

**Glossarium (deel 2) bij de "Geschiedkundige kalender van de haven van Oostende (deel 2 – 1939/1945).**

LST ramp: Engelse afkorting van "Landing Ship Tank" ramp of "helling". Is een gefabriceerde verharde helling op de oever van een vrij watervlak voor het aanmeren (of stranden) van landingsvaartuigen (landingsboten en -schepen) waarbij het vaartuig haaks op de helling aanmeert (of strandt) en waar na het neerlaten van de ingebouwde laadklep of boegklep op de helling, de landing zonder laad- en losgerij kon ontscheept worden (aan wal gereden).

In Oostende werden er drie dergelijke hellingen door de Britse genie gebouwd nl.:

LST ramp nr. 1, aangelegd in de gedeeltelijk gedempte oude sluis van het Visserijdok (gebouwd in 1922-1928 en wegens instortingsgevaar in 1935-1937 vervangen door een nieuwe sluis, de huidige). De ontschepinghelling werd aangelegd tussen de beneden sluishoofden. Op 18 september begonnen kon de installatie op 5 oktober 1944 in dienst genomen worden. De helling kon bij alle tijstanden gebruikt worden. Aan de helling kon één LCT (landingsboot) aanleggen (zie fig. nr. 26 en 29)-.

LST ramp nr. 2, geconstrueerd op het zuidelijke uiteinde van het Schuuldok (nu Montgommerydok) door het schuin weghakken van de kopplaat van de kaaimuur over uiteindelijk de volledige breedte van het dok. De maximum pijl van het weghakken bedroeg 0,73 m., met een schuin oplopende zijde van 2,60 m. Aan de helling konden 4 LCT's aanleggen. De werken werden op 13 oktober gestart en de installatie kon op 28 oktober 1944 in gebruik genomen worden (zie fig. nr. 27 en 30).

LST ramp nr. 3, aangelegd om het lossen van de grotere landingsschepen (LST) mogelijk te maken (veel groter laadvermogen). Als inplantingsplaats werd gekozen voor het eenvoudig aanvaarbare noordelijk kaaihoofd van het Zeewezendok (door het graven, door de Duitsers, van een nieuwe toegangseul voor het dok was het kaaihoofd eigenlijk een eiland geworden) naast de onbruikbare Zeewezen sluis (zie fig. nr. 28). Een glooiing werd aangelegd en een geniebrug geworpen over de sluishoofden om de helling te verbinden met het "vaste land". De werken werden aangevangen op 15 oktober en reeds op 31 oktober 1944 kon de installatie in dienst gesteld worden.

Landingschepen: zijn speciaal ontworpen zeegaande vaartuigen die specifiek ontworpen en gebouwd zijn (en waren) voor het ontschepen van voertuigen en troepen op vijandelijke stranden of/ en oevers. Dus voor het aan wal brengen van aanvalstroepen. In een tweede fase dienen ze ook voor het bevoorraden en versterken van het bruggenhoofd.

Deze schepen hebben (hadden) een relatief kleine diepgang en waren voorzien van een laadklep of valreep, onder de vorm van een neerklapbare boegdeur, die kon neergalaten worden op het strand (of helling). Over de valreep reden de ingescheepte voertuigen, of stormden de troepen het stand of wal op (zie fig. nr. 31 voor het principe).

Tijdens W.O. II onderscheidde men bij de Britten en de Amerikanen twee specifieke types van landingsvaartuigen, de Landing craft, LC-, landingsboot en de Landing Ship, LS-, landingsschip. De landingsboten waren korter dan 70 m. en niet geschikt voor "de grote vaart" (op de oceaan). De landingsschepen waren veel groter en hun laadvermogen was een meervoud van deze van de -boten. Ze waren geschikt voor de vaart op de oceaan.

