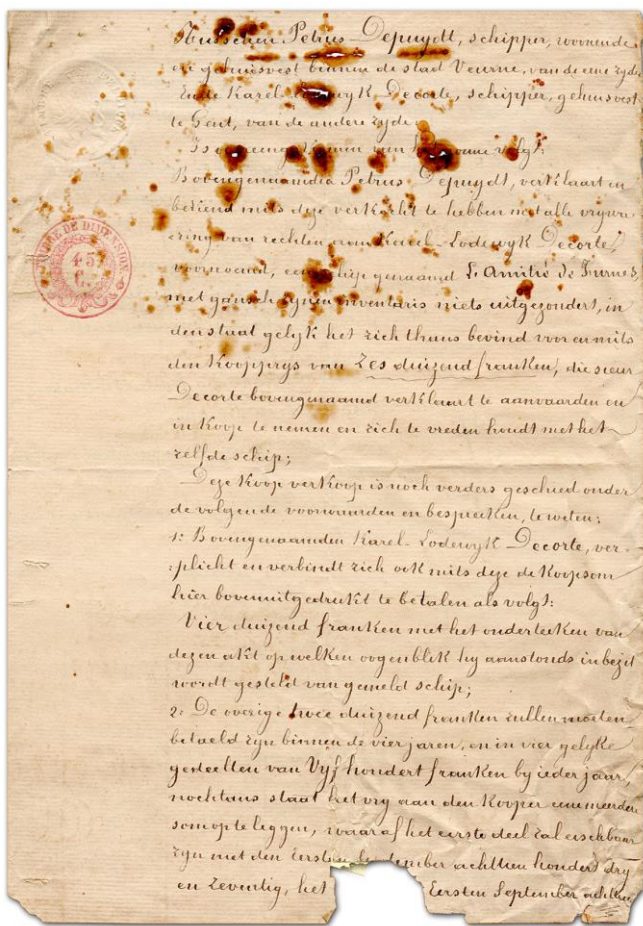
3. DE TWEE GEZUSTERS

DEEL 1

Het houten binnenvaartschip LES DEUX SŒURS had oorspronkelijk als naam L'AMITIÉ DE FURNES en was eigendom van Petrus Depuydt, schipper, later winkelier, "wonende en gehuisvest" te Veurne.

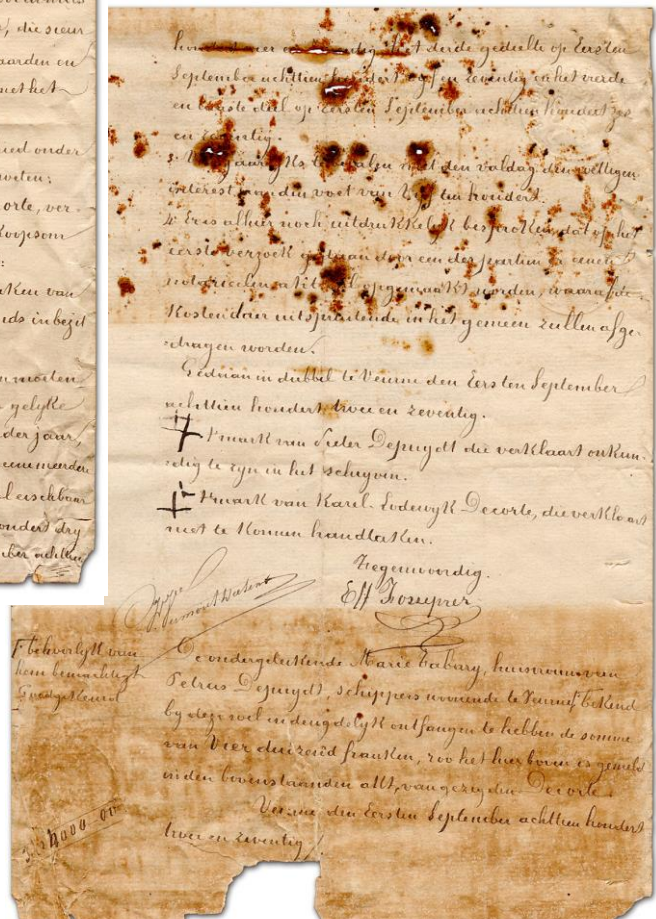
Op 1 september 1872 werd het schip verkocht "met gansch zijnen inventaris niets uitgezonderd" aan Karel-Lodewijk De Corte tegen de prijs van zesduizend frank. Geen van beide personen kon schrijven en het verkoopdocument werd door hen ondertekend met een kruisje. Er waren twee getuigen aanwezig bij de verkoop.

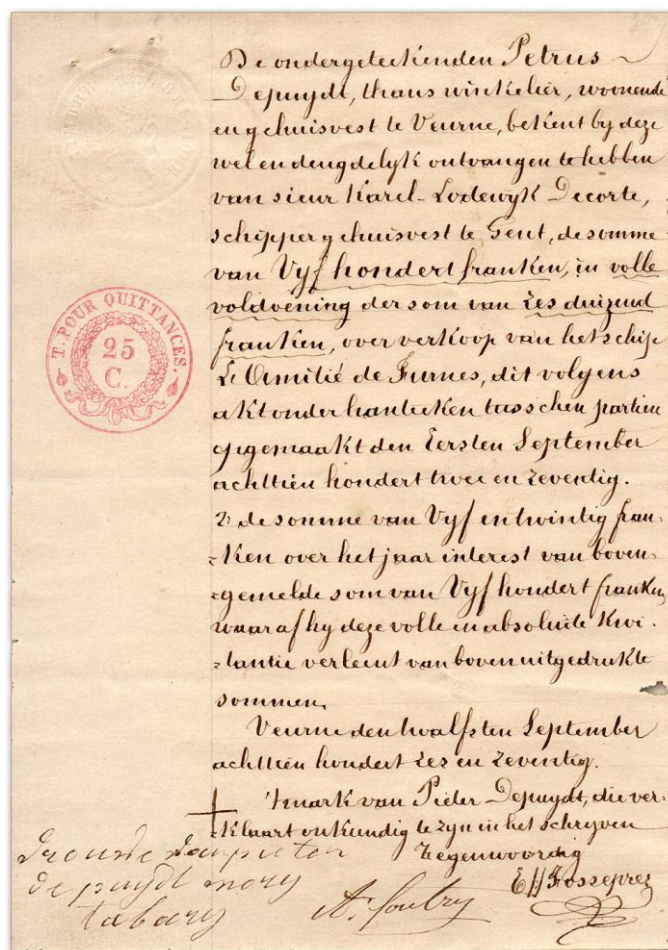
Karel Lodewijk De Corte gaf het schip een nieuwe naam: 'LES DEUX SŒURS', genoemd naar zijn dochters Elisabeth (Liza), toen 6 jaar oud en Maria op dat ogenblik 2 jaar oud.



De verkoopakte van 1 september 1872

AR





Verslagen van de scheepsafmetingen zijn niet bewaard gebleven. Vermeldingen over de tonnenmaat zijn terug te vinden op enkele documenten: 160 ton (blz. 83) en 200 ton (blz. 98)

AR

Afbetaling



AR

Het binnenvaartschip 'LES DEUX SŒURS' op de IJzer in Stavele

Charles Louis De Corte, schipper van beroep, was geboren te Merelbeke op 7 juni 1823 en trad in het huwelijk met de 30-jarige Virginia De Coninck op 27 mei 1857. Reeds op 17 oktober werd hun dochtertje Joanna geboren doch de baby stierf enkele dagen later.

BURGERLYKE STAND.



GEMEENTE *Louvain*

De Ambtenaar van den Burgerlyken Stand,
VERKLAERT DAT
op heden, in wettig huwelyk vereenigd zyn :
Charles Louis De Corte van beroep
Schipper geboren te *Merelbeke*
den *7 Juny* *1823* en woonende te
Merelbeke zoon van *Joseph Louis*
en van *Elotte Janssens*
En *Virginia De Coninck*
van beroep *Landbouwer* geboren te *Louvain*
den *11 april* *1827* en woonende te
Louvain dochter van *Nicolaas Francis*
en van *Maria Catharina van*
Verdeghe
Afgeleverd in het Gemeente-Huis, den *27 Mei* *1857*.
De Burgemeester
J. Schellwaert

Contraxerunt matrimonium in Parochia
mensis 18

GENT, DREEK. DER GEBROED. MICHELIS.

Huwelijk Charles Louis De Corte en Virginia De Coninck

AR



AR

*De twee gezusters: links Maria en rechts Elisabeth.
De laatste 25 jaar van haar leven was Liza altijd verzorgd gekleed in grijs, zwart of een combinatie van zwart en grijs. Ik vermoed dat er in haar huishouden zelfs geen gekleurde vod te vinden was.*

Na het overlijden van Charles Louis De Corte huwde Sophia Josephina De Backer op 28 juni 1879 met Xaverius Bauwens. Xavier was geboren in Gent op 1 januari 1824 als zoon van Sabina Bauwens. Van zijn vader is enkel bekend dat het een rijke meneer was waar Sabina werkte als huishoudster.

BURGERLIJKE STAND.

N^o 3 van het register
des jaars 1879.

PROVINCIE
Oostvlaanderen.

GEMEENTE
Lovendegem.

Afgeleverd ter uitvoering van art. 16 der Grondwet.

Wij ondergeteekende Ambtenaar van den Burgerlijken
Stand der gemeente Lovendegem verklaren
en bevestigen dat Xaverius Bauwens
geboren te Gent den 1 Januari 1824
zoon van Sabina Bauwens
weduwnaar van
EN Sophia Josephina De Backer
geboren te Kewene den 21 Dec 1829
dochter van Maximilianus en Jacoba Seroli
weduwe van Charles Louis De Corte.
heden, vóór ons, huwelijk hebben aangegaan.

Afgeleverd te Lovendegem, den 28 Juni 1879.
de Burgemeester
P. Lommersma

Contraxerunt matrimonium in Parochia
de Lovendegem, die 2^a mensis julii anno 1879.
P. Menschaerts
parochus de Lovendegem

GENT, DRUKK. DER GEBR. MICHELIS.

Huwelijksboekje Xaverius Bauwens en Sophia Josephina De Backer

AR

Archief Bauwens

Xavier genoot een goede opvoeding, hij kon lezen en schrijven. Zijn archief omvat, naast allerlei gegevens, een reeks dagboeken met aantekeningen over de reizen die hij 'maakte' in de periode 1874-1900.

Bauwens noteerde o.m. de reisbestemming, de naam van de opdrachtgever, de aard van de lading alsook de uitgaven en inkomsten. Onder de post uitgaven zijn o.m. vermeld de naam van de ketsers, fooien voor bruggendraaiers en sluiswachters, de sluisrechten, enz. Tot aan zijn huwelijk met Sophia voer Bauwens met een ander schip 'voor rekening van het huis' (afbetaling van een woning?).

In het dagboek noteerde Xavier:

Den 30, maïs gelost en voldaan aan de som van F. 43,50.

Einde van de reizen gedaan ten voordele van het huis, met het schip getimmerd bij Salens en onder de directie van Bruno gebleven.

Getrouwd den 2 july (1879) met Sophia De Backer, weduwe De Corte, in de kerk te Lovendegem, getuigen Ernest Van Kerkvoorde advocaat⁵⁶ en Julien Roels bijzonderen⁵⁷ te Lovendegem.

De laatste inschrijvingen in het dagboek van Xavier dateren van 1900. Xavier Bauwens stierf in 1903 op 79-jarige leeftijd. Zijn vrouw Sophia De Backer werd eigenares van het schip⁵⁸ maar "ging aan de wal" wonen. Zij ondervond veel moeilijkheden tot het bekomen van een pensioen.

† Bid't voor de Ziel VAN DEN EERZAMEN HEER XAVERIUS BAUWENS SCHIPPER, ECHTGENOOT VAN VROUW Sophia Josephina De Backer, geboren te GENT den 1 Januari 1824 en overleden te VIJVE SINT ELOOI den 6 Januari 1903, voorzien van al de gerechten onzer Moeder de H. Kerk. De zielen der rechtveerdigen zijn in Gods hand, en de dood zal hen niet kwellen, want zij zijn in vrede. (WIJSB. 3. 1 - 3.) In uw leven weest indachtig dat wij niet altijd hier zullen blijven, en dat wij, met deugdzaam te leven, ons eene plaats moeten bereiden, welke wij nooit zullen verlaten. (S. AUG. IN PS. 36.) Hoe gelukkig is hij en hoe voorzichtig, die nu tracht zoodanig te wezen in het leven, als hij wenschte gevonden te worden in de ure van de dood. (NAV. 1. 23) Weest niet bedroefd gelijk degenen die geene hoop hebben: allen die in J.-sus ontslapen zijn, zullen met hem verrijzen. (THESS. 4. 11. 12) Mijne dierbare vrouw en geliefde kinderen, bidt voor mij; in den hemel zal ik ook bidden voor u, en daar zullen wij eens te samen gelukkig zijn voor alle eeuwigheid! MIJN JESUS, BERMHERTIGHEID. (300 dagen afaat.) Drukk. E. Dhuyvetter, opv. v. Suetens, Waereghem.	Maria is ons leven in dit ballingschap, en eene Moeder vol zoetigheid in de uur der dood, met deze voor ons zacht en aangenaam te maken. H. ALPH. † BID VOOR DE ZIEL VAN SOPHIA DEBACKER WEDUWE VAN LOUIS DECORTE en XAVERIUS BAUWENS Geboren te VEURNE den 21 Oktober 1829 en overleden te POLLINCHOVE den 31 Oktober 1913 Dag en nacht heb ik gearbeid, overwegende de woorden van mijnen Schepper: in het zweet uws aanschijns zult gij uw brood eten tot dat gij wederkeert uit de aarde, waaruit gij zijt getrokken. Ben ik nu uit uwe oogen verdwenen, uit uw hert ben ik niet, en ik zal bewaren de zoete gedachtenis van uwe liefde en van den troost welken gij mij gegeven hebt. — Aanhoort nu nog eens uw moeder: dient den Heer in der waarheid en oprechtheid uws hertens; zoekt ten allen tijde te doen wat Hem behaagt, en de God van vrede zal met u zijn. Ik smeek u, weest uwe moeder dagelijks in uwe gebeden indachtig. Jesus, Maria en Joseph dat hare ziel in vrede ruste. _____ R. I. P. _____ Loo — Drukk. Ghyssaert.
--	--

⁵⁶ Familie van Xavier's vader ?

⁵⁷ Rentenier, iemand met een inkomen zonder beroep.

⁵⁸ Gift onder levenden dd. 4 februari 1901: Akte verleden bij notaris De Mulder te Somergem. ... "van den vollen eigendom van alle zijne goederen zoo roerende als onroerende die hem de dag van zijn overlijden zullen toebehoren"...

Leeu den 2. Maerte 1889

Sophia

ik vertelge gees om MID te kunnen spreken, en onze Dingen met de eerste gebondenheid te kunnen afdoen, morgen ben ik hier los, en zal naar alle Waarschynlykheid ook tediig naar Boom afkroven, ten Ware dat ik donstyd te Attende kon een afreis krygen, het Welke ik niet overwagende ben; ik denke als wy nog beide een reis gitten gedaan hebben dat het dan tyd zal zyn, ons met malikander te Pervoegen, Dus nog enige Welken gedult; en inden MID een reis aanveerde, Voor andere Parten dan Deze, geliew de goedheid te hebben, Van het Wy te laten Weten, in het geval dat Wy malikander niet Zouden zien.

