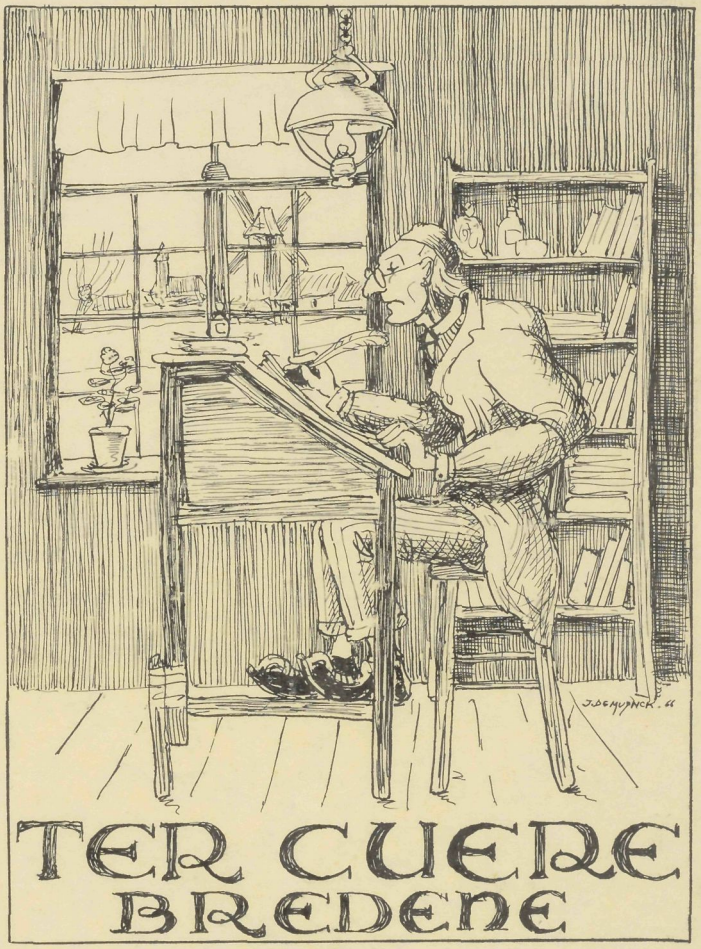
BIBLIOTEEK VLAAMSE VERENIGING VOOR
FAMILIEKUNDE AFDELING OOSTENDE
v. z. w.
AANGEKOCHT OP :
WAARDE :
Nr. :

IBIS-STORY

door Robert Coelus



Jaarboek 1972

uitgave HEEMKRING TER CUERE

sekr. Yzerlaan 3
8401 Bredene
tel. 059/781 40

DE IBIS STORY

1906 1972

Robert COELUS

Heemkring TER CUERE
Bredene
1972

110

INDELING VAN DE IBIS-STORY.

A) Eerste periode 1906-1913.

Inleiding. blz. I

1. Wat kort vooraf gebeurde. 3
2. De stichting. 7
3. Het schip komt aan. I9
4. Het eerste schooljaar. 2I
5. De nodige geldmiddelen. 29
6. De varende eenheden. 3I
7. De Kongo-expeditie. 37
8. De Brazilië-expeditie. 40
9. Inschepingen op de koopvaardij. 43
10. Wel en wee in de eerste schooljaren. 44

B) De Ibis in de eerste wereldoorlog 1914-1919. 49

1. De vlucht naar het onbekende. 49
2. Het verblijf te Milford-haven. 53
3. De terugkeer naar België. 58

C) De heropleving van het Werk - 1919-1927. 6I

1. Herstel na de geleden oorlogsschade. 6I
2. Verruiming van de activiteiten. 65
3. De nieuwe gebouwen. 68
4. Een nieuw opleidingsschip. 72
5. De vereniging zonder winstoogmerk. 74

D) Tussen de twee wereldoorlogen - 1927-1940. 76

1. Algemeen. 76
2. De Ibis IX. 79
3. Wel en wee van die periode. 82

E) De Ibis in de tweede wereldoorlog - 1940-1945. blz.86
1. De vlucht naar een veiliger oord. 86
2. Het verblijf in het instituut Cappoen. 90
3. De meelfabriek. 93
4. De B.622. 95
5. De Ibisgebouwen te Bredene. 95
F) Een kwarteeuw van de Ibis-story - 1946-1971. 96
1. Het naoorlogs herstel. 96
2. Uitbouw van het onderwijs. I02
3. Verruiming van de gebouwen. I05
4. Uitbouw van de internaatwerkzaamheden. I07
5. Viering 50-jarig bestaan. I09
6. Bijzondere gebeurtenissen. II0

E) De Ibis in de tweede wereldoorlog - 1940-1945. blz.86
1. De vlucht naar een veiliger oord. 86
2. Het verblijf in het instituut Cappoen. 90
3. De meelfabriek. 93
4. De B.622. 95
5. De Ibisgebouwen te Bredene. 95
F) Een kwarteeuw van de Ibis-story - 1946-1971. 96
1. Het naoorlogs herstel. 96
2. Uitbouw van het onderwijs. I02
3. Verruiming van de gebouwen. I05
4. Uitbouw van de internaatwerkzaamheden. I07
5. Viering 50-jarig bestaan. I09
6. Bijzondere gebeurtenissen. II0

LIJST VAN DE FOTO'S.