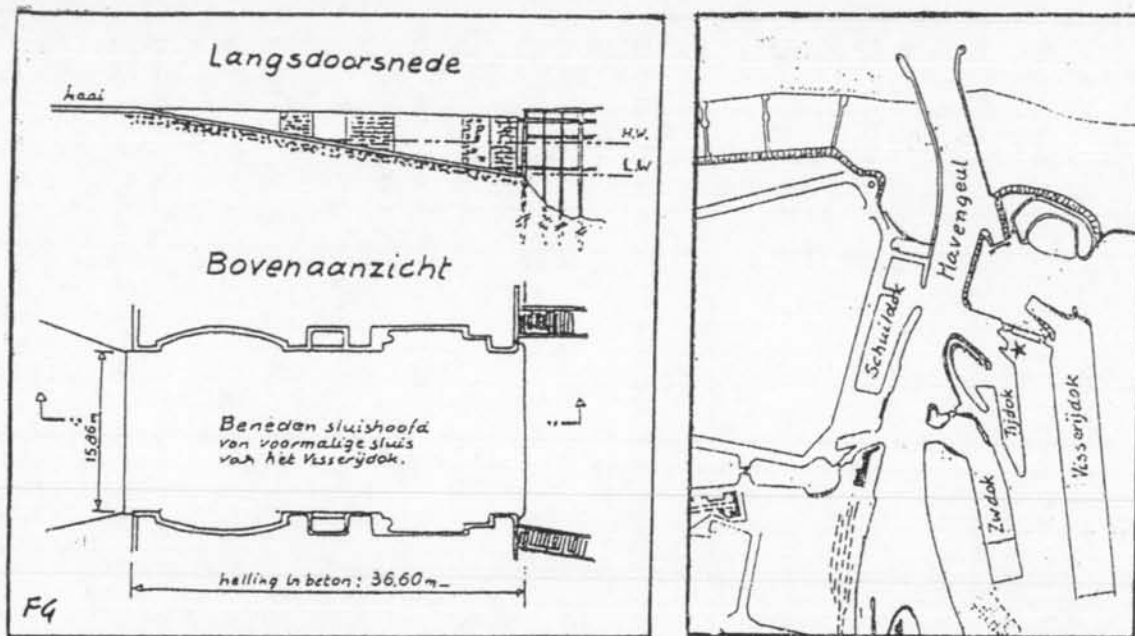
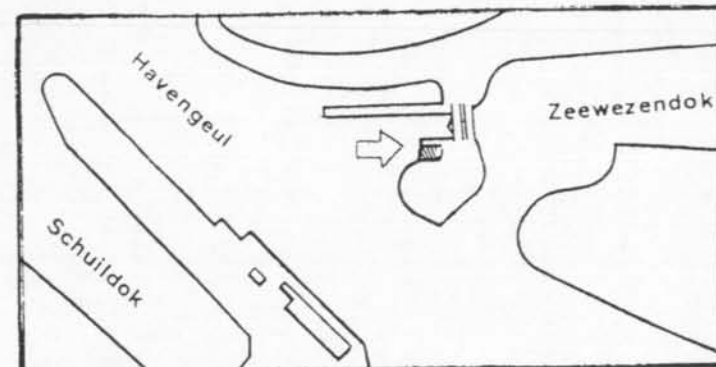
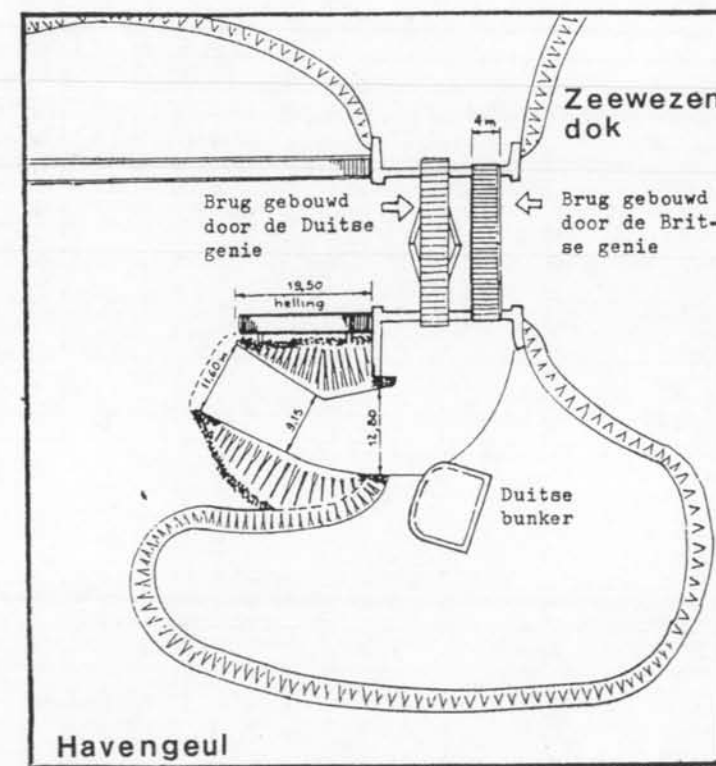


Fig. nr. 26. Oostende 1944, LST-helling nr. 1 (LST ramp no. 1). Inplanting, bovenaanzicht en langsdoorsnede van de door de Britten gebouwde landingsinstallatie tussen de beneden sluishoofden van de voormalige Visserijsluis. De helling bestaat ten heden dagen nog, (december 2005).



Inplanting



Havengeul



Fig. nr. 27. Oostende 1944. LST- helling nr. 2. Inplanting van de helling in het Schuildok, nu Montgomerydok. De helling verdween bij de aanleg van de Mercatorsluis, (1772-1976).