In het betrouwen, en hopen de Van Welthaet met malikander Verreicht te zyn, Moem ik me

MID tegenegen Dinaar en Vriend

Rav: P. B. M. v. d. S.

AR

Brief van Xavier aan Sophia, enkele maanden vóór hun huwelijk.

Ver^{re} Le. B. K. Sophia
Rabotokank
Voorzitter

Gent, den 23/6 1903

OUDERDOMSPENSIOENEN
BEROEPSCOMMISSIE
VAN
OOST-VLAANDEREN.

M

Wij hebben de eer U ter kennis te brengen, dat onze Commissie, beslissende over het beroep door U den Heer Gouverneur der Provincie aangezekend tegen de beslissing van het Comité der Werkmanswoningen en der Voorzienigheidsinstellingen des gebieds U het ouderdomspensioen verleendende, U het pensioen niet heeft toegekend :

REDENEN :
Gij zijt niet in nood.

Aanvaard M de uitdrukking onze hoogachting.

NAMENS DE COMMISSIE :

De Voorzitter,
De Secretaris,

J. B. M. v. d. S.

AR

Hoe de erfenis van Xavier eventueel verder werd geregeld weten we niet. Sophie kreeg geen pensioen. Reden: "Gij zijt niet in nood".

De hiernavolgende gegevens, geplukt uit het dagboek van Xavier, geven een overzicht van het reilen en zeilen van een binnenvaartschip. Andere documenten hebben verband met de exploitatie van LES DEUX SŒURS.

1874 — 75	
1875 January Den 11 Voor Hetser, freed van den Entreprenen, Boedingsofferen 2 50	
Total der onkosten — f. 64. 67	
total der ontvangsten gedurende het Jaar 1874	3311. 74
" " der onkosten Van Navigatie	812. 79
Blijft overig	f. 2498 95
gegeven Voor het huis gedurende het Jaar	841. 00
Blijft overig	f. 1657 95
onkosten Aan betaling ter Tuinwerking	185. 00
Blijft overig	f. 1472 95
Voor Kleederen hemden en andere noodigheden	100. 00
Blijft Over eten en drinken	f. 1372. 95
Sluiting Van het Jaar 1874	
Gedane Reizen Gedurende het Jaar 1875	
January Den 16 Redig Waargelikt na het tuinenhol, by f. voortelboom tot het laden van de	
" " Aan Boedingsofferen Redig f. 4. 78 Voor brengen f. 0. 80. Reizen onkost f. 5. 00	
1 ^{ste} Reis Den 20 en 22 geladen 18300 Mts. twee op 4. 5. 75 borden Van 4 Mts	
ieder, komende in borden klein gebind 5048 borden Van Den heer	
J. Van voortelboom Landbouwer te Waumen te laden aan zijn huis	
by de herberg de Raape, als ook 500 Mts. twee stroo Van Den	

Xaviers's afsluiting van het jaar 1874

AR

Wij Den 26 en 27 gelast en Verdoan aan de som Van f 40. 88
 Den 27 Wedergetruwd na Den Delt - teuggen ontlast f 0. 36
 9th - Reis - Den 28 gelast 435 no Bit - Koeten overslag met Den
 engelschen Schoonboot John Stadworst Aan Den heer J. Brange
 Koopman te Gent, Voor Den heer August Baetste Koopman te
 Belgieke Euzem aan Den prijs Van f 1. vo per Duizend Kilt
 Ontlast der reis - Den 28 Voor Maagte Taden f 1. 20
 Den 29 Voor Commissie op het Kantoor " 2. 18
 " " Voor Navigatie telhuis Rabot I 37 K 7 0. 52
 " " Voor Ketten Samen met Mevrouw de Coste 1. 32
 Voor Bruggen 0. 18
 Total Van gelast en teuggen Kost f 6. 25
 Den 30, en 31 gelast en Verdoan aan de som Van f 43. 50
 Einde Van de Reizen gedaan ten Voorreke Van het
 Reus, met het schip getimmerd by Galden en onder de
 Directie Van Pruno gelieven - Getrouwd An 2 July met Sophie
 de Dacten, Weduwe de Coste, in de Kerk te Londen, getuigen
 W^{dm} Ernest Van Moutboord Wrothart, in Julien Reels byzondere
 te Londen

AR

July Prijsen gedaan Sinter 2 July 1879
 1^{ste} Prijs Van 16 en 17 getaden 134090 in t Ween brakendgoud
 Aan den heer Ph. Westhofen Mass, Stenbattler te Boon, om t. Boon
 in den hofst in t Noorwem, Voor ten eersten 56300 Voor den heer
 Minst Hoopman Hoopman te Kortryk, aan den prijs Van f. 2. 35
 per Duizend, ten tweeden 43150 Aan den heer Leo Verhaest Hoopman
 te Gusselghem aan den paaling, aan den prijs Van f. 2.00 per Duizend
 en twintig lousels tuit 4 35 Centimes per lousel, ten den 345120
 Voor den heer Clot. Luybaert Wilco Hoopman te Gusselghem te lousden te
 Westbaerd, aan den prijs Van f. 1.15 per Duizend met Commissie
 onkost Van Prijs Van 17 Voor foyen in het faden f. 0.40
 Van 17 Voor Commissie op het faden 10.00
 1. Voor foyen in een Man en tuit foyen met Pruno fust foyen 8.75
 den 30 Voor foyen in het faden, tuit foyen, de hofst in den faden 10.80
 den 30 Voor het foyen faden 3.19
 " " Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen 31.70
 den 30 Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen 1.25
 " " " " foyen, foyen, tuit foyen 2.81
 " " Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen 2.00
 " " Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen 1.00
 August den 1 Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen

Vanaf 2 juli 1879 is Xavier
 schipper van LES DEUX SŒURS

1882
 1. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 2. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 3. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 4. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 5. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 6. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 7. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 8. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 9. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 10. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 11. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 12. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 13. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 14. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 15. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 16. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 17. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 18. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 19. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 20. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 21. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 22. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 23. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 24. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 25. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 26. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 27. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 28. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 29. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 30. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 31. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 32. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 33. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 34. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 35. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 36. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 37. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 38. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 39. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 40. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 41. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 42. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 43. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 44. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 45. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 46. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 47. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 48. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 49. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 50. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 51. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 52. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 53. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 54. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 55. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 56. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 57. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 58. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 59. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 60. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 61. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 62. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 63. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 64. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 65. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 66. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 67. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 68. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 69. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 70. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 71. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 72. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 73. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 74. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 75. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 76. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 77. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 78. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 79. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 80. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 81. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 82. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 83. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 84. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 85. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 86. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 87. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 88. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 89. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 90. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 91. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 92. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 93. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 94. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 95. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 96. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 97. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 98. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 99. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen
 100. Voor foyen in tuit foyen, foyen, tuit foyen

Resultaten van het jaar 1882

AR

Deuilemont, le 31 Août 1891

AGENCE EN DOUANE
OMER LEDUC FILS
COMMISSIONNAIRE-EXPÉDITEUR
DEULEMONT
par Quesnoy-sur-Deûle.
(NORD)

Expédition du bateau "2 Sœurs"

patrouille Bauwens Xavier chargé de
50.000 kil. racines de chicorée
pour le compte de M^{rs} De Luydt frères
Roulers destination La Bassée

DÉPENSES	FR.	C.
Droit d'entrée N ^o 218	500	25
Droit de statistique N ^o 218	5	00
Timbres <u>Acte de retour, décharge, acquit</u>	1	50
Frais de visite	11	75
Cautionnement <u>Compte de M^{rs} Thard à Meun</u>	2	50
Commission d'expédition	5	00
TOTAL	525	25

Reçu au Capitaine Bauwens
la somme de cent-vingt-cinq
francs quatre-vingt-cinq centimes

AR

Voorschot op douanerechten betaald door
schipper Bauwens aan het douaneagent-
schap

AR

Ville de Tournai

Je soussigné, docteur en médecine, délégué par
l'Administration communale de Tournai, déclare
avoir visité les personnes ci-dessous désignées, se trouvant
à cette date à bord du bateau Des Deux Sœurs
et les avoir trouvées dans un état de santé normal.

Tournai, le 4 Oct^{re} 1892.

Strombe

Désignation des personnes :

Bauwens Xavier		
Debaucher Sophie	Eponge	
Bauwens Anna		
" Marie	Sœurs	
Durvaux Adolphe	Pilote	

AR

Medische controle in opdracht van de Stad Doornik

AR

Voorbeelden van correspondentieadressen gebruikt door de binnenvaartschippers:



IMPORTATION. — EXPORTATION.

TÉLÉPHONE 366.

CHAUX, CHARBONS & COKE
DE
TOUTES PROVENANCES
ET A TOUS USAGES.

Bureaux :
RUE LONGUE DU VERGER, 16,
GAND.

Benoit Vantrappen,

RUE LONGUE DU VERGER, 16, GAND.

Gand le 17/2. 1894.

CONDITIONS DE VENTE :

Toutes les ventes se font sauf contrat aux prix et conditions en vigueur le jour du chargement. Les charbons, chaux et coques sont pris, remis et agréés par l'acheteur, à la fosse ou à l'usine pour les expéditions par wagon; au rivage pour les expéditions par bateau. Je n'admets de réclamations que pendant le chargement.

Toutes les ventes sont censées être faites au comptant et à Gand ou aux factures sont payables. Je ne renonce ni à ce droit quand je fais traiter sur l'acheteur ou que je reçois des valeurs en paiement.

Les avis donnés sur le cours du fret ou sur les prix de transport par chemin de fer, ne sont que de simples renseignements. Ils ne m'obligent jamais à procurer des bateaux ou des wagons aux prix indiqués.

Je ne garantis aucunement la validité de l'assurance contre les risques de la navigation. Les ordres passés à mes agents ne sont exécutoires qu'après mon approbation.

Les marchandises doivent être enlevées par quantités mesurées ou lesdites quantités. J'ai la faculté de réduire du marché les quantités qui n'auront pas été régulièrement enlevées ou de les reporter sur les mois suivants.

Le marinier et les administrateurs des chemins de fer sont responsables de la quantité de marchandises en livraisons ou en poids repris, en facture ou en lettre de voiture.

Je ne puis garantir les expéditions à jour fixe; les commandes sont exécutées suivant leur tour d'inscription.

Les grèves, les accidents d'exploitation ainsi que le manque de matériel sont considérés comme cas de force majeure. Les quantités non livrées pendant la grève seront à mon choix reportées sur les mois suivants ou bien déduites du montant du marché.

Dans tous les cas, je pourrai toujours considérer le marché comme résolu et résilié lorsqu'il arrivera à son terme; l'acheteur ne pourra l'annuler les fournitures faites après, comme continuation du dit marché.

Sont considérés notamment comme cas de force majeure et comme tels déchargeant le vendeur de tous dommages intérêts et de toute responsabilité, généralement quelconque, la réduction forcée de l'extraction ainsi que les grèves totales ou partielles, pour quelque cause que ce soit, le fait matériel seul de la cessation totale ou partielle du travail mettra le vendeur à l'abri de tout recours.

Si, pendant le cours d'un marché, l'acheteur n'exécute pas strictement toutes et chacune de ses obligations, le vendeur se réserve le droit ou de le forcer à enlever les quantités de chaux, charbons ou coques achetées ou bien de mettre fin au marché, ou de le considérer comme résolu sans devoir, au préalable, recourir à une mise en demeure ou sommation et sans devoir faire prononcer la restitution en justice.

Tout différend entre l'acheteur et moi sera porté devant le tribunal de commerce de Gand. Je me réserve dans les cours d'un marché à terme de demander les garnies de paiement que je jugerai nécessaires.

La correspondance échangée pendant la durée d'un marché ne pourra apporter aucune modification aux conditions de celui-ci sans stipulation expresse et spéciale établie dans cette correspondance.

Il me sera loisible d'annuler le marché en cas de non paiement d'une livraison antérieure ou d'insolvabilité notoire et reconnue; dans ce cas le remboursement des factures à échoir, pourra être exigé immédiatement.

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE :

VANTRAPPEN
CHARBONS — GAND.

☞

Weyntker Daumen
Rijst.
Wel amen brief ontvangen.
Jooda of ledig zijn mocht
of naar Delft naar
om een reis koken voor de
vaart van Roetelaere lei of
omliggende van Gent
Hedde zal hoort waarlijk
zijn voor Delft, voorwaarde
zijn van de dag en laden
en lossen van 18 tot 20 dagen
de schepen worden van nu voort
ger dapper geladen.
Jooda of weg vaart of
aan de Hwang aankom
laat het mij weten
harkelijk gegre
Weyntker

CONVENTION

Il a été convenu entre les soussignés
et *Karlus Baumann* batelier domicilié à *Tr. Hogen* d'une part
d'autre part

Que ce dernier conduira et transportera une cargaison de charbon de terre à la destination
de *Blondamme* avec le bateau nommé *Les 2 Soleus*
du port de *160* tonneaux

Qu'il prendra charge aux rivages qui lui seront indiqués par

en se conformant aux usages y établis pour le prix de *Quatre fr 75 Cts*

par tonne

Qu'il recevra avant son départ une somme de *Je dois quatre fr 75 Cts*

à compte sur son frêt

Dès que le bateau est mis en chargement suivant son tour d'affrètement, le marinier ne pourra

réclamer son départ.

Que le déchargement de son bateau s'effectuera en *huit* jours ouvrables à compter du

lendemain de son arrivée à destination.

Assuré par la Société

Fait en double à *S. Ghislain* le *19* *16* 1893

Hogen

Harrelbeke, 1 Octobre 95.

Friend,

Weest zoo goed my te laten
weten indien gy van een goeden
Knecht weet en ben voor het
oogenblik alleen.

Laat het my weten by de
Weduwe Bezorgers tot L. Hartman
Alles goed.

Jan De Grauwe
schip. Seune Francois.

De complementen aan Bauwens
en zyne vrouw.

Aan
Schipper Bauwens
Schip de twee Gezusters.
Voor de Vieuport
Sasmeester - Ontvanger
Gingens.