- - - - - - - - - - - - -

Nr 1 - Het schoolschip "Ibis I" gemeerd in het kanaal Oostende-Brugge.

nr 2 - Tijdens de zomermaanden werden de dekken beschut door tentzeilen. Op het achterschip zien we de trap naar het zwembad.

nr 3 - De Ibisjongens in 1907. Theo, de hond, staat er ook bij.

nr 4 - Schafttijd aan boord van het opleidingsschip.

nr 5 - Bootoefeningen. Bemerk de kaalgeschoren kopjes en de blote voeten.

nr 6 - Helpen in de keuken aan boord.

nr 7 - Gezamenlijke oefeningen met de zeilen.

nr 8 - Uitzetten van de roeiboot.

nr 9 - Bezoek van Prins Albert met de Prinsen Leopold en Karel. Generaal Jungbluth. Rechts van Prins Albert directeur Wuylens en links John Bauwens.

nr 10 - Een net uitspreiden aan boord van Ibis I.

nr 11 - TSF-les aan boord van Ibis I.

nr 12 - In de motorenzaal aan boord van Ibis I.

nr 13 - De Ibis III, gemeerd in Milford-haven.

nr 14 - De Ibis VI.

nr 15 - Ibis VI vaart uit te Oostende in 1919.

nr 16 - Ibis VI voorzien van de TSF-antennen.

nr 17 - Het laatste opleidingsschip Ibis IX.

nr 18 - Het Ibisgebouw van 1924.

nr 19 - De slaapzaal in 1960.

nr 20 - De trapzaal in de school.

nr 21 - De gedenkplaat in de hall.

nr 22 - Vlaggegroet op de speelplaats bij de mast.

nr 23 - Kerstfeest bij Koningin Elisabeth in 1964.

nr 24 - De Ibisroeivloot in 1908, met Ibis II in het midden

nr 25 - Oefeningen met de wapens in 1922.

BIBLIOTEEK VLAAMSE VERENIGING
FAMILIEKUNDE AFDELING OOSTENDE
v.z.w.
AANGEKOCHT OP:
WAARDE:
Nr.:

Robert Coelus - geboren Oostendenaar, sinds ettelijke jaren niet alleen Bredenaar, maar "aktieve" Bredenaar : plaatselijke Davidsfonds-secretaris, voordrachtgever, schelpenverzamelaar en ontwerper van talrijke schelpensierstukjes die menige muur tooien, ook buiten Bredene.

Robert is een gelukkig mens. Spijts zijn talrijke aktiviteiten kan de stichting waaraan hij als hoofdonderwijzer is verbonden hem genoeg hoeien om er een studie aan te wijden.
Wie van ons kan vandaag nog zeggen dat zijn dagtaak hem op dergelijke wijze aantrekt en intrigeert zodat hij er nog vele vrije uurtjes onbaatzuchtig aan weet te geven ?
Meteen "een zaak" voor het Koninklijk Werk Ibis én voor Ter Cuere die er goed bij varen.

Het is dan ook een eer voor de plaatselijke heemkundige kring het zijne te mogen bijdragen tot het verschijnen en het verspreiden van dit prachtig werk, zelfs al zij het dan op een al te bescheiden wijze.

N. Belpaeme.
- hoofdman Ter Cuere.

I N L E I D I N G

Vooraleer tot de eigenlijke historiek te komen is het wel nodig de verschillende elementen na te gaan, die aanleiding waren tot de oprichting van het Koninklijk Werk IBIS.

Mijn eigen grootvader werd geboren in 1880 en was de zoon van een panneboer uit Oostduinkerke. Ze hadden thuis ook een platte schuit, waarmee op garnaalvangst werd gegaan. Na zijn eerste kommunie (elf jaar oud) moest hij meewerken met vader.

Naar school was hij bijna niet geweest, want als oudste van vijf kinderen moest hij veel helpen thuis. Wanneer hij in 1899 huwde was hij reeds schipper op een zeilsloep en aangezien Oostende meer mogelijkheden bood kwam hij enkele jaren nadien er wonen. Ik hoor hem nog vertellen, dat hij 40 fr. (zijn ganse bezit) op zak had toen hij in het huwelijksbootje stapte en grootmoeder had nog minder. Dertig jaar later was hij eigenaar van twee middenslagtreilers O.211 en O.212, daarnaast nog drie woonhuizen in het centrum van de stad. Zijn vier zonen, traditiegetrouw, vaarden met vader mee. Die zonen hadden niet veel basisonderwijs genoten, gezien de oorlog uitbrak op het moment dat ze moesten op de schoolbanken zitten. Voeg daarbij dat grootvader met schip en gans de familie vluchtte naar Grevelines (Frankrijk) en daar vier jaar verbleef, dan is het begrijpelijk dat er niet veel onderricht werd gevolgd. Drie van de zonen werden machinist en schipper en hebben als dusdanig gevaren. Eén ervan werd machinist "alle vermogens". Van de vijf kleinzonen is er één, die de traditie voortzet en schipper ter visserij eerste klasse is, een andere is bootsman bij de Scheldepolitie, een derde is schoolhoofd in de Ibis en de laatste twee oefenen een beroep uit vreemd aan de zeevaart. Van de vier kleindochters huwden er twee met vissers, de derde met een bootsman van de koopvaardij en de vierde met een bankbediende. Van de twintig kinderen in de vierde generatie is er maar één die verder studeert in zeevaartrichting.