HAVEN OOSTENDE 1944  
L.S.T. HELLING Nr.3

Fig.nr.28  
F.Gevaert  
1989

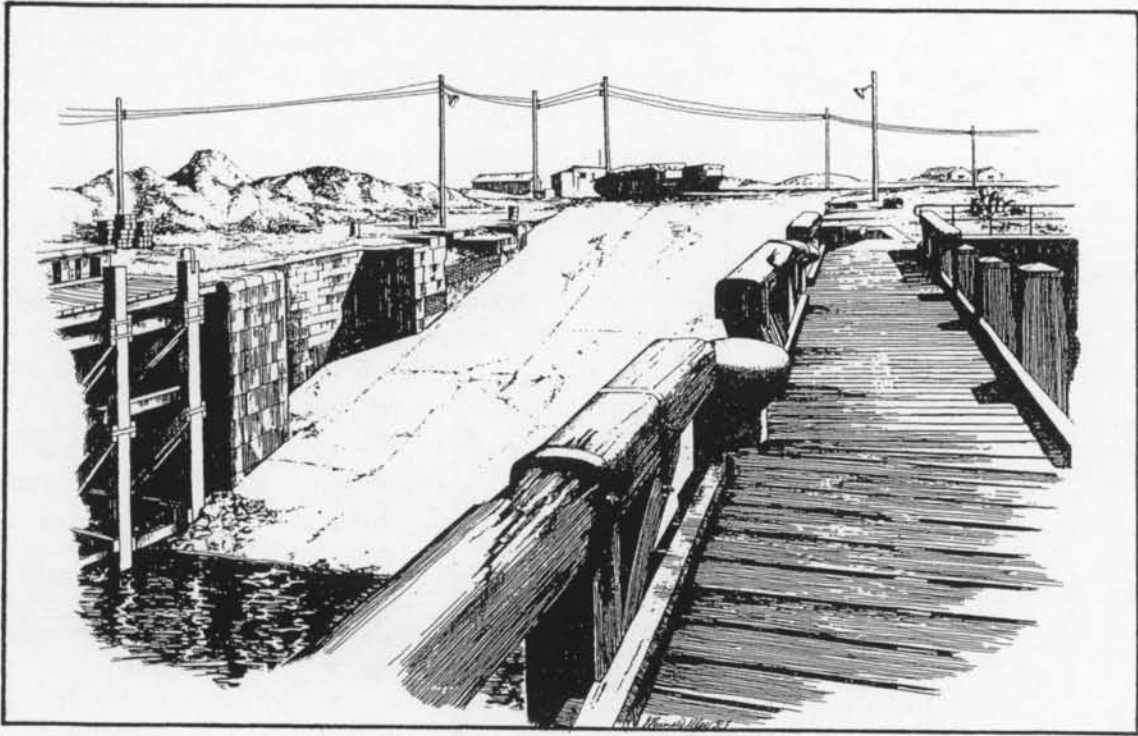


Fig. nr. 29. Oostende 1944. Pentekening van Cpl (korporaal) J. Hindle van de Britse Genie, van de LST-helling nr. 1 in de voormalige Visserijsluis, (zie fig. nr. 26). Op het Sluisplein bemerken we twee "Buffalo's", dit zijn gepantserde amfibische rupsvoertuigen die o.m. ingezet werden bij de ontschepping op Walcheren, (01.11.1944). Rechts in de achtergrond twee loodsen op de Hendrik Baelskaai en links de Halve maan en de scheepswerf van Seghers.

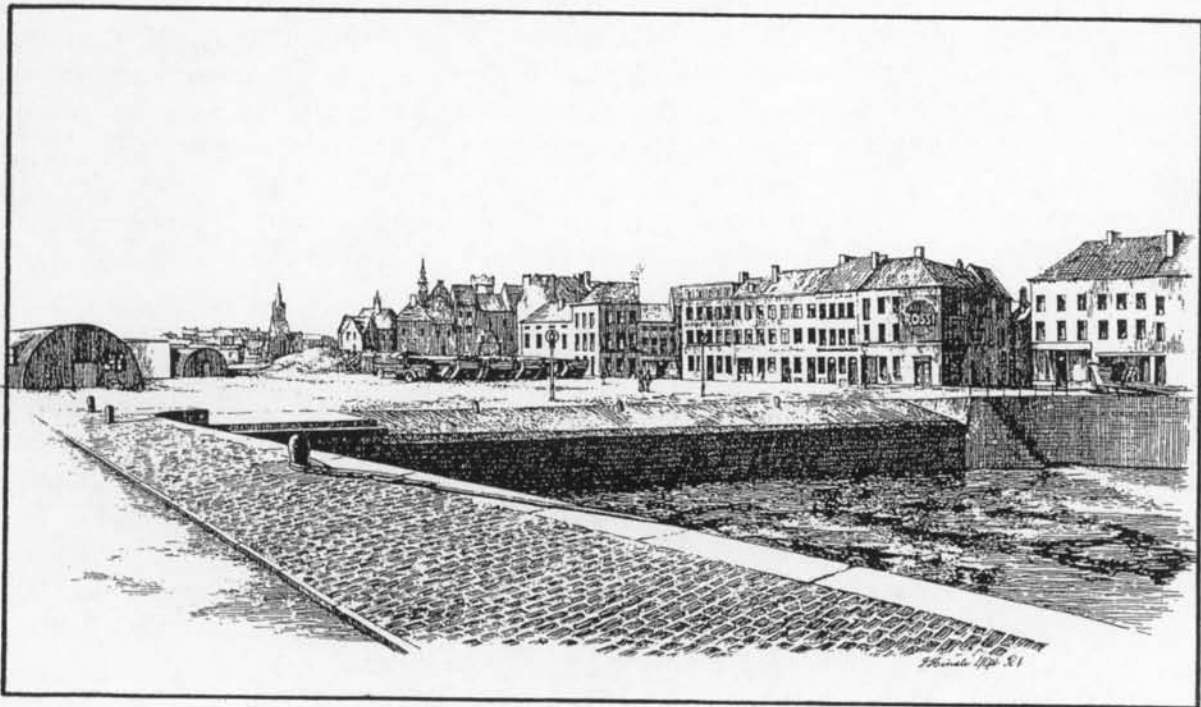


Fig. nr. 30. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de LST-helling nr. 2 in het Schuuldok. Men bemerkt de afgeschuinde kopmuur waarop de boegkleppen werden neergelaten ("landed" - eng.) van de landingsboten (Landing Craft Tank) die er aanmeerden. Op de tekening bemerk je de bolders waaraan de vaartuigen afgemeerd werden. In de achtergrond vier "Buffalo's" van de Britten, evenals een vrachtwagen. Links bemerk je twee "Nissen huts" van de Britten en een Duitse bunker. De achtergrond wordt gevormd door het Hazegras, Vindictevelaan en de herbergen van de Visserskaai.

Het zou ons hier te ver leiden om alle types te vermelden en te beschrijven. We beperken ons tot de types die gebruik maakten van de Oostendse haven, o.m. in hoofdzaak de LCT's (Landing Craft Tank) en de LST's (Landing Ship Tank). Voor de beschrijving verwijzen wij naar fig. nr. 32 én 33.