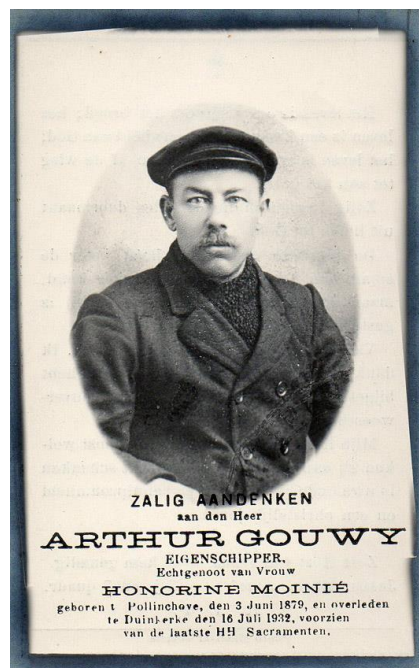




Geminde Zoon,
 Ik laat u weten de fortu-
 lyk aldus Arthur den
 n: 40 getrokken heeft.
 Waarschynelyk zal hy er nog
 uit vallen, want den ersten
 n: is 16 en zy en moeten
 maar 20 mannen hebben.
 Dus wy moeten leven op
 goede hoop. De schippers

In 1899 was Odilon GOUWY matroos op
 LES DEUX SŒURS

AR



Bruse en Stekelorum
 op er in zyn en meestal
 de schippers van't vensche
 Wy zyn allen in volle gezond-
 heid en wy verhopen van
 u het zelve.
 Aanveert myne onderlyke
 groetenissen
 Friedrich
 Gouwy

Oostende den 12 Maart 1899

Edel

Ik laat u weten dat wij al
twee Consul brieven gehad hebben
een den 2 Maart en nu een den
14 Maart Edel laat nu ~~van~~
naar Diamunde te gaan naar
Consul Dinsdag die komt zon-
der fout als gy wilt of want
han gy eens tot bij ons kommen
wij liggen in Oostende bezig met
houd te laden Edel laat
tog nu van den Dinsdag naar
Diamunde te gaan om 10 uren
moet gy daar zijn Edel goede
dag van Moeder Vader Taster
en broeder

In afwachting blyf gy myne
zoon

Frederick Joroy schipper
liggend in Oostende

AR

Mynheer Laverius Bourvers
Schipper Schip genaamd
De twee Tasters
Seunse liggende in
Lossing oude leie
EXPRES

140
1899 X 1900

on attend, Samen 100,000 Kil. Dit alles van Den heer
Ch^r den Cannyt Nigoeiant de Rosclare, voor Den
heer Druisters Suckini fabrisant de Fresmes ord,
aan Den prijs van f 5.25 per Duizend Kilos
met Commissie a 5 fco a Den zoen immeritis = Staat van onken
Den 6 voor een trechter Yper Boesinghe brug f 1.00
Den 8 voor Commissie 26.25
Den 9 voor navigatie Yper Boesinghe f 5 f 100 2.00
" " Boesinghe knoeke " 11. " 5.50
Den 10 voor een trechter Manten huis Boesinghe brug f 3.50
Alles is tot 50 Overvragen tot f 100
1900 Den 31 voor navigatie knoeke f 10 f 10 tot 10.00
Den 2 voor navigatie knoeke f 10 f 10 tot 10.00
Den 4 voor knoeke albus termier Veurne Ghysels 8.32
Den 5 voor knoeke albus termier Veurne Ghysels 9.00
Den 6 knoeke 2 preiden Samen met Jules Denny en Henri
Steenen 36 f ton tot Staat van de schepen a 19 f per ton
Maar staat 19 f per ton tot f 100.00
Den 11 voor knoeke in Den haupstont 1.50
Den 13 " preiden Jules aan Staat f 100.00
Den 16 " borenleggen aan de fontinettes Adenbeur 1.00
Den 18 knoeke 2 preiden Samen Jules Denny 24 f ton aan f 1.25 per
Kilometre tot Staat van de schepen, gedaan 27. f 100.00 per 16.20

CONVENTION

Il a été convenu entre les soussignés
et *Charles Baudouin* batelier domicilié à *St. Hergo* d'une part
d'autre part

Que ce dernier conduira et transportera une cargaison de charbon de terre à la destination
de *Elbeuf* avec le bateau nommé *les 2 Sœurs*
du port de *Amiens* 124 tonneaux
Qu'il prendra charge aux rivaux qui lui seront indiqués par
" en se conformant aux usages y établis pour le prix de
" par
" Qu'il recevra avant son départ une somme de
" à compte sur son fret
" Dès que le bateau est mis en chargement suivant son tour d'affrètement, le marinier ne pourra
" réclamer son départ.
" Que le déchargement de son bateau s'effectuera en *10* jours ouvrables à compter du
" lendemain de son arrivée à destination.
Assuré par la Société

Fait en double à le *17* 1899
St. Hergo

DEEL 2

Na het overlijden van Xavier BAUWENS in 1903 kreeg het vaartuig een nieuw leven met Odilon GOUWY als schipper. Odilon had al geruime tijd gevaren als matroos met Xavier Bauwens op het schip LES DEUX SŒURS en hij had daar Liza leren kennen.

Hij kon lezen noch schrijven. Uit zijn schippersperiode zijn er enkele brieven, bevrachtingsdocumenten, enz. bewaard gebleven die een overzicht geven van Gouwy's activiteiten. In mijn kinderjaren heb ik van hem veel verhalen gehoord over zijn belevenissen op de Belgische en Franse binnenwateren.⁵⁹

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was het leven van een binnenschipper niet eenvoudig. Hij mocht – of moest – enkel varen in een beperkt gebied, soms heel dicht bij de frontlijn. Het was een tijd van paspoorten en toelatingsbewijzen en soms waren de granaten ‘van den Duits’ gevaarlijk dichtbij.

Odilon Gouwy werd geboren te Pollinckhove op 29 april 1878. Hij trouwde met Elisabeth ‘Liza’ De Corte in 1904. Zij was de oudste dochter van Xavier's weduwe, 12 jaar ouder en een half hoofd groter dan Odiel. Haar jongere zus, Maria, huwde met schipper Pol (Paulus) Maes.⁶⁰

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 1165.
DÉPARTEMENT DU NORD. VILLE DE CONDÉ-SUR-LESCAUT.
ARRONDISSEMENT DE VALENCIENNES.

REGISTRE D'IMMATRICULATION.

En exécution de la loi du 8 Août 1893, par devant nous, Maire de la Ville de Condé-sur-l'Escaut,

S'est présenté 1^{er} nommé :

Nom et prénoms : *Gouwy Odilon Julien*

Lieu de naissance : *Pollinckhove*

Date de la naissance : *Le 29 Avril 1878*

Nationalité : *Belge*

Fils de : *Gouwy Edouard François*

et de : *Barzeelle Sophie Rosalie*

Marié ou veuf : *Célibataire*

Marié à (1) : _____

Enfants (2) : _____

2 : _____

3 : _____

Lequel nous a déclaré être arrivé le *14 Février 1900* dans cette ville,

pour y exercer (3) *la profession de manœuvre*

a justifié de son identité, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} de la loi, en

produisant à l'appui de sa déclaration (4) *Acte de naissance*.

Fait à Condé-sur-l'Escaut, le *15 Février 1900*

CACHET
DU
COMMISSARIAT
DE POLICE

Signature du déclarant : _____

Le Commissaire de Police, *Mezger*

(1) Nom, prénoms, âge et nationalité de la femme.
(2) Nom, prénoms, sexe, âge et nationalité de chacun des enfants mineurs.
(3) Indiquer la nature de la profession, du commerce ou de l'industrie que l'étranger compte exercer.
(4) Indiquer la nature des pièces justificatives produites à l'appui de la déclaration.

AR

⁵⁹ Sorry, ik heb toen niks genoteerd, ook niet over de periode 1914-1918; daardoor is er een interessante historie de mist ingegaan. Toch is er één klein verhaaltje(!) bijgebleven: Op een avond bij de terugkeer naar zijn schip “zat de moane vlak boven de mast van 't schip. Ze was wel 10 kere zo groot als anders. Ank moeten wiln, kgienge dran gekunnen en mè nen aak”. Ik dacht: allez, hoe kan dat nu? En waar was dat café ergens? In Elsendamme??

⁶⁰ Maria overleed in 1945, Pol Maes in 1946.

1352

BELGIQUE.
BELGIË.

VILLE DE GAND
STAD GENT

L'Officier de l'Etat-Civil de la
De Ambtenaar van den Burgerlijken

ville de Gand certifie avoir uni en mariage cejourd'hui :
Stand der Stad Gent, verklaart heden in huwelijk vereenigd te hebben :

Odiel Julianus Gouwy,
geboren te Pellenichose, den 19 April 1878,
zoon van Edouardus Franciscus en van
Sophia Rosalia Bergele.

Elisabeth Coleta Decorte,
geboren te Leffinghe, den 1 Juni 1866,
dochter van wijlen Carolus Ludovicus en
van Sophia Josephina Debacder.

Delivré en vertu de l'article 16 de la Constitution.
Afgeleerd ingevolge artikel 16 der Grondwet.

A l'Hôtel de Ville, le 20 Ooget 1904
Ten Stadhuisse, den

[Signature]

[Signature]

[Signature]

ÉPOUX :
ECHTGENOOT

Nom *Gouwy*
Naam
Prénoms : *Odiel Julianus*
Voornamen
Décédé le *30 novembre 1970*
Overleden den
à *Nieuwpoort* N° *96*
te

ÉPOUSE :
ECHTGENOOTE

Nom *Decorte*
Naam
Prénoms : *Elisabeth Coleta*
Voornamen
Décédée le *21 novembre 1956*
Overleden den
à *Nieuwpoort* N° *88*
te



AR

Schipperin Liza en schipper Odiel kwamen goed overeen. Ik heb hen nooit weten ruzie maken.



AR

Odiel aan het werk aan de romp van het schip LES DEUX SCEURS in de achterhaven van Nieuwpoort. Zicht op een deel van het sluizencomplex. Na de Eerste Wereldoorlog werden de sluizen zeer vlug heropgebouwd. De mooie gebouwen "aan de sassen" zijn verdwenen in de puinhopen van de oorlogsgeschiedenis.

V.l.n.r.: monding Nieuw Bedelf, Gravensas, Kreek van Nieuwendamme en overlaat van de IJzer. Tussen het Nieuw Bedelf en het Gravensas probeert een kruisnetvisser enkele palingen te verschalken.

TH. FILIAERT
AFFRÈTEMENTS
ASSURANCES
REMORQUAGE
BRUGES (BASSIN.)
TELEPHONE 331

Le 4 Decembre 1908

CONTRAT D'AFFRÈTEMENT
BEVRACHTINGSKONTRAKT

Bâtelier accepté
Aangenomen schipper
Conduisant le bateau
Voerende het schip
Pour une cargaison
Om een lading
Pour compte de
Te laden voor rekening van
de
Aan de vracht van
A charger
Te laden
Jours de chargement
Lodagen
Conditions principales
Bijzondere voorwaarden
Frais d'affrètement
Bevrachtingsloon

O. grouw
Nieuw grouw
Nolen
Mijochan C. de l'asch
Broyer muntime
O. 65 centimes per ton
Bij grouw en met de Noombert
Sprekig ton per weekende dag, median 8 poud
Schuiven met de schip, verbedering 1/2 poud
5%

LE BÂTELLIER, (De Schipper)
L'AFFRÈTEUR, (De Bevrachter)
Monsieur C. de l'asch
Monsieur

TRANSPORTS PAR EAU
OSCAR DEMAZIÈRE
AGENT GÉNÉRAL
de la Foncière-Lyonnaise
MONS (BELGIQUE)

Contrat d'Affrètement

Entre O. DEMAZIÈRE à Mons, agissant par ordre et pour compte de
de
et
batelier, domicilié à
il a été convenu que
ce dernier transportera une cargaison de
pour la destination de
avec le bateau
Assuré par
Le frêt est fixé à
par mille kilos, avec avances de
Déchargement en
qui compteront du lendemain de l'arrivée du bateau à destination.
Surestaries
Tous les frais sont à la charge du batelier, excepté les droits de douane.

Le chargement aura lieu à
le batelier se conformera aux usages établis à ce port, et ne pourra rien
exiger lorsque son bateau sera mis en chargement suivant son tour et selon
la spécialité de charbon.
Il est facultatif à l'affrèteur d'envoyer le bateau à un autre port que celui
précité; il serait toutefois tenu compte au batelier de la différence de frêt en
usage.
Courtage

Fait en double, à Mons, le 19 Août 1908.
LE BÂTELLIER, L'AFFRÈTEUR,
O. Demazière

SYNDICAT DES BATELIERS
DE BRUGES.
BUREAU D'AFFRÈTEMENTS
SCHIPPERS BOND.
BUREAU VAN BEVRACHTINGEN
Sinte Pieterskaai, 19, BRUGGE.
TÉLÉPHONE N° 222.
TELEFOON
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE:
WITTEVRONGEL,
Quai S^t Pierre, Bruges.

PIETER WITTEVRONGEL

TRANSPORTS PAR EAU
VERZENDINGEN TE WATER

Convention D'affrètement Bevrachting Overeenkomst

Affrété pour compte de : *De Maatschappij D. Gay & Co. Bruges*
Bevracht voor rekening van :
Accepté par : *Willelmus Gennep*
Aangenomen door :
Bateau nommé : *2 Sœurs*
Schip genaamd :
Pour charger : *209 tonnes huilen*
Om te laden :
En destination de : *Brugges Scheepvaerdt*
Ter bestemming van :
Au fret de : *15 centimes* par tonne.
Aan de vracht van : *15 centimes* per ton.

Jours de déchargement :
Losdagen :

Les jours de surestaries seront payés à raison de _____ francs par jour.
De overligdagen zullen betaald worden aan _____ franken per dag.

1° La mise à bord ainsi que le déchargement pourront se faire la nuit comme le jour.
De lading alsook de lossing zullen mogen geschieden zoowel bij nacht als bij dag.

2° Pour le cas de changement dans la destination, le batelier s'oblige à s'y rendre au fret du jour, si le bateau se
Indien de bestemmingsplaats, voor 't een of 't ander geval, veranderd zou worden, is de schipper verplicht,
trouve dans les conditions normales pour entreprendre ce voyage.
indien zijn schip ertoe in staat is, de reis te doen aan den prijs van den dag.

3° Le batelier s'engage à ne prendre à bord en cours de route, d'autres marchandises sans autorisation de
De schipper verbindt zich geene andere koopwaren aan boord van zijn schip te nemen, zonder schriftelijke
l'affrèteur. En cas d'inobservance de cette clause, une amende de cent francs sera exigible.
toelating van hierboven gemelden bevrachter. In geval van overtreding dezer overeenkomst is de schipper
strafbaar met eene boete van honderd franken.

Conditions spéciales : *Asijelt en laaigelt van Ten Hoopman plus 500 per reis
Bijzondere voorwaarden : ruisgew.*

Fait en double à Bruges, le *16-12* 1910.
In dubbel gemaakt te Brugge, den

Le Batelier, — De Schipper,

L'Affrèteur, — De Bevrachter,

Pieter Wittevrongel

AR

Met de fiets naar Frankrijk

Om de Franse grens over te steken met een fiets waren er 'papieren' nodig. In die tijd was het handig om aangesloten te zijn bij de 'Touring Club' van België. Op de lidkaart waren de gegevens van de fiets vermeld, ter info van de douane. Odiel's fiets was een MINERVA. Lang geleden vervaardigde deze Antwerpse fabriek ook automobielen met niet alledaagse motoren. Op, met reclame beschilderde muren, kon men lezen: 'A MOTEUR SANS SOUPAPES'. In plaats van met kleppen werkte de motor met een systeem van schuiven.

TOURING CLUB DE BELGIQUE
L.I.A.T. SOCIÉTÉ ROYALE
CARTE DE SOCIÉTAIRE
N° 68844

Regu de M^o. Gouwy
Batelier Israels Kerke
la somme de TROIS FRANCS 20 C^{tes} montant
de sa cotisation pour l'année 1913.