Onze eigen familiale situatie is illustratief genoeg om duidelijk te maken dat de visserij een zaak was van vader op zoon en dat het schoolgaan leidde tot het veranderen van beroep. De beroepsvorming in de visserij steunde op de ervaring, die men opdeed in het familiebedrijf.

Dat de ervaring de beste leermeester is staat buiten kijf. Met de snelle ontwikkeling van de techniek was het echter niet meer mogelijk de "vader-zoon kennis" bij te houden. Scholing was absoluut nodig. In 1881 breekt de Handelskamer van Oostende reeds een lans voor de beroepsvorming van de visser en zegt dat de rekrutering van visserspersoneel rechtstreeks in verband staat met een beroepsonderricht. Enkele jaren later wordt visserij-onderwijs gegeven

1886 Oostende, visserijklas aangehecht bij basisonderwijs
1888 De vrije visserysschool Pastor Pype Oostende
1890 Blankenberge
1893 Nieuwpoort
1903 De Panne
1903 Koksyde en Heist
1906 Oostduinkerke

Aanvankelijk ontwikkelde het visserij-onderwijs zich uit het gewoon lager onderwijs. De in gebruikstelling in de scheepvaart van stoom- en explosie-motoren verplichtten de hogere instanties tot het eisen van diploma's. Zo evolueerde stilaan het visserij-onderricht tot een specifiek beroepsonderwijs. De leerplicht dateert van 1913.
Onderwijs = betalen.
Wie bleef in de kou staan ? De visserswees.
De sociale wetgeving voor de visser en zijn gezin was zeer slecht te noemen en wanneer de broodwinner wegviel, betekende dit een ramp voor het gezin.

De visserij-ondernemingen brachten het niet verder dan een jammerlijke mediocriteit; de door die ondernemingen gebruikte vaartuigen waren wel is waar stevig en met kennis van zaken gebouwd, maar werden eerder karig onderhouden, wat zich in zekere mate door de geringe opbrengst der exploitatie liet verklaren.

Anderzijds was er van vernieuwing bijna geen sprake en werd er voor de veiligheid aan boord niets gedaan. Rampen waren niet zeldzaam. De beproefden werden wel helemaal niet aan hun lot overgelaten, want de toen gesloten gemeenschap van de vissersbevolking nam de dakloze wees zo goed en zokwaad het ging bij haar op.

In die tijd ontwikkelde het Zeewezen. Deze maritieme instelling rekruteerde vooral in visserij-middens en voor de visser was het aanlokkelijk omdat er vastere en betere verdiensten aan verbonden waren.

De visserij ging zienderogen achteruit door gebrek aan werkkrachten. Het bemanningsprobleem stelde zich zeer scherp.

Het ekonomische belang kwam in de weegschaal te liggen. Er moest gered worden wat er te redden viel.
Men dacht aan de wees. (En er waren er veel !)
Er was een PUSH nodig.
Voor deze push vond men Prins Albert, kroonpretendent van België. De Prins, geïnteresseerd aan de zee en de visserij, zou wel de nodige stootkracht kunnen leveren, om de openbare besturen en dé rijke lui in die tijd de helpende hand te doen reiken om de bestaansvoorwaarden van de verstotelingen van de zee te verbeteren.

In dit licht werd een wezenschool voor visserskinderen opgericht.

_ _ _ _ _ _ _ _

Om de feiten te achterhalen is het nodig geweest het archief van de IBIS te onderzoeken vanaf 1906. Dit omvat :