Daarnaast waren een aantal types, zoals de landingsvuursteunschepen. Toen de geallieerden de aanval uitvoerden op o.m. het eiland Walcheren op 1 november 1944 om de toegang tot de haven van Antwerpen vrij te maken, verzamelde zich vanaf 27 oktober 1944 in de haven van Oostende, naast zich aldaar reeds bevindende vijftig LCT's, de "Support Squadron Eastern Flank". Het steunsmaldeel bestond uit 4 LCG's, 6 LCF's, 6 LCS's en 5 LCT (R)'s. Voor de beschrijving van deze vaartuigen verwijzen we naar fig. nr. 34 t/m 37.

De haven van Oostende had eind oktober 1944 nog nooit dergelijke concentratie van oorlogsbodems gezien (De grote concentratie van Duitse "Phrame" in september 1940 kunnen we moeilijk "oorlogsbodems" noemen).

**ASR reddingsboten:** (Air-Sea Rescue) zee-lucht reddingsboten van de Britse Luchtmacht, Royal Air Force. De RAF had een eigen reddingsdienst. Onmiddellijk na de bevrijding in september 1944 werden ASR-boten gestationeerd te Oostende voor de redding van neergestorte vliegtuigbemanningen. De boten meerden af in het Zeewezendok, o.m. in de toen nog onbeschadigde Schnellbootbunker. Vanuit Oostende werden twee types ASR-boten ingezet: de Thornycroft en de British Power Boat. Voor de beschrijving van beide verwijzen we naar fig. 40 en 41.

**Motortorpedoboten:** op 14 februari 1945 werden door een accidentele brand 12 motortorpedoboten van de Royal Navy en de Royal Canadian Navy vernield (met talrijke doden) terwijl ze gemeerd lagen aan de Istanbulkaai. Vier Britse MTB's van het type Fairmile D (MTB 776, 789, 791 en 798) en twee van het type British Power Boat (MTB 438 en 444) evenals 6 Canadese van het laatst vernoemd type (MTB 459, 460, 461, 462, 465 en 466) gingen in vlammen op. Voor de beschrijving van deze MTB's verwijzen we naar fig. nr. 3 en 39.

**Nissen hut:** geprefabriceerde legerbarak uit gegalvaniseerd gegolfd plaatstaal, genoemd naar de uitvinder, de Britse mijnbouwingenieur en luitenant-kolonel Peter N. Nissen (1871-1930).

Standaard Britse legerbarak bestaande uit gecentreerde gegalvaniseerde golfplaten in zacht staal. Aaneengebouwd tot een halve cirkelvormige buis, diameter 4,80 m (16 voet), verankerd aan een betonnen vloerplaat. Voor- en achterzijde afgesloten door een geprefabriceerde houten eindschot. Schot voorzien van een deur en twee vensters aan de voorzijde van de barak plus gebeurlijk een deur in het achterste eindschot. Sommige barakken waren ook voorzien van een of twee zijvensters aan beide zijden (soort standvenster) (zie fig. nr. 30 en 43).

Uit het basistype Nissen hut werden ook een aantal andere toepassingen ontwikkeld, nl. o.m. een type met grotere diameter die gebruikt werd als werkplaats voor het herstellen van voertuigen, al of niet gepantserd, vliegtuigen en andere wapens.

De Generaal Mahieukazerne, door de Britten gebruikt als "Transit Camp", werd door hen uitgebreid met een ganse menige Nissen hutten, o.m. in het Maria-Hendrikapark, tussen de velodroom en de Smet de Naeyerlaan (zie rep. "K" van kaart fig. nr. 13, "Haven Oostende, 1944-1945").

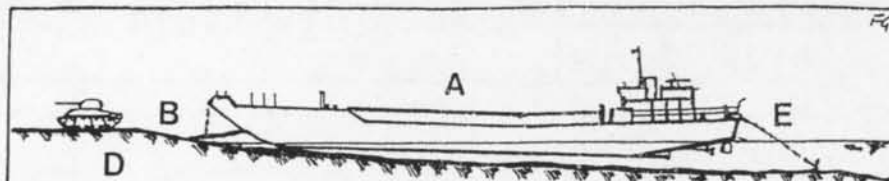
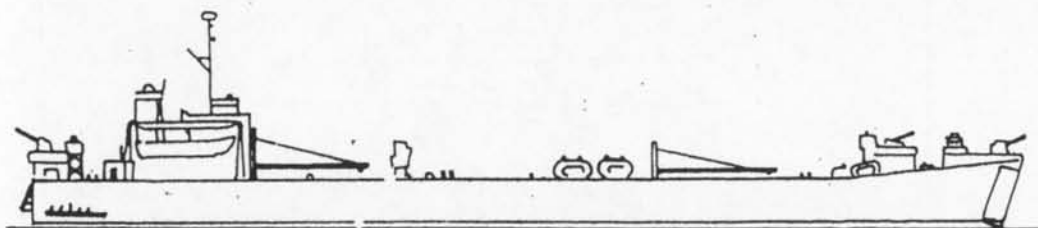


Fig. nr. 31 - LCT, Landing Craft Tank.

A: landingsvaartuig, tanks; B: valreep, boegdeur, neergelaten op strand (of helling); C: bodem; D: vaste wal; E: zeeanker, uitgeworpen om vaartuig in positie te houden en waarop gewonden wordt met ankerspil om vaartuig los te trekken van het strand bij afvaart.



LANDING SHIP TANK (L.S.T.).