LE TRÉSORIER, *Mammick* LE PRÉSIDENT, *L. Léaud*

TOURING CLUB DE BELGIQUE
BRUXELLES

TOURING CLUB DE BELGIQUE
CARTE D'IDENTITÉ

RENSEIGNEMENTS POUR LA DOUANE

Espèce de machine *belge*
Marque de fabrique *Minerva*
Numéro de fabrication en toutes lettres *quatre cent vingt trois*

SIGNATURE DU TITULAIRE, *Odil Gouwy* SIGNATURE DU PRÉSIDENT, *L. Léaud*

En placement réservé à la photographie sans laquelle la carte est de nulle valeur tant au point de vue douanier que pour l'octroi des diverses réductions.

La société a qui se réserve de faire usage de sa carte pour bénéficier aux frontières du régime de faveur doit préalablement signer sa carte, y apposer sa photographie, y inscrire concernant sa machine les indications requises par la douane et envoyer ensuite sa carte au siège social du T.C.B. Cette carte lui sera ensuite retournée revêtue du timbre sec de l'Association lui donnant l'authenticité nécessaire.

DOUANES FRANÇAISES.

BUREAU OU BRIGADE ⁽¹⁾
d *Bruxelles*

PERMIS DE CIRCULATION
VALABLE POUR TROIS MOIS.

(Cyclistes étrangers.) N° *360*

Nom _____
Prénoms *Gouwy Odil*
Nationalité *Belge*

Signature du cycliste: *X*

Description du vélocipède.

Genre *Bicyclette*
Marque *Minerva*
Numéro { au cadre _____
 aux moyeux *423*
Genre de bandage *pneumatique*

Délivré le *15 Mars* 19 *13*
Le ⁽²⁾ *M. X. Gouwy*

Nota. Cette carte exclusivement personnelle doit être présentée à toute réquisition de l'autorité compétente. Le titulaire devra donner sa signature chaque fois qu'elle lui sera réclamée.

(Voir au verso les extraits de la loi du 30 janvier 1907 et de la décision ministérielle du 4 avril 1907.)

Cachet du bureau

Loi du 30 janvier 1907.

Art. 23. — A partir du 1^{er} janvier 1907, la taxe sur les vélocipèdes sera réduite à 3 francs par place; elle restera fixée à 12 francs par place pour les vélocipèdes et appareils analogues munis d'une machine motrice. Cette taxe sera perçue, à titre d'impôt indirect, dans les conditions ci-après :

Aucun vélocipède ou appareil analogue ne pourra être mis en circulation sans avoir été revêtu d'une plaque fournie par l'Administration des Contributions Indirectes contre paiement de l'impôt par le contribuable qui devra faire connaître en même temps son nom et son adresse.

Les plaques seront renouvelables tous les ans et valables du 1^{er} janvier au 31 décembre. Leur modèle, ainsi que les conditions dans lesquelles elles devront être fixées aux vélocipèdes, seront déterminés par arrêtés ministériels.

Art. 24. — Les contraventions à l'article précédent et aux dispositions des arrêtés ministériels rendus pour son exécution seront constatées par les agents des contributions indirectes et des octrois et par tous autres agents ayant qualité pour dresser des procès-verbaux en matière de police du roulage. Les vérifications nécessaires à cet effet pourront être effectuées sur la voie publique, dans les établissements ouverts au public et en tous autres lieux où les agents sus-désignés ont légalement accès.

Les contraventions, constatées et poursuivies comme en matière de contributions indirectes, seront dévolues aux tribunaux de simple police et punies d'une amende de 1 à 15 francs, indépendamment du quintuple du droit fraudé.

A défaut de caution ou de consignation de l'amende, les vélocipèdes ou appareils analogues seront saisis, mais seulement pour garantie des condamnations à intervenir.

En cas de procès-verbal rapporté contre inconnus, la confiscation des machines sera prononcée.

Décision du Ministre des Finances du 4 avril 1907.

Les vélocipèdes possédés par des personnes domiciliées à l'étranger et entrant en France sont admis à circuler sans plaque de contrôle quand le séjour sur le territoire français des possesseurs des appareils ne dépasse pas une durée de trois mois consécutifs.

Ces personnes doivent, à cet effet, demander aux agents du service des douanes, au moment de leur entrée en France, des permis de circulation qui leur sont délivrés à leurs frais, sur papier timbré à soixante centimes, et dont elles doivent être porteurs pour en justifier à toute réquisition.

Lorsque leur séjour en France se prolonge au delà de trois mois, les personnes domiciliées à l'étranger sont tenues d'apposer la plaque de contrôle sur leurs vélocipèdes.

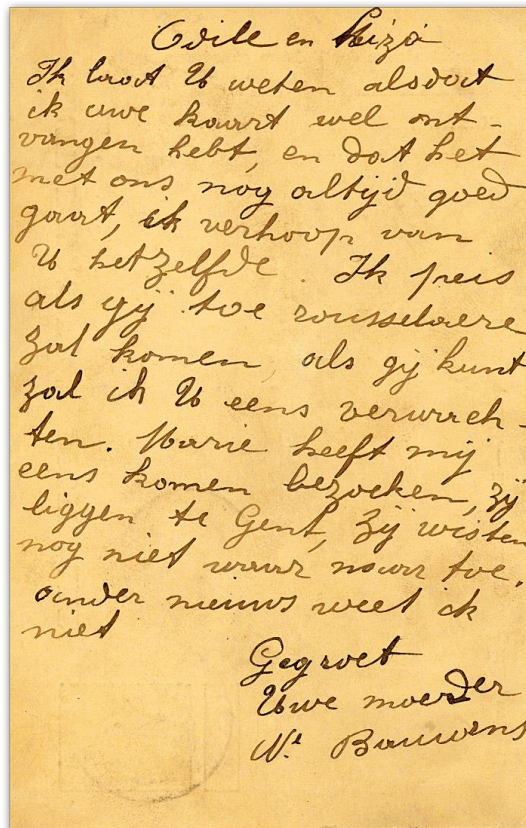
Sont passibles d'un procès-verbal les cyclistes étrangers qui seront rencontrés sans permis, ou avec un permis périmé, ou avec un permis au nom d'une autre personne.

Met de fiets naar Frankrijk...

AR



Voor het ontvangen van hun post gebruikten de schippers een correspondentie-adres: bv. bij een bruggendraaier, sluismeester, winkel of herberg waar er veel schippers langs kwamen. In Nieuwpoort was dat meestal bij Cesar Rabay, alias 'Tombelle', in de herberg genoemd 'Pont Albert'.



AR

KONINKRIJK BELGIË
ROYAUME DE BELGIQUE

-S-

PROVINCE WEST-VLAANDEREN
Province de la Flandre Occidentale

Arrondissement } VEURNE
de FURNES

LE LAISSEZ-PASSER.

Le Bourgmestre de la ville de Nieuport prie les autorités civiles et militaires de laisser passer l

nommé *Jouruy Edouard, capitaine* devant se rendre à *Pollmechove* pour *affaires personnelles.*

Valable *pour le lundi 15 Septembre 1914.*

Nieuport, le *9 Sept 1914*

Le Bourgmestre,
Jouruy Edouard

STAD VILLE DE } **NIEUPORT**

Voorwerp :
Objet :

N° *159*

gevolg dan
suite au } N°

van
du }

BIJLAGEN
ANNEXES

September 1914: 'den Duits' was op komst en er hing elektriciteit in de lucht. Zonder 'papieren' kon men beter thuisblijven want je kon wel eens de bak invliegen als vermeende spion.

AR

TÉLÉGRAMME DE SERVICE

Origine :

N°

Reçu à h m.

Déposé à

Destinataire ou destination.

Heure extrême d'arrivée à destination

Réception ou Dépôt

Distribution.

Décharge ou Réexpédition.

Série G, n° 3

Laissez passer les bateaux

Le Capitaine au Génie

Rafferty

De Geallieerde legerleiding besliste waar en wanneer er mocht gevaren worden

AR

Provincie West-Vlaanderen
(BELGIË)
Province de la Flandre Occidentale
(BELGIQUE)

Gemeente Veurne
Commune de

Persoonsbeschrijving of Portret
Signalement ou Photographie

TOELATING TOT VERBLIJF
PERMIS DE SÉJOUR N° 2844

in de gemeente Veurne
dans la commune de

toegestaan aan M. Gouwy Willem
delivré à (naam en voornaam) (nom et prénoms)

van Belg nationaliteit, geboren te Pollinchorre
de nationalité né à

den 29-4-1878
le

echtgenoot van Elsa Decorte
époux (épouse) de
gehuuwd
célibataire

gehuisvest te Pollinchorre
domicilié à

beroep: Schipper
profession

Tegenwoordig verblijf: Veurne
Résidence actuelle: in de vaart "de vriesse"

straat n°
rue

Handteeken van den
aansprekenden persoon
Signature du Répondant

Handteeken des dragers
Signature du titulaire
K n t

Uitgereikt door ons, te Veurne den 3 Juli 1915.
Delivré par nous, à le

De Burgemeester
Le Bourgmestre

De Bevelhebber van het district Gendarmerie
Le Commandant du district de Gendarmerie

PORTRET
PHOTOGRAPHIE

Drukkerij F. Daele en Zoon, De Panne

1915: Toelating tot verblijf in Veurne "in de vaart"

AR

... K n t = kan niet tekenen

De binnenschippers en de visvangst

De varende schippers wisten waar er veel vis aanwezig was, uit ondervinding of van horen zeggen. In de vrije tijd of 's nachts werd er wel eens een lijntje of een net (soms een fuik) uitgeworpen.

Het was wel oppassen geblazen: men moest weten wat mocht en wat niet mocht, waar het mocht en met welke vergunning (permis). Visgardes en boswachters lagen op de loer om mogelijke 'stropers' een proces aan hun been te lappen. Het was dus aangeraden om goed op de hoogte te zijn van de lokale reglementering.

Besluit van 20 januari 1883. — N° 1.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op de voordracht van Onzen Minister van Financiën,

Gezien de artikels 2, 3 en 9 der wet van 19^e januari 1883 op de visscherij;
Gezien het artikel 67 der Grondwet;

Wij hebben besloten en besluiten:

TITEL I. — *Stroomen, rivieren en bevaarbare of vlotbare kanalen, waarop de vischvangst ten voordeele van den Staat kan verpacht worden.* — Voorwaarden waaronder de vischvangst in de andere waterlopen kan toegelaten worden.

Art. 1. Wordt goedgekeurd, zooals zij aan het tegenwoordig besluit is gehecht, de tabel der stroomen, rivieren en bevaarbare of vlotbare kanalen, voor schepen of vlootten en van die gedeelten dezer waterlopen waarin de vischvangst ten voordeele van den Staat kan verpacht worden.

Art. 2. De vischverloven zullen verleend worden op in dubbel ingeleverde inschrijvingen de verbintenis bevattende:

1° Van aan den ontvanger der domeinen het pachtgeld te betalen dat, voluit geschreven, in die inschrijvingen zal worden aangeduid;

2° Van de voorwaarden na te leven, welke het lastkohier bevat.

TITEL II. — *Tijd, seizoenen en wijze van verboden vischvangst.*

Art. 3. De vischvangst is verboden op minder dan 30 meters afstand der sluizen, dammen, gaten, verlaten, waterlopen van werkhuizen en vischladders in de stroomen, rivieren en bevaarbare en vlotbare kanalen.

Art. 4. De tijdstippen, waarop de vischvangst verboden is, zijn bepaald als volgt:

1° Van 1^{ste} november tot 15^e februari voor den zalm, de forel en den ridder (omber-visch);

2° Van 15^e april tot 15^e juni voor al de andere visschen en de kreeft.

Dit verbod betreft allen aard van vischvangst zelfs het visschen met de vlottende hengeloede.

Echter mag de paling te allen tijde gepeurd worden en de vangst van elft blijft toegelaten volgens de voorwaarden van het lastkohier.

Art. 5. De vischvangst is enkel tusschen zonsop- en ondergang toegelaten.

Het peuren van paling mag des nachts geschieden.

Art. 6. Het is verboden te visschen in het gedeelte der rivieren, kanalen of waterlopen, waarvan de spiegel toevallig zou verhoogd zijn, hetzij voor ruiming of voor elk ander werk, hetzij ten gevolge van arbeidstaking der werkhuizen of opschorsing der scheepvaart.

Art. 7. Ten minste vijftien dagen vóór het sluiten der visscherij zullen in den *Moniteur belge* afkondigingen worden gedaan, om de tijdstippen van verbod te herinneren en de waterlopen aan te wijzen, welke aan het verbod onderworpen zijn.

N° 591^{bis}.

— 2 —

TITEL III. — *Wijzen, toestellen en gereedschappen van vischvangst die verboden zijn.*

Art. 8. Zijn verboden de hierna aangeduide wijzen, toestellen en gereedschappen van vischvangst:

A. Alle vastliggende netten en toestellen ter uitzondering van lijnen, fuiken en zaknetten.

B. Alle sleepnetten, ter uitzondering van het groot werpnet, van het klein werpnet, van het groot schepnet, van het driehoekig net (*poucheux*) en van het klein kruis- of schepnet.

Echter wordt het gebruik der zege of sleepnet toegelaten voor de vischvangst in de Schelde, de Maas en de vaart van Terneuzen en voor het visschen van elft wordt het toegelaten onder de voorwaarden van het lastkohier der pacht. Het wordt insgelijks gedurende de maanden februari en maart toegelaten voor de vangst van den spiering in de twee Nethen van aan hunnen samenvloed te Lier tot aan den Rupel;

C. De elger of drietand (steekschaar, palingschaar);

D. De strikken of stroppen;

E. De plonsstokken;

F. De vischvangst door lediging (afzetten);

G. De vangst met de hand;

H. De vischweren, afsluitingen, toestellen of alle welkdanige inrichtingen van vischvangst, voor doelwit hebbende den doortocht 'heel en il te beletten, of den visch te dwingen door eene onvermijdelijke opening te komen. Dit verbod is insgelijks toepasselijk aan de afsluitingen, bewerkstelligd bij middel van netten.

TITEL IV. — *Voorwaarden voor het gebruik en wijze van onderzoek der toegelaten gereedschappen.*

Art. 9. De malen der netten van elken kant gemeten, na hun verblif in het water, en de tusschenruimte van de roeden der fuiken moeten de volgende afmetingen bereiken:

1° Het net gebruikt voor de vangst van den zalm, minstens tien centimeters;

2° Het kruisnet gebruikt tegen den oever of op eene boot, twee centimeters ten minste;

3° Het kruisnet voor het vangen van grondelingen, met de hand bestuurd op den boord van het water, één centimeter.

4° Het groot werpnet, het klein werpnet, het groot schepnet, het driehoekig net (*poucheux*) en het kleine kruis- of schepnet, drie centimeters;

5° De zege voor het vangen van spiering in de twee Nethen, één centimeter en half, en voor alle andere toegelaten vischvangst, zes centimeters ten minste;

6° De fuiken en zaknetten, drie centimeters ten minste;

7° De palingfuiken, één centimeter;

8° Het vlechtwerk der visscherijen, drie centimeters ten minste.

Art. 10. Het onderzoek der grootte der malen van de netten en der tusschenruimte van de roeden der fuiken zal gebeuren bij middel van een werktuig in den vorm van eene vierhoekige spitszuil, met strepen en cijfers, welke voor elke soort van vischtuig de lengte der malenkanten aanduiden.

Dit meettuig zal door het bestuur geleverd en geijkt worden. Een model ervan zal in de griffies der rechtbanken van eersten aanleg en van de beroepshoven neergelegd worden.