Jaarverslagen

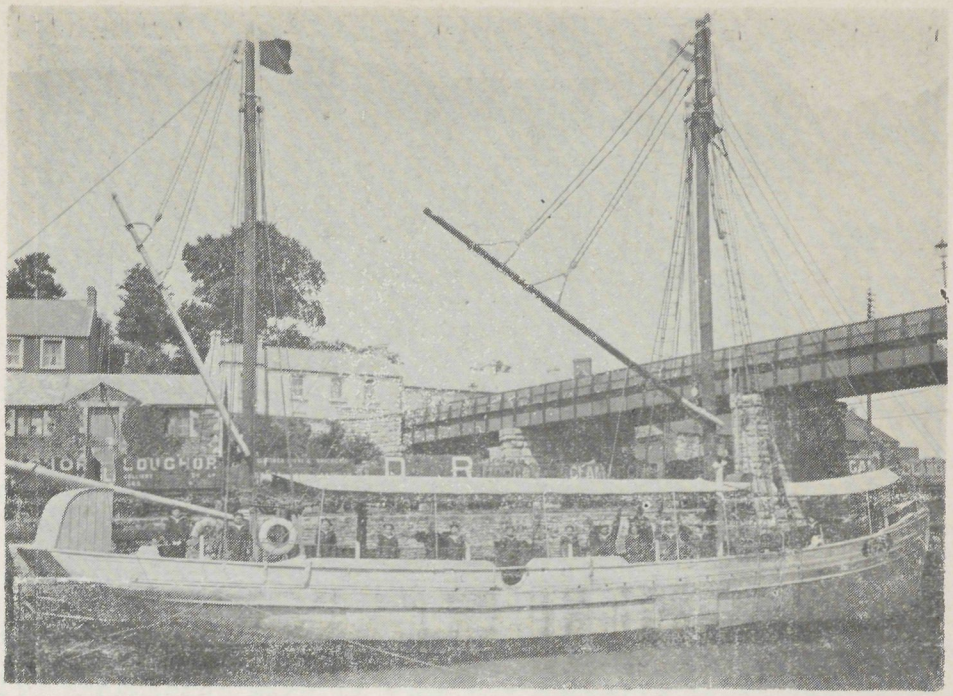
Exploitatie van de school

Stambook van de leerlingen
Artikels in dagbladen en tijdschriften
Statuten en verslagen van vergaderingen
Allerhande briefwisseling
Administratie van de rederij
Logboeken
Foto-archief.

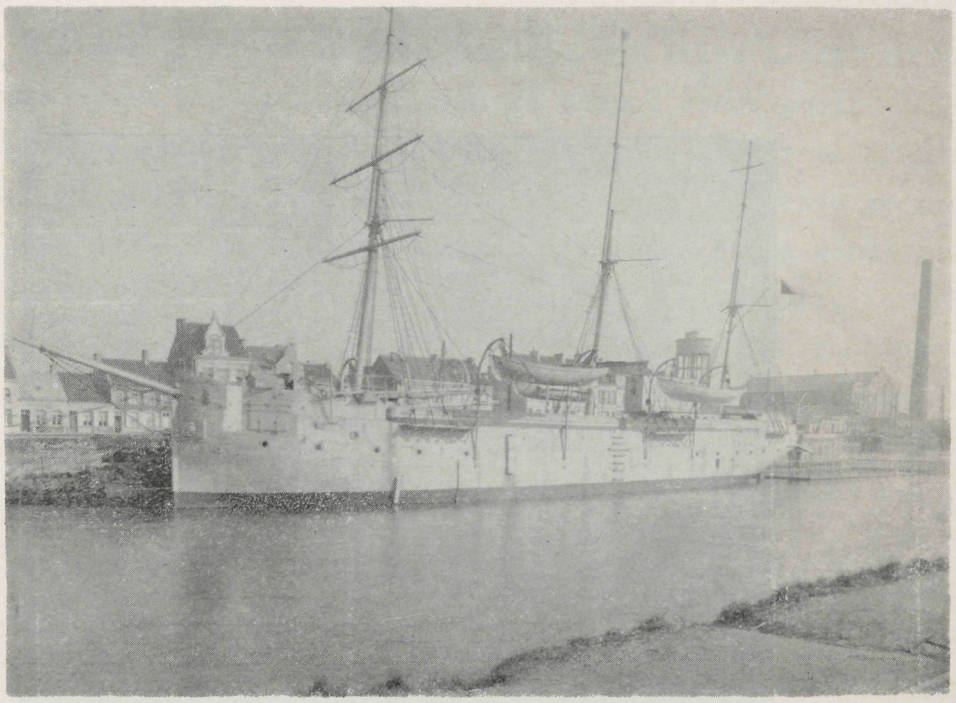
Sommige zaken zijn verloren gegaan en ter verduidelijking moesten gewezen personeel en oud-leerlingen ondervraagd worden.

_ _ _ _ _ _ _ _

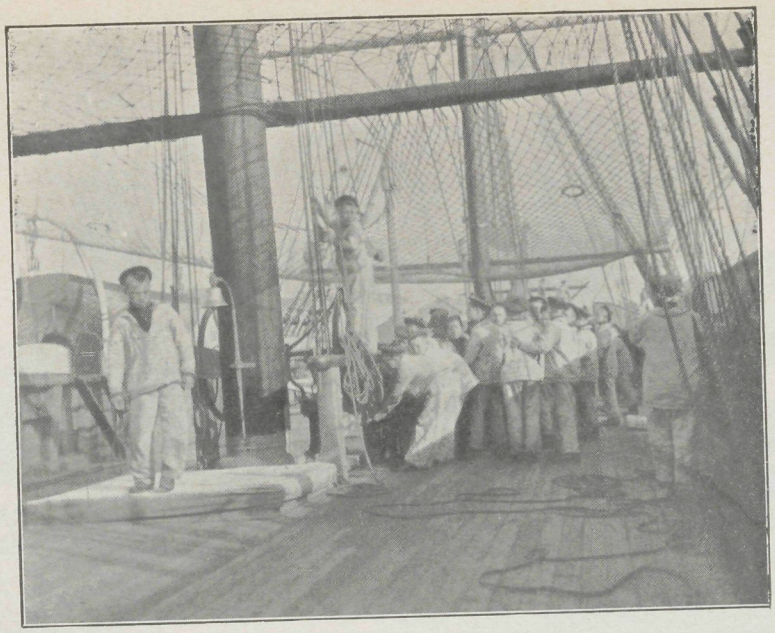
13



1



10



3

I-E IBIS-STORY.