Afmetingen : l.o.a. 100 m x br. 15,20 m x dpg. 4,20 m (diepgang vóór bij stranden 1,15 m).  
Twee motoren, GM diesels, 2 x 850 pk, twee schroeven, Snelheid 10 knoop.  
Lading : 18 x 30 t tanks, of 27 x 3 t vrachtwagens en 8 jeeps en 173 soldaten.  
Bemanning : 86.  
Bewapening : 1 x 12 pond kanon, 6 x 1 20mm kanonnen.  
Gebouwd in V.S.A., 1942-45, 114 in dienst bij Royal Navy.

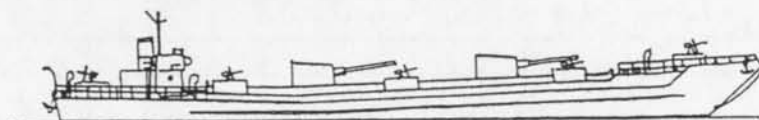
fig 32



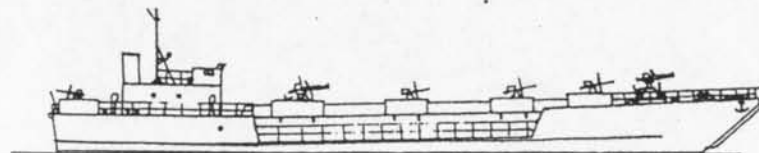
LANDING CRAFT TANK (L.C.T.), TYPE 3.

Afmetingen : l.o.a. 58,18 m x br. 9,46 m x dpg. voor 1,14 m - achter 2,14 m.  
Twee motoren, Stirling, 2 x 1000 pk, twee schroeven, snelheid 11,5 knoop.  
Lading : 5 x 40 t tanks of 11 x 30 t tanks, of 10 x 3 t vrachtwagens, of 300 t lading.  
Bemanning : 12.  
Bewapening : 2 x 1 2 pond kanonnen of 2 x 1 20 mm kanonnen.  
Gebouwd in G.B., van vier types : LCT(1), LCT(2), LCT(3) en LCT(4), van verschillende afmetingen (kleinste 46 m lang, grootste 58,19 m). In totaal werden er 1719 LCT's gebouwd in G.B. (1941-1944).

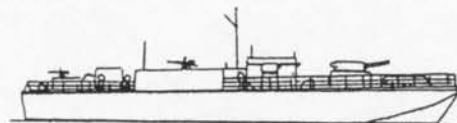
fig 33



Figuur nr. 34 - LCG(L)3, Landing Craft Gun, Large, Type 3.  
Omgebouwde LCT(3), bewapend met twee 4.7 inch en tot acht 20 mm kanonnen.  
Gebouwd om vuursteun te geven aan de troepen op de stranden.  
Bemanning : 47. Dertig vaartuigen in dienst genomen door R.N.



Figuur nr. 35 LCF(4), Landing Craft Anti-Aircraft, Type 4.  
Omgebouwde LCT(4), bewapend met luchtdoelkanonnen voor verdediging tegen luchtaanvallen van de troepen op de stranden en ontschepingsvloot.  
Bewapening : 4 x 1 2-pond en 8 x 1 20 mm A.A. kanonnen.  
Bemanning : 66. Achtentwintig vaartuigen in dienst genomen door de R.N.



Figuur nr. 36 LCS(L)2; Landing Craft Support, Large, Type 2.  
Omgebouwde LCT(S), gewapend met een vier inch rook mortier, 1 x 6-pond en x 20 mm kanonnen, 2 x 1 .50" mg's.  
Bemanning : 25. Tien vaartuigen in dienst genomen door de Royal Navy.



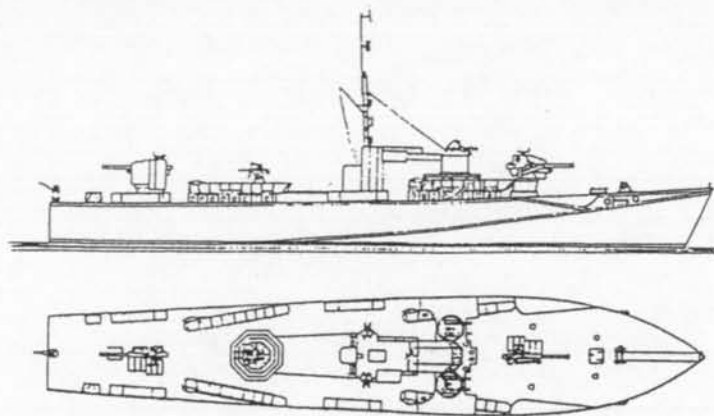
Figuur nr. 37 LCT(R), Landing Craft Tanks (Rockets).  
Landingsvaartuig tanks uitgerust met 1080 halve-duims raketten.

Britse landingsvuursteun-  
schepen

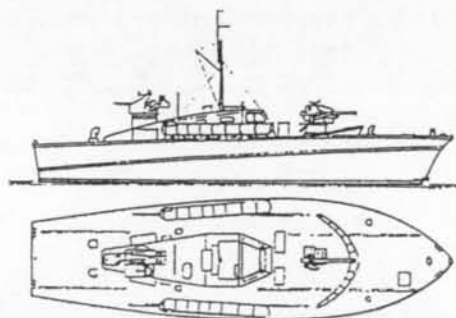
Fig. nr. 34-37

F GEVAERT

1989



**Figuur nr. 38:** Fairmile Type D Motortorpedoboot.  
 Ontworpen door de Britse Admiraliteit, constructie in hout.  
 Afmetingen : l.o.a. 30,08 m x br. 6,48 m x dpg. achter 1,56 m.  
 Waterverplaatsing 105 ton. Vier motoren Packard van 1250 pk.  
 Snelheid 31 knoop, autonomie 1200 zeemijl bij 10 knoop.  
 Bewapening : 2 x 1 6 pond kanon, 1 x 20 mm kanon, 2 X 2 m.g.'s .50"  
 in aangedreven koepels.  
 4 x 18" torpedo's, 2 dieptebommen.  
 Bemanning : 30. Gebouwd : 1942-44, aantal : 210 boten.