Echter zal het onderzoek der malen van de kruisnet voor den zalm en van de zege bij middel eener metrische maat geschieden.

— 3 —

TITEL V. — *Grootte der visschen.*

Art. 11. De grootte onder welke de visschen en de kreeften niet mogen gevangen, maar terug in het water moeten geworpen worden, is zooals volgt bepaald voor de verschillende soorten:

1° De zalmen en de palingen, 25 centimeters lengte;

2° De barbeelen, de brasems, de snoeken, de karpers, de grootkoppen of molenaars, de ridders-ombervisschen, de gemeene ombervisschen en de forellen, 14 centimeters lengte;

3° De voorns, de wimbers of neuzelingen, de baarzen en zeelten, 12 centimeters lengte;

4° De kreeften, 8 centimeters lengte.

De lengte der hiervoor vermelde visschen wordt gemeten van aan het oog tot aan het begin der staartvin; die der kreeft van aan het oog tot aan het uiteinde van den ont-plooiden staart.

TITEL VI. — *Lokken waarvan het gebruik verboden is.*

Het is verboden als lokas visschen te gebruiken behoorende tot eene soort, die bestemd is om grooter te worden.

TITEL VII. — *Vischvangst in de Schelde, den Rupel en de Durme.*

Art. 13. Er wordt niet afgeweken van de schikkingen van het reglement van 23^e oktober 1843, gewijzigd, krachtens koninklijk besluit van 10^e november 1863, betreffende de vischvangst in de Schelde, te beginnen van aan het veer te Temeche, er onder begrepen den Rupel, tot aan de grenzen van het koninkrijk, in de richting van Holland. Die schikkingen worden toepasselijk gemaakt aan de Schelde van aan Temeche tot aan Dendermonde, en aan de Durme, van aan hare monding tot aan de brug van Halleme. Onzen Minister van Financiën is gelast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit.

Gegeven te Laeken, den 20^e januari 1883.
LEOPOLD.

Van 's Konings wege:
De Minister van Financiën,
CHARLES GRAUX.

Besluit van 21^e januari 1883.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,
Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, Heil!

Op verslag van Onzen Minister der Financiën,

Gezien het artikel 9, 1^o, der wet van 19^e januari 1883 op de vischvangst;
Gezien het artikel 67 der Grondwet;

— 4 —

Wij hebben besloten en besluiten:

Eenig artikel. — De vischvangst is verboden, voor het tijdbestek van één jaar, te rekenen van de dagteekening van het huidige besluit, in die deelen der onbevaarbare en niet vlotbare waterlopen, welke door bosschen vloeien, die onder het gebied van het Boschbeheer staan.

Onzen Minister van Financiën is gelast met de uitvoering van het tegenwoordig besluit.

Gegeven te Laeken, den 21^e januari 1883.

LEOPOLD.

Van 's Konings wege:
De Minister van Financiën,
CHARLES GRAUX.

CONSULAT DE BELGIQUE
à DUNKERQUE
DÉPARTEMENT DU NORD

PASSEPORT

N° 1484 B





Au Nom du Roi des Belges,

Nous, Paul Dewulf, Consul de Belgique à Dunkerque, prions tous les Magistrats ou Officiers tant civils que militaires, quels qu'ils puissent être, des Princes ou Etats Etrangers, de laisser passer librement Monsieur Gourvy Adilon Julien Né à Pollincheux le 29 avril 1878 Profession de marinier demeurant à Dunkerque (bat 2 tours) Avec ses bagages se rendant à Anvers aller & retour sans permettre qu'il lui soit opposé aucune entrave ni empêchement et de lui donner ou faire donner aide et secours, ainsi que Nous le ferions Nous-même en étant requis.

Delivré à Dunkerque en Notre Chancellerie, le 4 juillet 1900 dix neuf

Le Consul de Belgique,

Signature du porteur, X

VALABLE UN AN

LITRO-MONET-FRÈRES-DUNKERQUE



Paspoort uitgereikt door het Belgisch Consulaat van Duinkerke

AR

SERVICE DU HALAGE DE L'ESCAUT
HALAGE SLOPER DUNKERQUE CALAIS

N° 346 BUREAU DE Hotten

SERVICE { Ordinaire
Accéléré
de Nuit

Devise et port d'attache du bateau : Les deux saurs
Pollincheux

Nom du batelier : Gourvy

Jauge possible : 300

Chargement effectif : 174

Destination : La Pislade

Origine du halage : La Colme

Fin du halage : La Pislade

Distance à taxer : 86

Taxe à percevoir : 23.51

Date et heure de la demande : 1^{er} Décembre 1908

VU : L'Agent de l'Office de la Navigation.

POUR ACQUIT : le Receveur de l'Entreprise.

Mme Elieboodey

Waterloos

12-11-10

16

QUITTANCES

200/ETABLISSING

Het slepen van schepen werd steeds duurder

AR

Maurice ROUSSEL
TRANSPORTS PAR EAU
BETHUNE

Téléph. 94

CONVENTION D'AFFRÈTEMENT

Type n° 1 de l'Office National de la Navigation

(Approuvé par décision ministérielle du 3 décembre 1920.)

I. — CONTRACTANTS. — Entre les soussignés

M. ROUSSEL domicilié à Bethune, 28, rue de Lillers, agissant au nom et pour le compte de

Madame P. Roussel, épouse de Monsieur P. Roussel, d'une part;

Et *Goussier, Goussier*, marinier, domicilié à *Béthune*, d'autre part;

patron du bateau *Le Général*, immatriculé n° *154* assuré à

la Compagnie *Le Général*, le *7* juillet 1920, police

n° *1073* appartenant à *M. le même* domicilié à *Béthune*, qui l'autorise, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

II. — CONDITIONS DE TRANSPORTS. — M. *Goussier, Goussier*

marinier, s'engage à prendre *un* chargement de *750*

tonnes environ de *houille* et à les transporter à *Béthune*

soit en deçà ou au delà, dans les limites de *Béthune*

ainsi qu'il pourra lui être demandé à son passage à *Béthune*

Tous les frais de transport sont à la charge du marinier. *Les conditions particulières*

III. — DÉLAIS DE PLANCHE. — Le délai de planche accordé pour le chargement est fixé

à *10* jours ouvrables, comptés à partir du lendemain de l'arrivée du bateau à *Béthune*

Le délai de planche au déchargement est fixé d'après les règlements en vigueur dans le port et au

maximum : *10* jours ouvrables pour les destinations de la Basse-Seine ou de Paris-Environ, jusqu'à Corbeil inclus.

10 jours ouvrables pour toutes destinations autres que celles indiquées ci-dessus.

Le délai de planche au déchargement court à partir du lendemain de l'arrivée du bateau à la destination indiquée à la lettre de voiture ou au garage assigné par l'Administration; toutefois, si le

déchargement commence le jour de l'arrivée à destination, ce jour comptera dans le délai de planche.

Les délais fixes, tant pour le chargement que pour le déchargement, ne sont pas reversibles de l'une

sur l'autre des opérations.

L'arrivée au port de déchargement sera constatée par le visa sur la présente convention et la lettre de

voiture, soit de l'Inspecteur de la Navigation, soit du Garde de Navigation ou de l'Ecluseur le plus voisin.

Dans ce dernier cas, le marinier en avisera immédiatement par lettre recommandée qui tiendra lieu de mise en demeure, M.

En outre, il s'oblige à adresser par lettre M.

de son passage à *Béthune*.

IV. — SURESTARIÉS. — SURESTARIÉS AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT.

Passé le délai accordé, soit pour le chargement, soit pour le déchargement, il sera payé au marinier des

surestariés calculés par tonne et par jour courant de retard, au taux de *quatre* centimes

(*4* c.) pour les dix premiers jours de retard et de *vingt* centimes (*20* c.) à partir

du onzième jour.

A partir du *deuxième* jour de retard, le marinier pourra demander la résiliation du

contrat et le déchargement d'office du bateau, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels il aurait droit.

Les surestariés seront dus de plein droit sans qu'il soit besoin de mise en demeure; elles seront

décomptées d'après le tonnage, servant de base au règlement du fret (Art. VII).

Il sera payé au marinier par journée de surestariés au chargement et au déchargement et par

animal de trait logé à bord (deux ânes étant comptés pour un animal) une indemnité non susceptible

de majoration fixée à deux francs cinquante centimes (250).

L'indemnité totale à payer au marinier ne pourra, dans aucun cas, dépasser vingt-cinq francs (25,00)

par jour et par bateau.

V. — DISPATCH. — Dans le cas où le déchargement sera effectué dans un laps de temps moindre

que le nombre de jours de planche accordé, il sera payé par le marinier au destinataire, un dispatch

de sept centimes et demi (0 fr. 075) par tonne et par jour courant gagné sur le délai accordé, le délai

de planche continuant à être calculé en tenant compte seulement des jours ouvrables.

Le dispatch sera décompté d'après le tonnage servant de base au règlement du fret.

VI. — PRIX DE FRET. — Le prix de fret est fixé d'un commun accord à *quatre francs*

par tonne, pour la destination de *Béthune* par *la voie*

par la voie *par la voie*

Emile LEBLOND
TRANSPORTS PAR EAU
BETHUNE

CONVENTION D'AFFRÈTEMENT

I. — CONTRACTANTS. — Entre les soussignés :

M. LEBLOND, domicilié à Bethune, rue d'Alsace n° 71, agissant au nom et pour le compte de

Madame P. Roussel, épouse de Monsieur P. Roussel, d'une part;

Et *Goussier, Goussier*, marinier, domicilié à *Béthune*, d'autre part;

patron du bateau *Le Général*, immatriculé n° *154* assuré à

la Compagnie *Le Général*, le *7* juillet 1920, police

n° *1073* appartenant à *M. le même* domicilié à *Béthune*, qui l'autorise, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

II. — CONDITIONS DE TRANSPORTS. — M. *Goussier, Goussier*

marinier, s'engage à prendre *un* chargement de *750*

tonnes environ de *houille* et à les transporter à *Béthune*

soit en deçà ou au delà, dans les limites de *Béthune*

ainsi qu'il pourra lui être demandé à son passage à *Béthune*

Les frais suivants sont à la charge du marinier : Frais de route, traction, courtage, timbre, enregistrement

si il y a lieu de la convention d'affrètement, arrimage, 1/2 taxe pour Bourse d'affrètement,

supplément d'assurance sur marchandise.

III. — DÉLAIS DE PLANCHE. — Le délai de planche accordé pour le chargement est fixé à

10 jours ouvrables, comptés à partir du lendemain de l'arrivée du bateau à *Béthune*

Le délai de planche au déchargement est fixé d'après les règlements en vigueur dans le port et au maximum

à *10* jours ouvrables.

Le délai de planche au déchargement court à partir du lendemain de l'arrivée du bateau à la destination

indiquée à la lettre de voiture ou au garage assigné par l'Administration; toutefois, si le déchargement commence

le jour de l'arrivée à destination, ce jour comptera dans le délai de planche.

Les délais fixes, tant pour le chargement que pour le déchargement, ne sont pas reversibles de l'une

sur l'autre des opérations.

L'arrivée au port de déchargement sera constatée par le visa sur la présente convention et la lettre de voiture,

soit du destinataire, soit de l'Inspecteur de la Navigation, soit du Garde de Navigation ou de l'Ecluseur le plus voisin.

Dans ce dernier cas, le marinier en avisera immédiatement par lettre recommandée qui tiendra lieu de mise

demeure, M.

En outre, il s'oblige à adresser par lettre M.

de son passage à *Béthune*.

IV. — SURESTARIÉS. — SURESTARIÉS AU CHARGEMENT ET AU DÉCHARGEMENT.

Passé le délai accordé, soit pour le chargement, soit pour le déchargement, il sera payé au marinier des

surestariés calculés par tonne et par jour courant de retard, au taux de *quatre* centimes

(*4* c.) pour les dix premiers jours de retard et de *vingt* centimes (*20* c.) à partir

du onzième jour.

A partir du *deuxième* jour de retard, le marinier pourra demander la résiliation du contrat

et le déchargement d'office du bateau, sans préjudice des dommages et intérêts auxquels il aurait droit.

Les surestariés seront dus de plein droit sans qu'il soit besoin de mise en demeure; elles seront décomptées

d'après le tonnage, servant de base au règlement du fret (Art. VII).

Il sera payé au marinier par journée de surestariés au chargement et au déchargement et par animal de trait

logé à bord (deux ânes étant comptés pour un animal) une indemnité non susceptible de majoration fixée à

deux francs cinquante centimes (250).

L'indemnité totale à payer au marinier ne pourra, dans aucun cas, dépasser vingt-cinq francs (25,00)

par jour et par bateau.

V. — DISPATCH. — Dans le cas où le déchargement sera effectué dans un laps de temps moindre que le

nombre de jours de planche accordé, il sera payé par le marinier au destinataire, un dispatch de

sept centimes et demi par tonne et par jour courant gagné sur le délai accordé, le délai de planche continuant à être

calculé en tenant compte seulement des jours ouvrables.

Le dispatch sera décompté d'après le tonnage servant de base au règlement du fret.

VI. — PRIX DE FRET. — Le prix de fret est fixé d'un commun accord à *quatre francs*

par tonne, pour la destination de *Béthune* par *la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

par la voie *par la voie*

COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES MARITIMES
Fondée à Paris, en 1818
Société anonyme — Capital social entièrement réalisé : **DEUX MILLIONS**
Navigation Intérieure
Direction Particulière de Lille, H. DUBOIS-PROUVOST, Bourse du Commerce

ARRÊTÉ VALANT CONTRAT

Assuré Gourry
Bateau Saint Sacum.
Patron _____
Marchandise 180 tonnes charbon.
Voyage de Bethune à Calais
Valeur du chargement... 180 000 Fr. 19800
Somme assurée à l'année..... » 6000
Reste à couvrir..... » 13800 à 1.20 ‰..... Fr. 16.50
Taxe d'abonnement au Timbre..... 8 francs par mille francs..... » 425
Taxe d'enregistrement..... 2 fr. 25 par cent francs..... » 040
(Loi du 25 Juin 1920) Déclaration..... » 1
payés comptant, dont quittance..... TOTAL..... » 22.15
Bateau assuré par la Cie g.c. Police N° 52043 Agence de Lille
Bethune le 8 Juin 1921
Pour la Compagnie, L'Agent : marquay

72949 — Imp. H. Morel, Lille.

M. MARQUAY
ASSURANCES
BETHUNE
RECUS D'OBJETS

AR

Na hun actieve vaarperiode gingen Odiel en Liza 'aan de wal' in Nieuwpoort.

Deze stad had een bijzondere aantrekkingskracht op de ex-binnenvaartschippers. Aan de Brugsevaart nummer 12 (nu 26) kwam het echtpaar Numo⁶¹ en Romanie Ego-Commeyne en hun zoon Arsène wonen. Iets verder in de straat woonden Monke (Edmond) en Méne (Philomena) in een noodwoning. Na hun overlijden nam ex-schipperin Marie Vanhove daar haar intrek. Aan de IJzer woonden Jules Deny, Desiré en Euphrasie Verbrugghe-Catteeuw en ook Kamiel en Renilde Stekelorum-Vergauwe. Vele anderen woonden 'in 't stad'.

Het schip LES DEUX SCEURS had ondertussen de respectabele ouderdom van meer dan 50 jaar⁶² bereikt en vergde hoogstwaarschijnlijk ingrijpende onderhoudswerken.