A. - EERSTE PERIODE - VAN 1906 TOT 1914.

1. Wat kort vooraf gebeurde.

In het dagblad "Het Nieuws van de dag" van 30 juni 1906 staat een artikeltje onder de titel "Prins Albert te Oostende" waarin vermeld wordt dat Prins Albert een schip gekocht heeft dat als wesshuis voor vissers-kinderen zal ingericht worden.

Het blad "Le Matin" maakt dezelfde vermelding op 5 juli 1906. "Het schip voor weeskinderen van vissers, dat door Prins Albert in stilte aangekocht werd is voor het ogenblik in de droogdokken van Southampton. Een grote scheepswerf voor oorlogsbodems heeft de opdracht gekregen de motoren uit te halen en het schip in orde tebrengen voor de nieuwe bestemming".

Uit deze bronnen blijkt duidelijk dat Prins Albert rechtstreeks betrokken was bij de aankoop van het eerste schoolschip.
We durven echter sterk betwijfelen dat Prins Albert de aankoop alleen deed. In de stichtingsvergadering verklaart de eerste voorzitter van het Werk Mr de Cuyper dat het schip ter beschikking wordt gesteld van het Werk door de Hoge Beschermer en door de stichters, terwijl Prins Albert zelf in zijn openingsrede gewag maakt van de edelmoedige schenkers, die bij name genoemd worden Warocqué, Solvay, Empain en Coppée.

De belangstelling van Prins Albert voor de visserij was bekend. Om dit duidelijk te maken nemen we het zeer interessant krantenartikel van 30 juni 1906 uit het "Nieuws van de Dag".

> Prins Albert leeft zo eenvoudig mogelijk te Oostende. Hij staat vroeg op, dikwijls te 5 ure, en doet dan een lange wandeling per velo langs de zeedijk. Niemand vergezelt hem en rond 7 ure keert hij in de villa Osterrieth terug, voor het eerste ontbijt.

De prins werkt dan tot 11 ure, leest de dagbladen en, in afwachting van 't tweede ontbijt te 12 1/2 ure gaat hij met de prinses zitten op ene bank van de dijk. 's Namiddags doet de prins soms een uitstapje per automobiel of wandelt met de prinses op het strand. De toestand van de prinses laat haar geen lange wandelingen toe. Het diner wordt te 7 ure 's avonds opgediend; het is zeer eenvoudig.
Te 8 ure doen de prins en de prinses een laatste wandeling op de dijk; hij is op zijn pantoffels en "zonder fatsoen" gekleed; zij draagt een lange zwarte mantel en geen hoed.
De prins, die buitengewoon tevreden schijnt het gewoon "hofetiket" te kunnen afschudden, rookt een lange stenen pijp.
In de villa Osterrieth gaat men vroeg te bed.
Dr Kufferath verblijft bestendig in de villa en zal haar maar na de gelukkige gebeurtenis, die tegen midden juli verwacht wordt, verlaten.
Men weet dat prins Albert donderdagmorgen met de stoomsloep O.36"Prince Charles"op visvangst uitgevaren was. De prins werd te Ymuiden (Holland) terug aan land gebracht; hij bezocht de "mijn" en keerde per ijzerenweg naar Oostende terug.
Prins Albert heeft te Liverpool een schip gekocht dat als wezenhuis voor visserskinderen zal ingericht worden.
Het schip zal binnen drie weken te Oostende zijn. Men had sinds lang, doch vruchteloos, de stichting van zulk drijvend gesticht gevraagd.

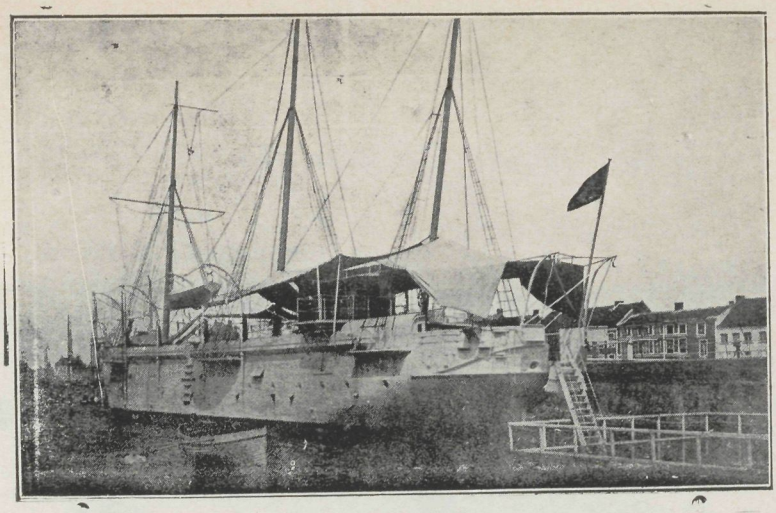
_ _ _ _ _ _ _ _

De villa Osterrieth was gelegen te Mariakerke-Oostende op de hoek van de Northlaan en de Zeedijk. Deze villa was oorspronkelijk eigendom van de aristokratische familie Osterrieth uit Antwerpen. Een tiental jaren geleden werd de villa gesloopt en vervangen door een flatgebouw.