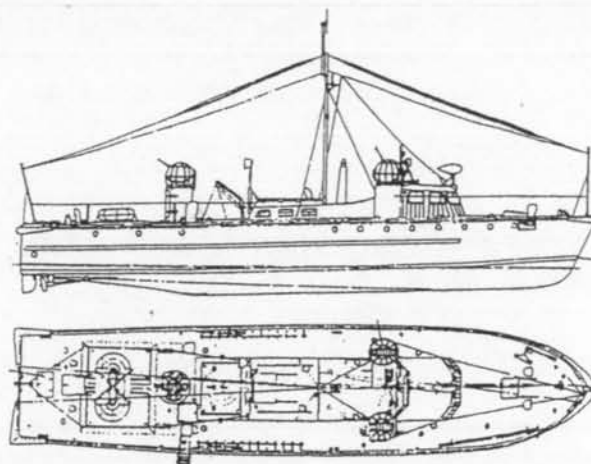
**Figuur nr. 39:** British Power Boat Motortorpedoboot.  
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe.  
 Afmetingen : l.o.a. 21,88 m x br. 6,28 m x dpg. achter 1,68 m.  
 Waterverplaatsing 51,6 ton. 3 motoren Packard van 1200 pk.  
 Snelheid 39 knoop, autonomie 600 mijl bij 15 knoop.  
 Bewapening : 1 x 6 pond kanon, 1 x 2 20 mm kanonnen in aangedreven  
 koepels.  
 2 x 18" torpedo's  
 Bemanning : 17. Gebouwd 1942-45, aantal 80.

Britse MTB's

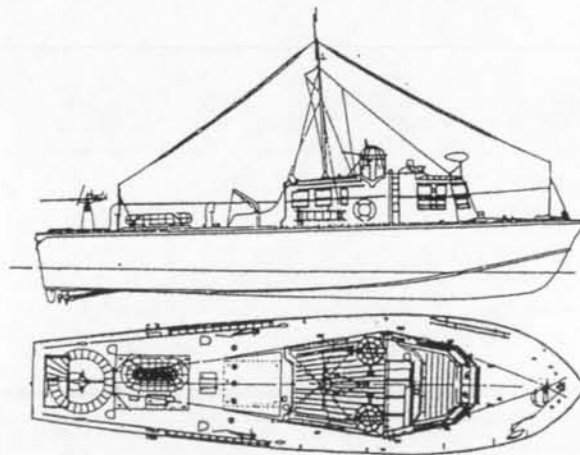
Fig. nr. 38 & 39

F GEVAERT

1989



**Figuur nr. 40:** Thornycroft 67 ft High Speed Launch.  
 Ontworpen door John I. Thornycroft & Co. Ltd., Hampton.  
 Afmetingen : l.o.a. 20,44 m x br. 4,58 m x dpg. 1,22m  
 2 motoren van 650 pk, snelheid 24,7 knoop. Autonomie : 600 mijl.  
 Bewapening : 3 koepels met 2 m.g. .303 duim.



**Figuur nr. 41:** British Power Boat Co. Type 3, "Hants and Dorset"  
 68 ft R.A.F. High Speed Launch.  
 Ontworpen door British Power Boat Co., Hythe, 1943.  
 Afmetingen : l.o.a. 20,75m x br. 5,04 m x dpg. 1,22m  
 3 motoren van 500 pk, snelheid 28 knoop, autonomie 580 mijl  
 Bewapening : 1 x 20 mm, 2 koepels met 2 m.g.'s .303 inch.

Reddingsboten v.d. R.A.F.