De uitbating van kleinere motorloze houten schepen was in de jaren '20 stilaan minder rendabel geworden. Alles moest vlugger ter plaatse zijn. Sleephulp door middel van paarden, tractoren of een sleepboot was duur. De toekomst lag nu bij motorschepen van 300 ton en meer. Wat er uiteindelijk met LES DEUX SCEURS is gebeurd na de verkoop weten we niet. Daar werd nooit meer over gesproken: het was blijkbaar een afgesloten hoofdstuk waarover liefst niet werd gepraat.

In mei 1922 kochten Odiel en Liza een stuk grond aan de Brugsevaart van Richard Bouve. Dit perceel had een oppervlakte van 400 m² en was zo'n 11 m breed. Het was hun bedoeling om er een huis op te bouwen maar om allerlei redenen is dit nooit gebeurd.

⁶¹ Hoe zijn voornaam precies was weet ik nog steeds niet. Op zijn rouwprentje staat Joseph. Op dat van Romanie is hij vermeld als Numo en in de buurt noemde iedereen hem Dumon.

⁶² De datum van nieuwbouw van het schip is niet gekend. Het vaartuig werd aangekocht door Carolus Ludovicus De Corte in 1872. Het zal dan ook al enkele jaren oud geweest zijn.

Voor de omheining rond zijn lapje grond kocht Odiel twee rollen 'nettedraad' in Veurne. Nettedraad, ook bekend als 'kiekendraad', was niet bepaald goedkoop in 1922. Wanneer men bedenkt dat iemand een brutoloon had van vier frank per uur (x8 uur per dag) betekende dat bijna 5 dagen werken voor die twee rollen draad en dan waren er nog een reeks betonnen staken nodig om de draden op te hangen...



AR

Odiel kocht een noodwoning (barak⁶³) die, naar zijn zeggen, opgesteld stond 'niet ver van de Duvetorre'. Waar juist is niet bekend. In die buurt waren er veel barakken: aan de Willem De Roolaan, het Arsenaalplein, Arsenaalstraat, enz...



AR

1920: de eerste naoorlogse woningen aan de Willem De Roolaan. In de jaren '20 stonden er honderden barakken in Nieuwpoort. De meeste prefab-typen waren opgericht door het KAF (Koning Albert-Fonds). Handelaars en particulieren die meer ruimte en of comfort wensten, bouwden zelf grotere noodwoningen.

⁶³ In 't Nieuwpoorts noemde men het een 'brakke'.

De barakken aan het Arsenaalplein zullen wellicht als eerste hebben moeten plaats ruimen voor de bouw van twee scholen. De herkomst van de barak in kwestie is niet bekend maar het was wel degelijk een prefab-woning. Deze had een breedte van 4 meter en een lengte van 7,37 meter. De noodwoning van Odiel en Liza werd heropgebouwd op een gemetste sokkel. Het metselwerk was 'geplakt met ciment' en werd nadien 'tegen de wakte' ingesmeerd met 'koolterre'⁶⁴, hetzelfde welriekend product waarmee Odiel destijds af en toe de houten romp van zijn schip behandelde ter voorkoming van houtrot.



Houten woning van Odiel en Liza aan de Brugsevaart nr. 10. Naast de barak was er een brede gemetste schouw opgetrokken. Dat verzekerde een veilige aansluiting voor de Leuvense stoof. AR

Tussen de barak en het aanpalend perceel⁶⁵, werden de nodige koterijen opgericht. Het leek wel alsof Odiel, na een leven van beperkingen op een schip, zijn bouwwoede kwijt moest in zijn achtertuin. Vooreerst een berging met kleine werkplaats, deze werd grotendeels gebouwd met oorlogsrestanten zoals ex-schuilplaatsmateriaal. De constructie bestond uit een reeks gebogen ijzeren golfplaten die aan elkaar waren vastgehecht door bouten en moeren.

Een deel van dit "blekken kot" is zichtbaar links op de foto.

Naast de bergruimte, waarin ook enkele konijnen logeerden, was er een primitieve sanitaire ruimte gebouwd (noem het een *schijtkot*) met daarnaast een schuilplaats voor de kippen en aansluitend een hondenok.

In analogie met het schip, kregen de koterijen of een deel ervan, periodisch een laag koolterre aangesmeerd. Niemand weet of dit echt noodzakelijk was. Het leek meer op een seizoensgebonden ritueel.

De woonruimte was primitief doch net iets beter dan op een binnenvaartschip. Er was een leefruimte, een aparte slaapkamer en een zolder. Binnenshuis was er geen pomp met bijbehorende wasbak.

⁶⁴ Koolterre was de volkse benaming voor een uit koolteer afgeleid product.

⁶⁵ Dit perceel was toen nog eigendom van Richard Bouve; de woning van Martha en Staf bestond nog niet in 1922.

Achter de barak stond er een 'santèren' (citerne) of regenwaterreservoir⁶⁶. Deze had een diameter en een hoogte van ca. anderhalve meter en zat voor de helft onder de grond. Het was een ronde bak in cement zoals er in alle maten en gewichten werden vervaardigd bij Blomme en bij Bouve. Bovenaan was er een vierkante opening van 50 bij 50 cm met daarop een houten deksel dat bedekt was met zink. Water werd opgeschept met een 'slagseultje', een kleine emmer waaraan een koord was bevestigd. De afwas gebeurde meestal buiten in een teil. Het afvalwater werd in een gleuf naast de regenwaterput gegoten en dat was welgekomen voor de goudsbloemen die daar welig bloeiden. Deze zullen geen last hebben gehad van vetvretende afwasmiddelen zoals wij die nu kennen want deze bestonden toen nog niet. In het beste geval gebruikte men toen af en toe een kleine hoeveelheid sodapoeder voor de afwas.

	VERZEKERDE SOMMEN Fr.	PREMIE PER 1000 Fr.	BEDRAG DER PREMIËN Fr. C.	
1°.- ZES DUIZEND VIJFHONDERD FRANK op "GEBOUW" , zijnde eene barak, opgemaakt in hout op steenen voetingen van vijftig centimeter hoogte, uitsluitend door petroleum verlicht, gelegen, op meer dan vijftien meter der riggels van alle benuttigde spoorwegen en stoomtramlijnen, te <u>N I E U P O R T</u> , bewoond en gebruikt door den verzekerde en enkel tot woonst dienende.	6500	2.50	16	25
2°.- VIER DUIZEND VIJFHONDERD FRANK op den "IN-BOEDEL" , slechts in het gebouw artikel 1° verzekerd.	4500	2.50	11	25
PETROLEUM : op 1° & 2°, hetzij op Fr. 11000L		0.05	0	55
BLIKSEM : op 1° & 2°, hetzij op Fr. 11000.		0.10	1	10

Uittreksel uit de verzekeringspolis nr. 5169195 van AG (Belgische Maatschappij van Assurantiën) van 30 augustus 1933 AR

De was werd grotendeels buiten gedaan. Het wasgoed werd eerst 'afgekookt' in een ketel op de Leuvense stoof en daarna naar buiten gesleurd en in de waskuip gedeponeerd. Afschrobben gebeurde met borstel en zeep op een plank volgens de in ouderwetse tijden gebruikelijke procedures.

Vroeger was het bewaren van voeding een probleem, zowel op een schip als in een barak. Men gebruikte toen daarvoor een buitenshuis opgestelde 'garde-manger'. Dat was een met gaas afgedekte gesloten provisiekast⁶⁷ van naar schatting 80 cm hoog, zijwanden en deur waren 60 cm breed. Bedoeling was om de voedingswaren te beschermen tegen vliegen en andere insecten. De constructie was ook bestand tegen de inbraakpogingen van andere belangstellenden zoals muizen, ratten en poezen.

In de winter deed de vliegenkast ook dienst als frigo. Odiel's vliegenkast stond weliswaar in de schaduw van het huis van de burens maar op zonnige dagen kon men met zo'n installatie weinig aanvangen. Warmtegevoelige spijzen kon men beter vers aankopen. Om iets te bewaren deed men, zo nodig, ook beroep op een overdosis zout.

⁶⁶ Toen kon men nog overleven op regenwater. Het is de lezer niet aangeraden om dat vandaag de dag te proberen.

⁶⁷ Ook soms vliegenkast genoemd. Aan boord van het schip werd een kleiner model gebruikt.

Tijdens de winter had men dan weer een ander probleem: het bewaren van aardappelen. Veiligheidshalve werden de knollen verhuisd vanuit de berging naar de barak. In de plankenvloer was er een luik voorzien met daaronder een put om de aardappelvoorraad tijdelijk op te slaan.

Aan de Brugsevaart was er geen straatverlichting, iedereen was toen tevreden met een beetje maanlicht. Enkel aan de sassen waren er, vóór de Tweede Wereldoorlog, enkele gaslantaarns. 's Avonds kwam er een man om de lichten te ontsteken en de volgende morgen kwam er een andere man om die te doven. 'Den elektriek heeft later die mensen hun werk afgepakt' werd er gezegd.

Het elektrisch tijdperk aan de Brugsevaart startte in het begin van de jaren dertig van de vorige eeuw. De barak is echter nooit aangesloten geweest op het elektriciteitsnet. Dat kostte geld en het was bovendien gevaarlijk(!).

Er hing een mysterieuze sfeer rond de donker geschilderde barak waarvan de vensterluiken van de slaapkamer onveranderlijk dicht bleven, net zoals in een sterfhuis.

Dit had echter een groot voordeel: het afschrobben van de ruiten aan de straatkant was zo goed als overbodig. Kwatongen beweerden dat Liza katogen had. Dat was misschien wel zo maar ik denk dat, door de levenslange afwezigheid van elektrisch licht, Liza's ogen nooit zijn versleten geraakt. Het zachte licht van maan en sterren was hen genoeg en af en toe kon je ook nog de Melkweg zien in dit tijdperk zonder lichtpollutie.



Foto: G. Ghyselbrecht

De petroleumlampen van Odiel en Liza

Gas werd aangelegd een tijdje voor de Tweede Wereldoorlog maar ook daar moesten Odiel en Liza niets van weten want dat kon ontploffen.

Pas enkele jaren na de oorlog kwam er leidingwater in de straat: dat was overbodig want men beschikte over regenwater. Riolering was er niet.⁶⁸ Dat was eigenlijk ook niet nodig, de inhoud van de beerput werd gebruikt als meststof voor de tuin. Afval werd opgestookt in de Leuvense stoof en de rest werd in de Kreek gegooid, die liep toch naar zee...

We kunnen dus stellen dat bijna alle moderne vooruitgang aan Odiel en Liza is voorbijgegaan maar dat zij er niet minder gelukkig om waren...

⁶⁸ De werken tot aanleg van een riolering zijn gestart in oktober 2015.



Foto: G.Ghyselbrecht

De petroleumkannetjes van Odiel en Liza

Odiel en Liza waren niet tegen alle modernisering doch eigenlijk hoort het voorwerp waarvan sprake hieronder niet thuis in een boekje over binnenvaartaangelegenheden. Alhoewel!

Een schippersgezin dat vóór de Tweede Wereldoorlog, na een soms lange carrière op het water, aan de wal ging wonen, in een buurt waar de middeleeuwen nog maar pas voorbij waren, kon zoiets goed gebruiken.

Het sanitaire ‘vertrek’ (WC) was toen meestal een klein hok – men kon er zijn kont niet keren – dat opgericht werd (om begrijpelijke redenen) op voldoende afstand van de achterdeur van de woning. De binneninrichting was eenvoudig: een plank op stoelhoogte was voorzien van een rond gat en daaronder was er een put. De bewoners: zeker niet te groot opening.

Onder de plank in kwestie huisden er meestal een resem bewoners waarvan de meeste voorzien waren van een aantal poten. Af en toe kroop er wel eentje naar boven: dat was akelig, temeer omdat men nooit bij voorbaat wist wat sommige van deze viezeriken zoal konden utrichten

J. - H. BLOMME		Factuur		N ^o 1619	
Handel in Bouwstoffen en Kolen					
Onderneming van Vervoer per Water Produkten in Gewapend Beton		Mynheer Gouw 0			
24, Brugse Vaart, 24 NIEUWPOORT		Voor verkoop en levering van het volgende, betaalbaar comptant te Nieuwpoort na ontvangst der waren of den 15 ^{en} of 30 ^{en} van iedere maand:			
TEL. NIEUWPOORT 32 POSTCHECKREKENING 585.64		15-1936			
NIEUWPOORT, den					
28 Novemb 12		verstuurd per gis		28	28
28 16 44					

AR

wanneer ze in aanraking kwamen met een achterwerk.

Een grote vooruitgang, noem het modernisering, was de installatie van een vertrekpot met de bedoeling om het ongedierte enigszins op afstand te houden.

De vertrekpot van Odiel en Liza werd, vele jaren na de afbraak van het 'vertrek', ongeschonden teruggevonden in de kippenren van mijn vader. De factuur uit de crisistijden van de jaren dertig, vormt een blijvend aandenken aan de sanitaire installaties van vroeger. De prijs van de pot was niet mals: 28 frank was het equivalent van bijna 1 dag werken bij J.&H. Blomme aan een brutoloon van 4 frank en mogelijks enkele centiemmen per uur.



Foto: G.Ghyselbrecht

Tuinieren

Als ex-binnenvaartschipper had Odiel weinig kaas gegeten van tuinieren. Het was hem ieder jaar weer een raadsel wanneer de vroege patatten moesten geplant worden. Gelukkig voor hem kon hij kijken wat er zich achter de omheining bij buurman Staf afspeelde.

Odiel had twee appelbomen met daartussen een strook gras. Af en toe werden de konijnen buitengeplaatst in een kooi zonder bodem. Voor die dieren was dat een buitenkans, ze konden niet alleen genieten van de buitenlucht maar ook eens zelf een maaltijd mals gras ter plaatse afknagen.

Eén van de twee appelbomen staat er nog steeds. Na ruim 80 jaar levert die iedere zomer nog een hoeveelheid ouderwetse zoetzure rode appels.

Werken en ...pensioen

Eens geïnstalleerd 'aan de wal' kon Odiel op 44-jarige leeftijd nog niet gaan rentenieren. Hij kreeg een job bij de firma J.&H. Blomme, tien meter verderop in de straat, als duivel-doet-al. Zoals de meeste zelfstandige schippers uit die tijd, had Odiel geen pensioenbijdrage betaald, omdat dit toen niet de gewoonte was. Zelfs sommige werkgevers vertikten het om hun werknemers in orde te stellen met desbetreffende wetgeving. Odiel werkte bestendig bij Blomme tot 1943, daarna nog slechts sporadisch.

Odiel en Liza hadden ook enkele spaarcenten op de bank waarvan ze interest konden innen. De muntontwaarding heeft hen natuurlijk ook parten gespeeld. Het totale gezinsinkomen was laag, met alle gevolgen vandien.

Odiel de palingvisser

Zoals vele buurtbewoners had Odiel een aanlegsteiger gebouwd in de kreek, dat was een ideale plaats om te vissen.

Vele ex-schippers zoals hij hadden een palingschuit. Deze boten waren zo'n 5 à 6 meter lang en ongeveer 2 meter breed, met een platte bodem. Sommige palingschuiten verhuisden af en toe, via de achterhaven, van het ene kanaal naar het andere. De breedte van de schuiten was zo gekozen om het versassen, door een opening van de overlaten, mogelijk te maken.