Prinses Marie-José werd te Oostende geboren op 4 augustus 1906. Dit verklaart de afwezigheid van Prinses Elisabeth op de stichting van het K.W. IBIS.

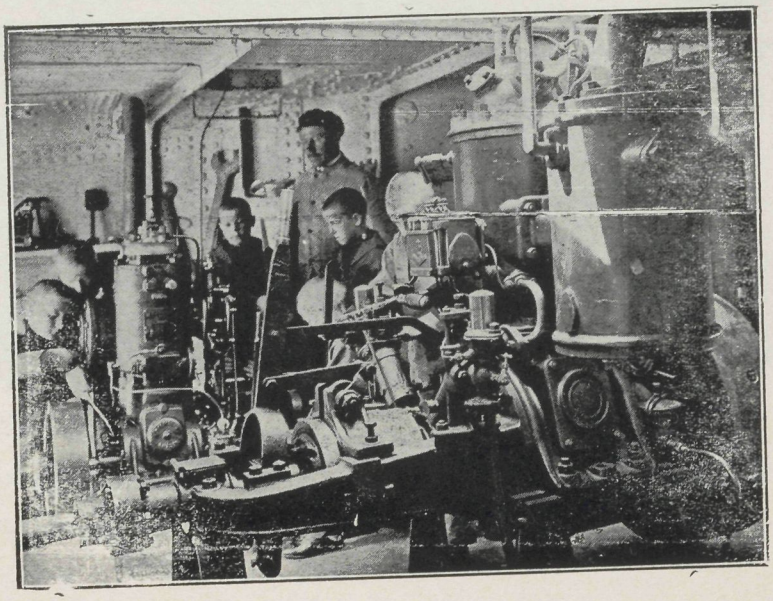
De stichtingsvergadering van de Kwekelingenschool der Visserij werd in het weekblad "Le Carillon" op 9 juli 1906 uitvoerig beschreven. Aangezien deze vergadering aan de oorsprong ligt van het Werk hebben we gemeend, gezien de belangrijkheid, het artikel volledig te vertalen. De tekst volgt hierna.