Fig. nr. 40 & 41

F GEVAERT

1989

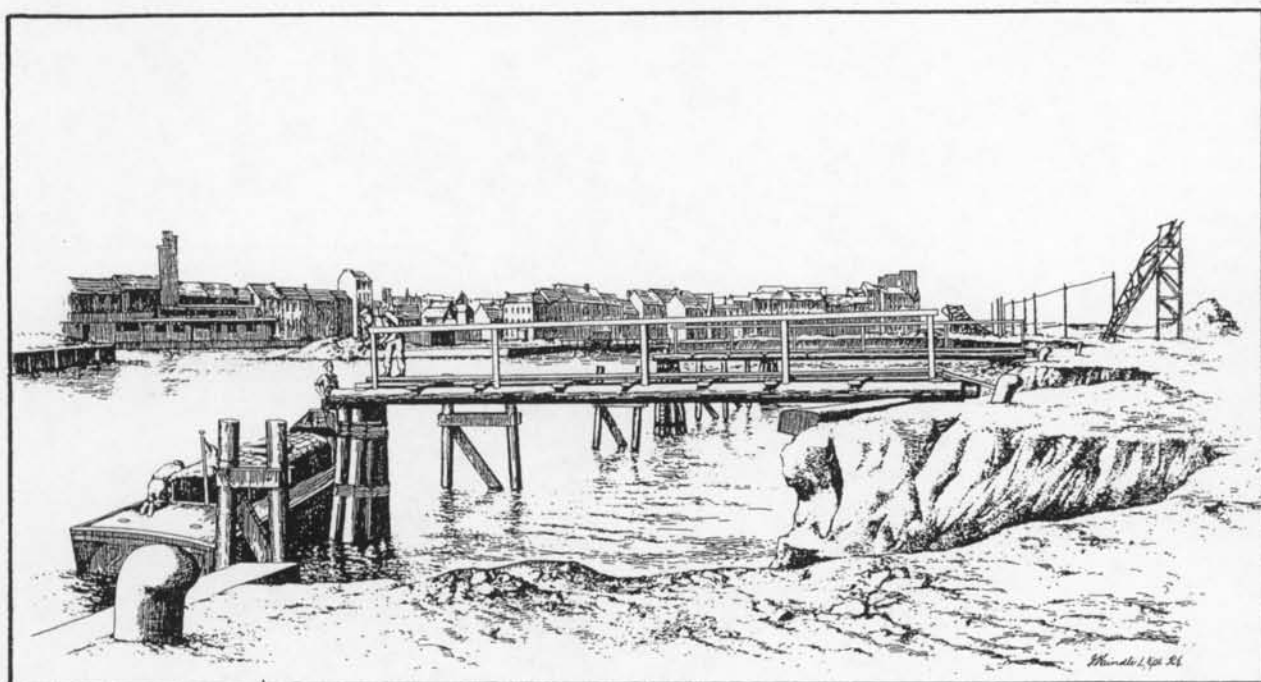


Fig. nr. 42. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de voorlopige aanlegsteigers in het zwaar gehavend Zeewezendok, waarvan de oostelijke dokmuren quasi volledig vernield waren door de terugtrekkende Duitsers, (zie fig. nr. 12, blz. 2005-207). Aan de steiger een dienstvaartuig, (seaplane tender) van de RAF. Deze kleine motorvaartuigen werden gebruikt door de Britten voor reddingsoperaties vlak onder de kust.

In de achtergrond bemerk je het Carferrystation en de Visserkaai., evenals de "Duitse" toegangseul tot het dok. Midden in de voorachtergrond bemerk je de noodbrug door de Britse Genie geworpen over de Zeewezendoksluis ten behoeve van LST-helling nr.3. Op de brug is een vrachtwagen afgebeeld.

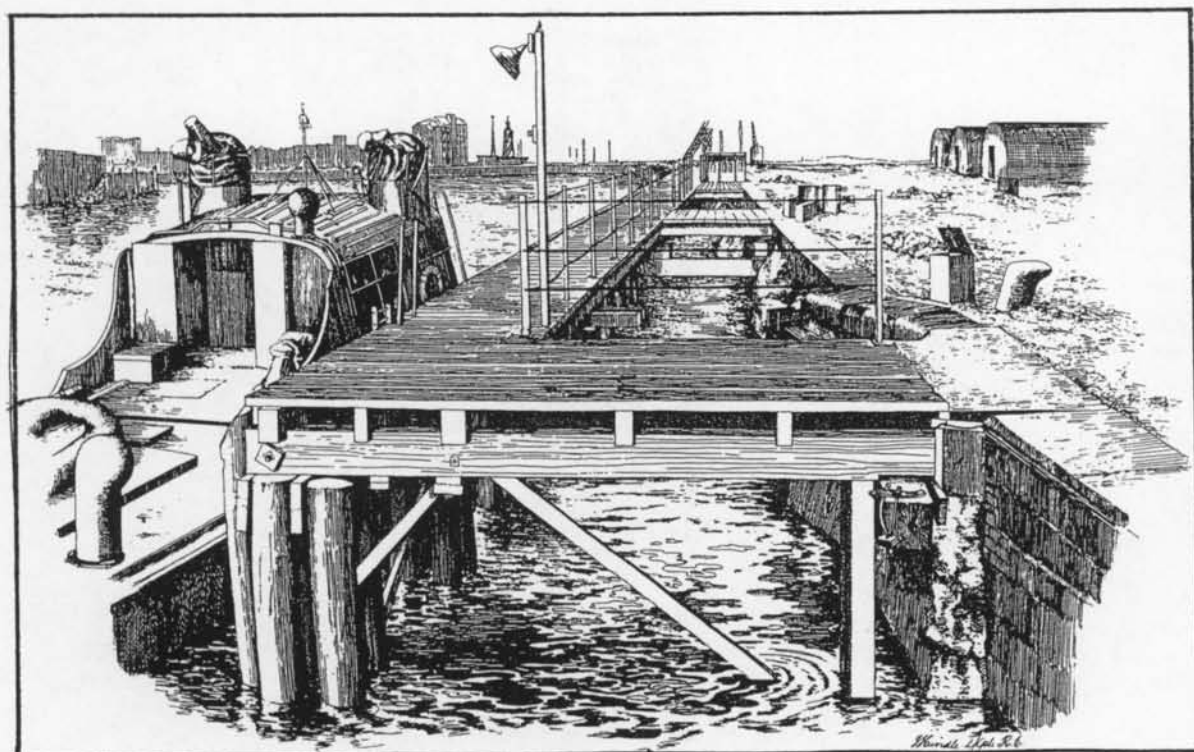


Fig. nr. 43. Oostende 1944. Pentekening van J. Hindle van de voorlopige aanlegsteigers in het Zeewezendok, die er aangebracht waren om de ASR-boten van de R AF te meren. Aan de steiger bemerk je een ASR-boot van de RAF van het type British Power Boat, Type 3, "Hants and Dorset", (zie fig. nr. 41). Rechts bemerk je enkele "Nissen huts".