Om te mogen vissen met een kruisnet of met fuiken was een vergunning (permis) nodig. Odiel was een zgn. 'vaart-visser'. Naast een algemene permis betaalde hij ook een speciale taks om te mogen vissen in het kanaal van Plassendale.



AR

Bijkomende taks voor het vissen in een welbepaald kanaal.

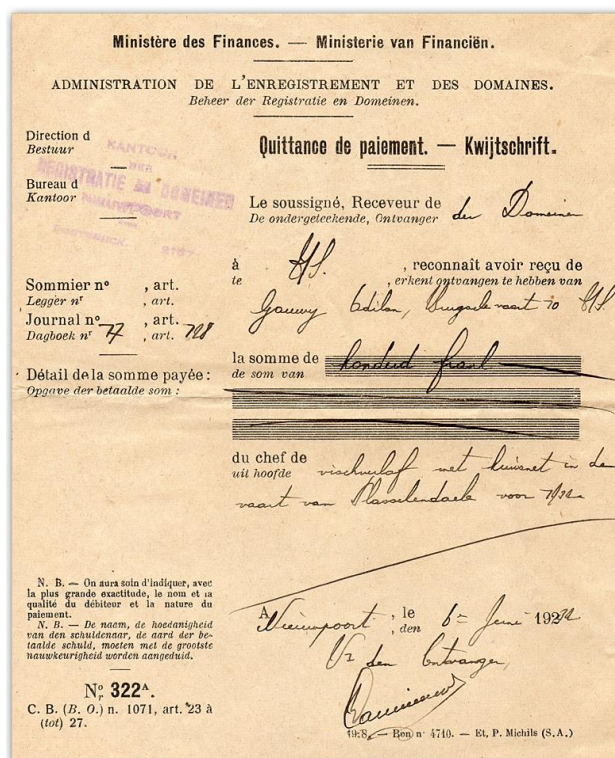
Odiel gebruikte zijn palingschuit tot begin 1940. Tijdens de bezetting werd er verwoed gevist op paling. Er werd veel 'gepeurd' met een kluts, daarvoor moest men dan eerst op zoek naar het nodige aantal 'tettingen' (aardwormen) van gepaste grootte. Deze bezigheid wisselde men vaak af met een zoektocht naar proper gras voor de konijnen.

Een portie paling in de pan of pot was tijdens de oorlog een welkome afwisseling met de alledaagse haring met 'schuffeletsause' of fluitjessaus. Dat was een soort ajuinsaus waaraan men een of ander kruid van eigen kweek of een restje gedroogd groentespul van vorig jaar, toevoegde. Als men over wat bloem beschikte kon men dat natuurlijk ook gebruiken maar bloem, net zoals vetstoffen, waren schaars en op de zwarte markt werden er woekerprijzen voor gevraagd. Aan (regen-) water was er doorgaans geen gebrek.

Tijdens de bezetting was de vindingrijkheid van de huisvrouwen voor het bereiden van haring legendarisch. Bij gebrek aan de gepaste ingrediënten kookte men soms met 'Ersatz voor Ersatz'! Al wie toen een lapje grond had om zelf aardappelen en/of andere groenten te kweken was een gelukzak.

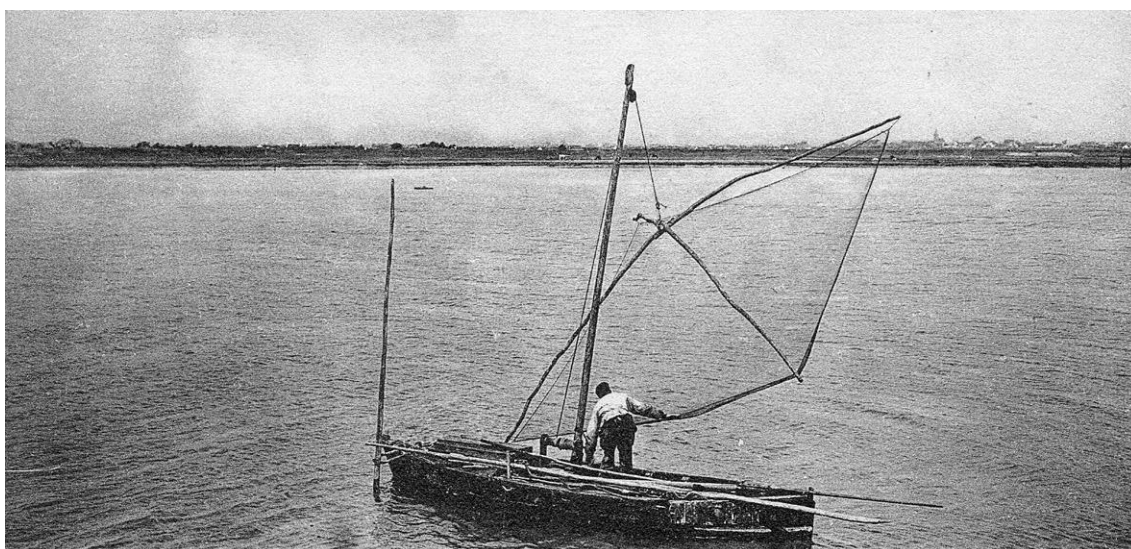
De palingvisserij in de Nieuwpoortse wateren was ooit, een goede bijverdienste voor sommigen. Nu niet meer. Door de watervervuiling met meststoffen, pesticiden, afvalwater van woningen en — wie weet — wat nog allemaal meer, is de palingpopulatie erg klein geworden. Ook worden de weinige glasaaltjes die proberen via de zee tot bij ons geraken, vergiftigd.

Enkel door aanvoer van glasaaltjes uit het buitenland en het uitzetten van die beestjes in kanalen met proper water kan men nu het palingbestand opnieuw doen toenemen.



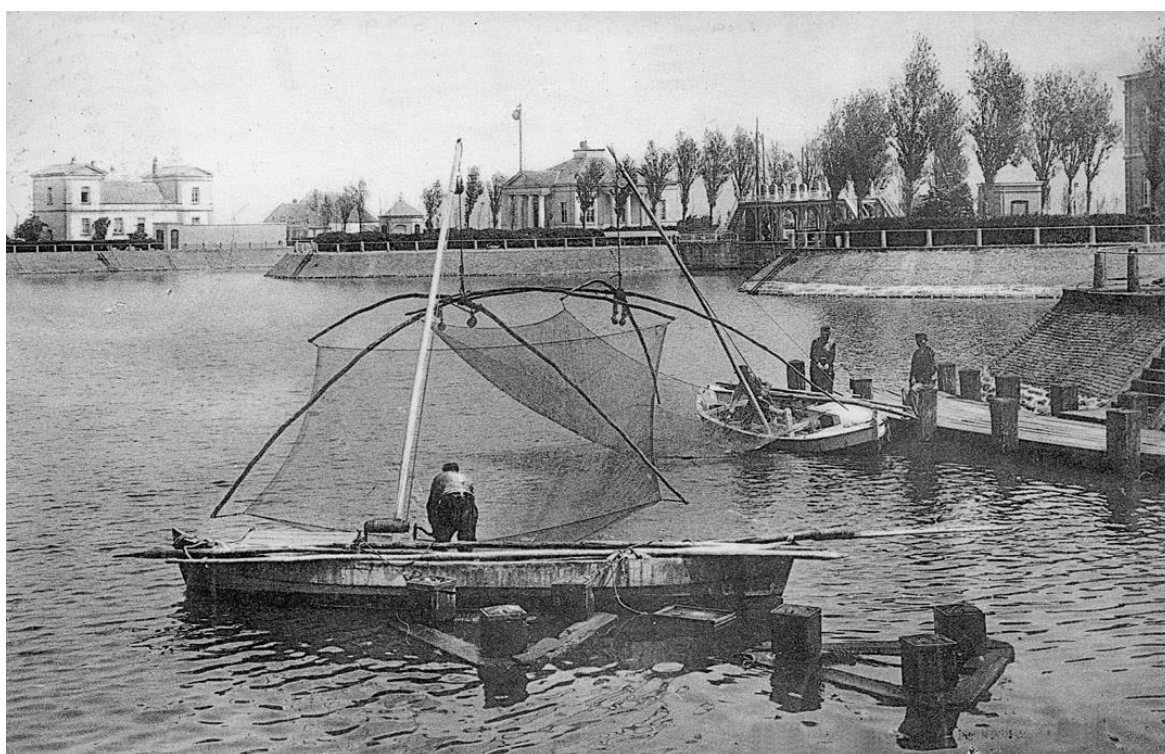
AR

Algemene 'permis'



AR

Palingvisser in actie in de havengeul. De palingschuit ligt vast aan een "boom" (=lange stok die voorzien is van een ijzeren punt) die in het slijk wordt geduwd.



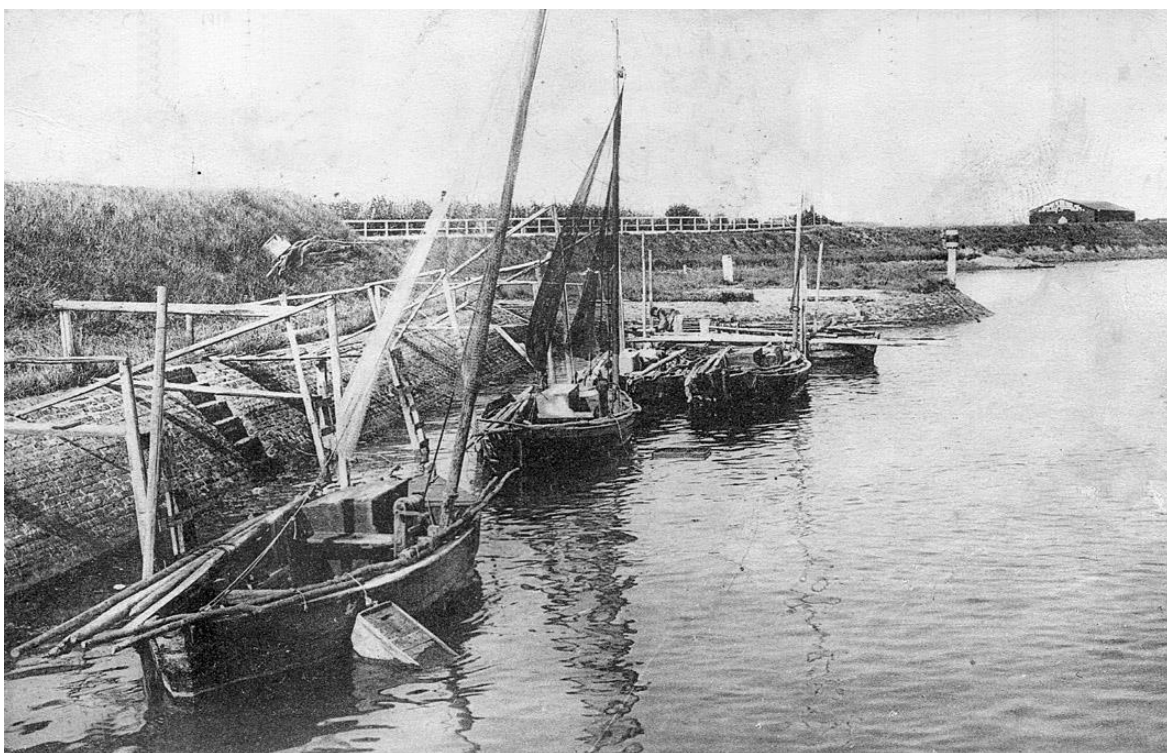
AR

Palingschuit in de Nieuwpoortse achterhaven. Palingvissen in de achterhaven en de havengeul was specialistenwerk. De vissers kenden de 'gewoontes' van de paling in functie van de getijden, het al dan niet lozen van water uit de kanalen, het weer en het uur van de dag of nacht...



AR

Typische aanlegplaatsen voor palingschuiten in de achterhaven van Nieuwpoort



AR

Aanlegplaats voor palingschuiten in de haven. Aan de eerste schuit hangt er een palingbeun. In deze houten kist (voorzien van gaten) werd de gevangen paling bewaard.

Over de honden en hun taks

Een aangemeerd schip kon onvermijdelijk rekenen op bezoek van ratten. Om ongedierte de toegang tot het schip te beletten en/of te verdelgen hadden veel binnenvaartschepen een hond aan boord. Die zgn. 'schippertjes' waren een klein ras met kort zwart haar en bruine ogen. Ze waren bovendien levendig en waakzaam. Wanneer een schippersgezin aan land ging wonen, in een waterrijke omgeving, bleef de hond op post als rattenvanger⁶⁹ en waakhond. Voor het houden van een hond moest men taks betalen.

Het was de taak van de politie om jaarlijks de honden te gaan registreren in uitvoering van de verordening van 22 april 1931. Wanneer er een hond werd ontdekt kreeg de rechtmatige bezitter een uitnodiging tot het betalen van de provinciale hondentaks.

De taks voor het houden van een 'gewonen hond + 3 fr. gemeentetaks' was voor de werkmens in de jaren dertig een soort luxetaks. Voor de hondentaks moest men meer dan een halve dag werken. Een hond houden 'in den duik' was niet aan te raden omdat die beesten de eigenschap hadden om zichzelf te verraden wanneer de politie op het erf kwam om de hond(en) op te sporen.

Let op de zoveelste schrijfwijze van NIEUWPOORT op onderstaand betalingsbewijs.

WEST-VLAANDEREN		FLANDRE OCCIDENTALE	
N ^o van 't register.....		N ^o du registre.....	
TAKS OP DE HONDEN		TAXE SUR LES CHIENS	
Verordening van 22 April 1931. — Règlement du 22 Avril 1931.			
Kwijtingsbewijs - Certificat de quittance			
De ontvanger der rechtstreekse belastingen te NIEUPOORT			
Le receveur des contributions directes à			
verklaart ontvangen te hebben van M ^r <i>Georgy Delloy</i>			
déclare avoir reçu de M ^r			
		de som van 30 frank	
NIEUPOORT		la somme de 15 francs	
als provinciale taks voor		1932	
à titre de taxe provinciale pour		voor een prachthond	
(gewonen hond)		pour un chien de	
luxé (chien ordinaire)		en 3 fr gemeentetaks	
den		21.2 1932	
NIEUPOORT		le	
DE ONTVANGER, — LE RECEVEUR,			
Henri VERFAILLIE			
Drukk. Jor. & Ger. Vandeputte, Lichtervelde.			

Betalingsbewijs van de hondentaks

AR

⁶⁹ Het vangen van ratten stond zelden hoog op de agenda van een gemeentebestuur: m.a.w. burger trek uw plan. Het rattenvergif van toen was erg gevaarlijk voor de omgeving. Af en toe werd het spul door sommigen met succes aangewend om er een ongewenst persoon mee om zeep te helpen.

Oorlogsmiserie

Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het leven bijzonder hard voor iedereen en niet in het minst voor sommige schippers aan de wal. De bezettingsperiode begon al slecht: twee barre winters en brandstofschaarste. Ieder stukje hout dat men kon vinden werd opgestookt.