2

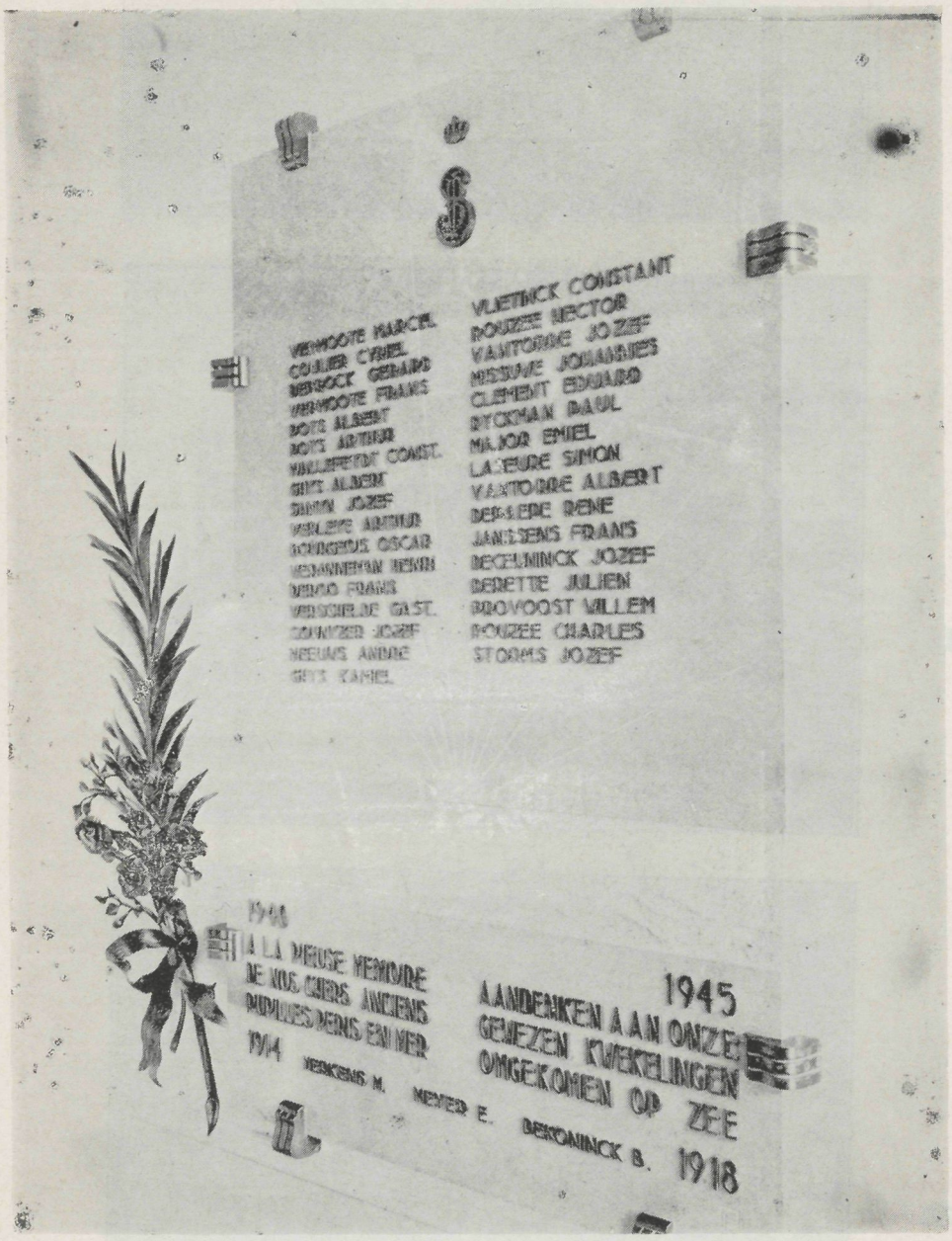


11

12



21


VERMOOTE MARCEL
COLLIER CYRIEL
BERROCK GERARD
VERMOOTE FRANS
BOTS ALBERT
BOTS ARTHUR
VANLEFFEM CONST.
GITS ALBERT
DAMAN JOZEF
VERLEYE ARMAND
BOURGEOUS OSCAR
VERMEERSCH HENRI
DEVOS FRANS
VERSCHUUR GAST.
DEWINTER JOZEF
NEELANS ANDRE
GITS KAMIEL
VLIETINCK CONSTANT
ROUZEE HECTOR
VANTORRE JOZEF
MISSUWE JOHANNES
CLEMENT EDUARD
DYCKMAN PAUL
MAJOR EMIEL
LACEURE SIMON
VANTORRE ALBERT
DEBLEDE RENE
JANSSENS FRANS
DECELMINCK JOZEF
BERETTE JULIEN
PROVOOST WILLEM
ROUZEE CHARLES
STOORMS JOZEF
1940
A LA PIEUSE MEMOIRE
DE NOS CHERS ANCIENS
MORTS POUR LA PATRIE
1914 VERKENS M. MEYER E. DEKONINCK B. 1918
1945
AANDENKEN AAN ONZE
GEMEZEN KWEKELINGEN
OMGEKOMEN OP ZEE

2. DE STICHTING.

VOOR DE KINDEREN VAN ONZE VISSERS.

Kwekelingenschool der Visserij - Stichting van het Werk.
Vergadering van drie comités - Rede van Z.K.H. Mgr. de Prins Albert.

- - - - - - -

Zoals we reeds aangekondigd hadden heeft op zondag 6 juli 1906 een grootse plechtigheid plaats gehad onder het voorzitterschap van de Prins Albert, tot de stichting van de Kwekelingenschool ter visserij waarvan het reglement en de organisatie verder volgt.

Namen aan de plechtigheid deel: de dames Pieters, Guillaume en Van Iseghem, beschermvrouwen ;
de Hr Francotte, Minister van Nijverheid en Arbeid
de HHr. Evence Coppé, François Empain, Raoul Warocqué, ere-voorzitters van het centraal comité;
de burgemeesters van Oostende, Blankenberge, Heist, Nieuwpoort, Adinkerke, De Panne, Oostduinkerke, Koksyde.
De voorzitter en de sekretaris van de Kamer van Koophandel te Oostende ;
De Directeur-generaal van het Zeewezen M. Allo ;
De voorzitter van de sektie Visserij van de Kamer van Koophandel, M. Golder ;
het bestuurslid van de Hulpkas voor Belgische zeelieden M. Grisar ;
de voorzitter van de Kommissie voor Zeevisserij, M. Hamman ;
de voorzitter van de Maritieme Bond, M. Legrand ;
de voorzitter van de Yachtclub van Oostende, Louis de Hemptinne ;
de lijfdokter van de Prinsen, Dr Kufferath ;
de afgevaardigde--beheerder van de vereniging de haven van Zeebrugge, M. Nyssens-Hart ;
de hoofdingenieur van het Zeewezen M. Pierrard ;
de scheepsmakelaar, Mr. Courtier ;
de industrieel, M. Mabille ;

de voorzitter van de Belgische Federatie van wezen, M. Vandenbergh ;
de directeur-generaal van de Buurtspoorwegen van de Kust, De Cuyper en tevens voorzitter van het Werk ;
de commandant van de Staatsscheepsjongensschool, A. Bultinck en tevens sekretaris van de administratieraad van het Werk ;
de reder J. Bauwens, sekretaris van de sektie zeevisserij van de Kamer van Koophandel ;
de havenkapitein van Oostende, L. Laroye ;
de hoofdaalmoezenier van het Zeewezen, H. Pype ;
de directeur-generaal van de Zeehaven van Oostende, M. Marquet ;

De openingsrede werd gehouden door de Burgemeester van Oostende.