Fig. nr. 44? Haven Oostende, september/oktober 1944. Canadese geniesoldaten (Royal Canadian Engineers), bij de aanleg van de Dumbo-pijplijn op de aanlegsteiger aan het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van het clubhuis van de roeivereniging RSNO (vulgo : "de Sport Nautique"). Het beginpunt van de pijplijn lag op de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) te Oostende. In de achtergrond de Prinses Elisabethlaan te Bredene (Sas-Slijkens). Helemaal links de schouw van het visafvalverwerkingsbedrijf "Pescator", gelegen op het einde van de Prinses Elisabethlaan, (wordt aldaar "Brugsesteenweg"). Midden achtergrond, aan de Prinses Elisabethlaan, het bijhuis van de coöperatieve S.E.O. (Bijhuis Nr. 8), op de hoek van de Spaarzaamheidstraat.

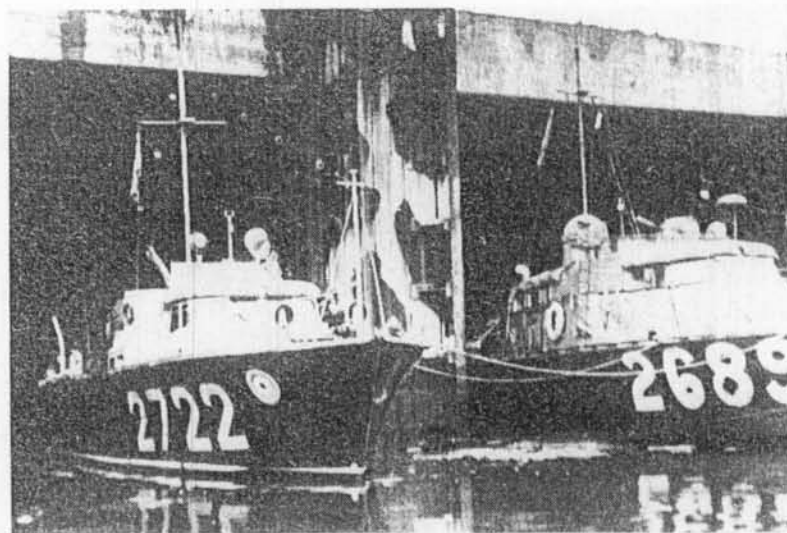


Fig. nr. 45. Haven Oostende 1944/1945. Britse zee-lucht reddingsboten van de RAF gemeerd in de Duitse snelbootbunker (S-bootebunker) in het Zeewezendok, (toen nog onbeschadigd). Rechts een British Power Boat "Hants and Dorset" (zie fig. nr. 41) en links een Thornycroft (zie fig. nr. 40). Deze types van boten waren respectievelijk ontworpen in 1943 en 1942. Deze boten waren "derde generatie" hogesnelheidsbarkassen van de RAF en specifiek ontworpen en gebouwd voor reddingsoperaties op zee.

Na de oorlog gebruikte de Belgische Luchtmacht vanaf maart 1948 (x) twee "Thornycrofts", die deel uitmaakten van de LZRD (lucht-zee reddingsdienst) en gestationeerd te Nieuwpoort. Ze bleven in dienst tot 1961 toen de reddingshef schroefvliegtuigen in dienst genomen werden de Belgische Luchtmacht, (oprichting van de Heliflight - nu 40<sup>e</sup> Smaldeel).  
(X): Wandelaer - sur l'Eau, mei 1948).



Dumbo: codenaam voor de pijplijn voor brandstof die aangelegd werd vanaf 18 september 1944 vanuit de Diepwaterkaai (Cockerillkaai) te Oostende naar de frontlijn van de Britten en Canadezen (+ First Belgian Independent Brigade en de "Brigade Prinses Irene" – Nederlanders) in de Kempen, Nederlands Limburg en Noord-Brabant. Naarmate de geallieerden verder oostwaarts oprukten werd de pijplijn verlengd. Op het einde van de oorlog in Europa had de pijplijn Bochum in Westfalen(West-Duitsland) bereikt.

Het traject van de pijplijn vertrok aan de Diepwaterkaai, om vervolgens via de Saskom de oostelijke zijde van het kanaal Oostende-Brugge te bereiken. Vervolgens langs het kanaal via Brugge naar Gent, via de Scheldeboorden naar Dendermonde en het zuiden van Antwerpen. Vervolgens via Herentals naar Lommel en zo verder oostwaarts.

Op 20 september 1944 voer een eerste tanker de haven van Oostende binnen om aan te meren aan de Diepwaterkaai. Het schip werd gekoppeld aan de pijplijn en de bulklading brandstof werd verpompt naar een binnenvaarttanker die gemeerd lag in de Saskom en vervolgens verscheept.

Te Beernem, aan het kanaal Brugge-Gent, was er een pompstation, waar de latere pijplijn die vanuit Dungeness in Zuid-Engeland op de zeebodem aangelegd werd naar Dieppe en vervolgens over land naar Vlaanderen, aangekoppeld werd op de bestaande pijplijn vanuit Oostende.

De "Dumbo"-pijplijn mag niet verward worden met de "PLUTO"-pijplijn (Pipe Line Under The Ocean) die liep vanuit de Isle of Wight (Engeland) over de zeebodem naar Cherbourg in Normandië. Deze pijplijn werd, oh toeval!, op 18 september 1944 in gebruik genomen. De brandstof werd aldaar overgetapt in jerrycans en vervolgens met vrachtwagens vervoerd naar de verbruikers (aan het front en elders) met o.m. de fameuze zogenaamde "Red Ball Express" (bedacht door generaal Ross, chef vervoer van het Amerikaanse leger, om met zesduizend legertrucks continu heen en terug rijdend in lusvorm, de U.S. Army en Air Force te bevoorraden met al de noodzakelijke goederen om oorlog te voeren).

(wordt vervolgd)