Voedsel uit het woekercircuit was duur en moeilijk te verkrijgen. Er werden konijnen en kippen gekweekt. Met wat geluk kon men af en toe enkele smokkelharingen bemachtigen. Er werd verwoed op paling gevestigd en ieder beestje dat men kon vangen was welkom. Er werden zelfs meeuwen gevangen, deze smaakten naar vis en veel te peuzelen was er niet. Wanneer men een oude meeuw had gevangen moest het beest uren op het vuur staan vooraleer het vogelvlees zacht was.

En Winterhulp? De plaatselijke afdeling deed haar best maar ze hadden weinig mogelijkheden.

Na de landing in Normandië op 6 juni 1944 werden de Duitse maatregelen nogmaals verscherpt. Velen kregen bevel om de kuststreek te verlaten. Wie er niet strikt nodig was werd verplicht geëvacueerd, zo ook Odiel en Liza.

Op een mooie zomerse namiddag vertrokken ze met het binnenvaartschip 'De Vrede' richting Lovendegem. Dit motorschip was eigendom van Jef⁷⁰ & Herman Blomme, waar Odiel in die periode nog af en toe werkte. Met tranen in de ogen zag ik het schip kleiner en kleiner worden en uiteindelijk verdwijnen in de bocht nabij Ruls' fabriek.

Odiel en Liza vonden een onderkomen in Lovendegem. Logisch want in die streek woonde er familie, vrienden en kennissen.

10-1-358

Volgnummer ..331.....

EENZELVIGHEIDSFICHE VOOR GEEVACUEERDE

1. GEMEENTE: Nieuwpoort 11. Is belanghebbende behoefte: nee Serienummer

2. Naam en voornamen van het gezinshoofd: Gouvy Adolphe Julius 12. Geniet hij van den burgerlijken steun: nee N° 86248

3. Naam en voornamen van geëvacueerde: id. 13. Datum der evaluatie: 29-7-1944

4. Rangnummer zijner identiteitskaart: 20-20-5050 14. Opmerkingen: verplicht geëvacueerde

5. Plaats en datum van geboorte: Polindrone 29-4-75

6. Beroep: werkmans

7. Loon:

8. Graad van verwantschap met het gezinshoofd:

9. Adres der ontruimde woning: Brugsestraat 10

10. Eigendommen, inkomsten of bestaansmogelijkheden (aard en bedrag aanduiden):

Ik bevestig op mijn eer dat voormelde inlichtingen oprecht en volledig zijn.

Echt verklaard te Nieuwpoort den 26-7-1944

De geëvacueerde, Gouvy

De burgemeester of zijn afgevaardigde, Wurichius

Het zelds hier een persoon die door de oorlogsomstandigheden verplicht is zijn woning te verlaten.

Stempel der gemeente van vestrek.

BUURTSPORWEG

Gemeente :
Volgnummer :
Goed voor vervoer per buurtspoorweg van naar
Stempel op keerzijde.

BUURTSPORWEG

Gemeente :
Volgnummer :
Goed voor vervoer per buurtspoorweg van naar
Stempel op keerzijde.

SPOORWEG

Gemeente :
Volgnummer :
Goed voor vervoer per spoor : van naar
Stempel op keerzijde.

AR

⁷⁰ Odiel en Liza zouden Jef nooit meer terugzien. Joseph Blomme kwam om het leven op 4 september 1944 bij een schermutseling met terugtrekkende Duitsers.

Handwritten: 20.7.44
Handwritten: L. J. J. J.

Handwritten: Gemeente als toevluchtsgemeente

Medische onderzoeken:

Keerzijde ten dienste der toevluchtsgemeente:

1) Gemeente: *Lovendegem*

2) Volgnummer: *46*

3) Datum van aankomst: *20.7.44*

4) Adres der nieuwe woning of naam, adres en beroep der personen bij wie de geëvacueerde zijn intrek neemt: *1. Lelienaveldstraat 42*

Onderwijs: Aanduiding der bezochte scholen (enkel vermelden voor de schoolplichtige kinderen):

5) Aantal betrokken plaatsen: *2*

6) Aanduiden of deze huisvesting verleend werd door opeischingsbevel: (opeischende overheid aanduiden) *Ja*

7) Datum van intrede: *20.7.44*

8) Naam en adres van den eigenaar:

9) Indien belanghebbende zelf gehuurd heeft, huurprijs aanduiden: *60 f. per maand*

Voeding:

Opmerkingen:

Stempel der gemeente van aankomst:

Stempel der gemeente van aankomst:

Vanmelle — 2992.

AR

Korte tijd na de bevrijding kwamen Odiel en Liza gezond en wel terug in het vertrouwde Nieuwpoort. Odiel had ondertussen de pensioenleeftijd bereikt. Het leven hernam zijn gewone gangte maar de tijd bleef stilstaan in de barak.

Hoogtepunt van de week was de zondagse hoogmis en de daaropvolgende babbel met bekenden bij 'Tombelle' in het café Pont Albert. Ondertussen had Liza thuis de patatten gekookt en wanneer Odiel enige vertraging opliep bij 'Tombelle' ging ze om de vijf minuten op straat kijken of Odiel nog niet in aantocht was.

Jaarlijks waren er twee uitstappen gepland naar familie. Vooreerst was er Lovendegem (centjes halen bij de bank). De kattenstoet in leper werd zeker niet overgeslagen.

Meerdere schippersfamilies hadden het zwaar gehad tijdens de bezetting. Sommigen waren hun schip kwijtgespeeld. Met het einde van Wereldoorlog Twee kwam er voor hen geen eind aan hun nood. De spaarcenten van vóór de oorlog waren weggesmolten en een klein pensioen of andere uitkering volstond niet om de eindjes aan elkaar te knopen. De hulp van het 'Steunfonds voor Noodlijdende Schippers' bood een beetje hulp maar het bleef moeilijk om in de levensnoodzakelijke behoeften te voorzien.

Liza overleed thuis in 1956, enkele dagen na een beroerte. Odiel bleef in de barak wonen en Martha bezorgde hem iedere dag een (gratis) warme maaltijd.

Odiel kreeg het op den duur moeilijk met zijn petroleumlampen. Dat kon gevaarlijk worden en dus werd er besloten om de barak tijdelijk aan te sluiten op de elektrische installatie van Martha en Staf. Roger installeerde twee verlichtingspunten en een stopcontact voor de koffiemolen. Odiel was in de wolken met z'n 'elektriek'.

Na jaren kon Herman Blomme, zijn vroegere baas die regelmatig op bezoek kwam, Odiel ervan overtuigen om zijn intrek te nemen in het rusthuis De Zathe te Nieuwpoort. Odiel overleed er in 1970.



AR

Odiel Gouwy in de jaren vijftig.

De barak werd verkocht in 1958 en gesloopt in 1970. De stoffelijke resten werden opgestookt in de houtkachel van de toenmalige eigenaars Martha en Staf. Eigenlijk had de barak een monument kunnen worden, want het was de allerlaatste in zijn soort die nog overgebleven was in Nieuwpoort.

In 2006 vond men het nodig om, ter herinnering aan het barakkentijdperk van na WO I, een nagmaakte KAF-noodwoning op te richten nabij de IJzertoren in Diksmuide.

ER WAS EENS...

Het is rustig geworden aan de Ganzenpootsluizen. Op het kanaal van Plassendale, ooit de voornaamste waterwegverbinding met het binnenland, zijn geen binnenvaartschepen meer te bespeuren.

Nu lijkt zoiets, na al die jaren bijna normaal. Ooit was het daar anders. En de Brugsevaart? De armtierige rijweg van weleer werd gerenoveerd in de jaren vijftig en recent werd er een nieuwe slijtlaag aangebracht. Weer goed voor 60 jaar. De vaartdijken zijn weg, nu zijn er metalen vangrails. Fatsoenlijke voet- en fietspaden zijn er niet en zijn er nooit geweest.

Snelheidsduivels zijn er nu wel en er ligt een dikke coaxiale kabel onder de grond; maar wie ligt daar nu wakker van?

De steenbakkerij is verdwenen, de bouwstoffenhandelaars en de maalderij ook. De drie cafés zijn nu geschiedenis.

Op de site waar ooit de firma van Jef & Herman Blomme actief was, worden er nieuwe woningen gebouwd. Is dat de voorbode van een nieuw tijdperk voor deze unieke omgeving?

In afwachting draaien enkele windmolens de laatste binnenscheepvaartherinneringen aan flarden.



Foto 2015: G. Ghyselbrecht

LITERATUUR

- BEUN, J. (2014) *Binnenscheepvaart te Nieuwpoort*. D/2014/9401/1.
- DECLERCQ, P. (1956) *Nieuwpoort-Bad*. Uitgever: Dienst voor Toerisme Nieuwpoort.
- DEGRYSE, R. (1994) *De vroegste geschiedenis van Nieuwpoort*. Uitgever: De Rode Bles.
- LOPPENS, K. (1953) *De geschiedenis van Nieuwpoort*. Uitg. Kustlaboratorium, Zeelaan 33 Koksijde.
- PIETERS, R. (1976) *Een Oorlog eindigt nooit*. Leuven, Davidsfonds. D/1976/0240/6.
- PIETERS, R. (1991) *Magister. Memoires van een schoolmeester*. Uitg. Vriendenkring Rijksscholen Nieuwpoort.
- VAN PUL, P. (2004) *Oktober 1914. Het koninkrijk gered door de zee*. De Krijger, ISBN 90-5868-135-1.
- VLEESCHOUWERS, C. (1979) *Inventaris van het Archief van het Bestuur van het Zeewezen 1830-1976*. Brussel, Algemeen Rijksarchief.
- VERHEERLYKT VLAANDRE. Deel III.
- WYBO, C. (1904) *Nieuport - Ancien et Moderne*. Desclée-De Brouwer et Cie.

FOTO'S en DOCUMENTEN

De oorsprong van de foto's is vermeld bij de afdruk. De vermelding AR verwijst naar de verzameling van Roger Arnoys.

DE AUTEURS



Roger Arnoys (Nieuwpoort, 1933-2022)

Begon zijn loopbaan in 1951 bij de Kust- en Scheepsradiodienst van de RTT te Oostende; werkte een tijdlang in het communicatiecentrum BCRF/MUX van Belradio te Brussel en vervolgens, tot 1993, bij de technische dienst van de RADIO MARITIEME DIENSTEN in Oostende. Hij was betrokken bij de organisatie van een reeks tentoonstellingen met als thema maritieme radio en radio in het algemeen.



Patricia Soetaert (Oostende, 1955)

Zij is de auteur van meerdere boeken over haar eigen familiegeschiedenis en lokale historische onderwerpen zoals de Middelkerkse café's. Ze is vooral geboeid door verhalen over 'de kleine mens' en dit valt goed te merken in haar werk.



Gilbert Ghyselbrecht (Oostende, 1951)

Begon zijn loopbaan in 1970 bij de RTT in Brussel, werkte enkele jaren in het zendcentrum SCRE te Ruiselede/Wingene en vervolgens tot 2016 in het maritiem radiozendstation van RMD te Middelkerke.

Omdat archief belangrijk is mag het niet verloren gaan. De praktijk leert ons dat er dikwijls heel slordig wordt omgesprongen met archief en dat de bestaanszekerheid ervan op ieder moment bedreigd is. De auteurs hebben met dit werk gepoogd, zoals dat ook met hun vorige boeken het geval is, een aantal archiefstukken (afdrukken ervan) een langer leven te bieden.

Van dezelfde auteurs zijn verschenen:



Maritieme Radio (2009) De Belgische Kuststations

(Formaat 23x15 cm, 131 blz.)

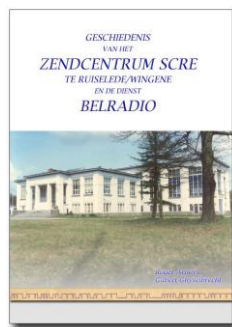
Inhoud: - geschiedenis van de Belgische Kuststations in De Panne, Nieuwpoort, Oostende en Antwerpen van bij het ontstaan in 1900 tot 2009



Maritieme Radio (2011) Geschiedenis van de Belgische Kuststations in de periode 1900-1914

(Formaat A4, 314 blz.)

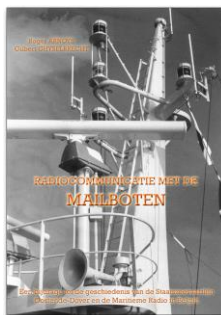
Inhoud: - historiek van de draadloze telegrafie in De Panne, Nieuwpoort, Antwerpen en aan boord van de mailboot Princesse Clémentine
- beknopt overzicht van de radiotechniek in de periode 1900-1914



Geschiedenis van het Zendcentrum SCRE te Ruiselede/Wingene en de dienst BELRADIO (2013)

(Formaat A4, 301 blz.)

Inhoud: - geschiedkundig overzicht van de oprichting en de ontwikkeling van het intercontinentaal zendstation SCRE en de dienst BELRADIO
- de zendcentra van Ruiselede/Wingene en Aalter
- SCRE en de lange golven: de torens van Ruiselede
- ontwikkeling van de kortegolf punt-tot-puntverbindingen in telegrafie, telex en telefonie
- SCRE en de radio-omroep; maritieme radioverbindingen
- SCRE en het natuurreservaat



Radiocommunicatie met de Mailboten van de lijn Oostende-Dover (2014)

(Formaat A4, 342 blz.)

Een bijdrage tot de geschiedenis van de zeevaartlijn Oostende-Dover en van de maritieme radiodiensten bij de Regie van Telegrafie en Telefonie.

Inhoud: - de Belgische maritieme radio vóór, tijdens en na de Eerste Wereldoorlog
- het radiostation te Nieuwpoort
- het proefkuststation in de Oostendse vuurtoren
- radio aan boord van de mailboten in de periode 1900 - 1940
- Oostenderadio en de Mailboten na de Tweede Wereldoorlog
- scheepscommunicatieapparatuur en radar
- de openbare telegraaf- en telefoonkantoren aan boord van de mailboten
- organisatie van de radiodienst
- als bijlagen o.m.
- de geschiedenis van een beroep: de marconist
- ontstaan van de maritieme radiotelefonie in België
- radio bij de visserij: ontstaan en evolutie



De Schipperswinkel van Martha en Staf

en



het binnenvaartschip **DE TWEE GEZUSTERS**

Dit is een verhaal over de bevaarbaarheid van waterlopen, overdrachten, sassen, sluizen, overlaten en een Ganzenpoot in Nieuwpoort.

Ook over de bevoorrading van de schippersfamilies tijdens de rantsoeneringsdagen van de Tweede Wereldoorlog.

Eveneens over Xavier en Odiel die beide hebben gevaren met het binnenvaartschip LES DEUX SŒURS, in 1872 klonk dat beter dan DE TWEE GEZUSTERS.

Over Odiel die dan in de jaren '20 van vorige eeuw, de schippersklak aan de haak hing, aanspoelde in Nieuwpoort aan de Brugsevaart en daar bleef wonen in een barak zonder elektriek. Het was voor hem de ideale idyllische omgeving die hij als schipper altijd al had gekend: een streek met waterlopen, sluizen en bruggen, monumenten en polderlandschappen.

En over fabrieken en kleine ondernemingen uit de omgeving van Nieuwpoort, die veel gebruik maakten van vervoer over water, en die allemaal verdwenen zijn samen met de binnenscheepvaart.

Historische notities,

herinneringen en andere bijzonderheden over de binnenscheepvaart
te NIEUWPOORT en omstreken.