TOESPRAAK VAN DE HEER BURGEMEESTER VAN OOSTENDE.

Monseigneur,

De eerste woorden van de Burgemeester van Oostende zullen zijn om Uwe Koninklijke Hoogheid er voor te danken de vergadering van de comité's van de Kwekelingenschool der Visserij wel te hebben willen bijwonen en Oostende als zetel van deze instelling te hebben gekozen.

In mijn naam en in naam van mijn kollega's van de Steden en Gemeenten der Kust, betuig ik Uwe Koninklijke Hoogheid onze oprechte dank en onze diepe erkentelijkheid voor het menslievend werk waarvan Uwe Koninklijke Hoogheid de gedachte heeft opgevat en dat Zij met een zeldzame volharding tot stand gebracht en ingericht heeft.

Bij de vissers van de kust klopt onder hun ruwe schors van arbeiders der zee een erkentelijk hart en met diepe ontroering zien wij welke grote belangstelling Uwe Koninklijke Hoogheid voor de zeevisserij heeft en al wat Zij doet om het lot van de vissers te milderen en het bestaan te verzekeren van de helaas al te talrijke wezen die ieder jaar tengevolge van de stormen en de rampen nagelaten worden.

Bij monde van de Burgemeesters verzoeken de vissersbevolkingen van Oostende, Blankenberge, Heist, Nieuwpoort, Oostduinkerke, Koksijde en

Adinkerke-De Panne eerbiedig Uwe Koninklijke Hoogheid de betuiging van haar diepe gevoelens van dankbaarheid en haar algehele toewijding te willen aanvaarden.

Zij roepen "Leve Prins Albert", hun hoge beschermer, en "Leve Prinses Elisabeth", de lieftallige Prinses, van wie zij de liefdadigheid, weldadigheid en ijverige toewijding aan de verenigingen voor kinderwelzijn, kennen.

Deze toespraak wordt door de vergadering warm toegejuicht.

Prins Albert staat recht en neemt het woord.

TOESPRAAK VAN Z.K.H. MONSEIGNEUR PRINS ALBERT.

"Mijnheer de Burgemeester,

Uw vriendelijke woorden hebben mij diep getroffen.

Indien het Werk zo gemakkelijk kon gesticht worden dan is dit grotendeels te danken aan het welwillend onthaal dat het overal genoten heeft.

Het is dan ook voor mij een plicht van dankbaarheid, Mijnheer de Burgemeester, U te danken voor het zeer aanmoedigend onthaal van de Stad Oostende.

Grote diensten werden ons eveneens bewezen door het Bestuur van het Zeewezen en door dat van Bruggen en Wegen, waarvan de ambtenaren werkelijk de meest welwillende ijver aan de dag gelegd hebben om ons behulpzaam te zijn.

Ik verzoek de Heren, die deze Besturen hier vertegenwoordigen de betuiging van mijn gevoelens van zeer oprechte erkentelijkheid te willen aanvaarden.

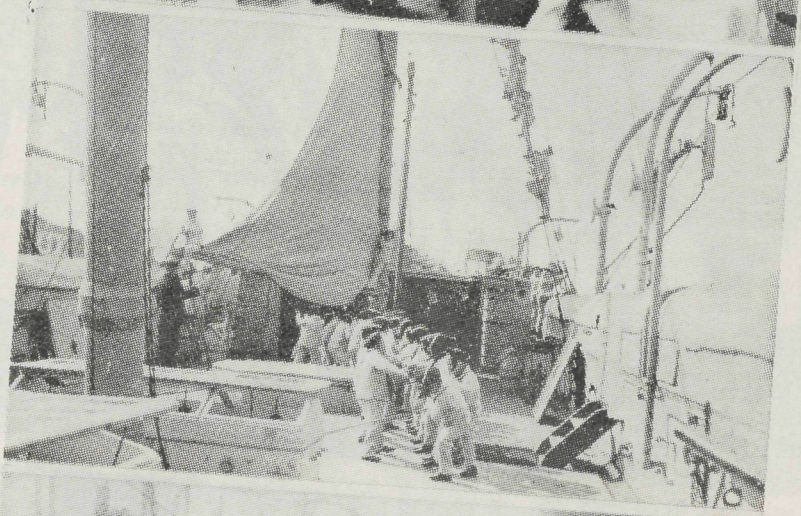
Mevrouwen, Mijne Heren,

Met grote bereidwilligheid hebt U aan de oproep van de inrichters van de Kwekelingenschool der Visserij gevolg willen geven.

Uw komst is voor de inrichters van dat werk de kostbaarste aanmoediging en de medewerking van uw goede wil zal voor onze drijvende school een waarborg van uitbreiding en van bloei zijn.

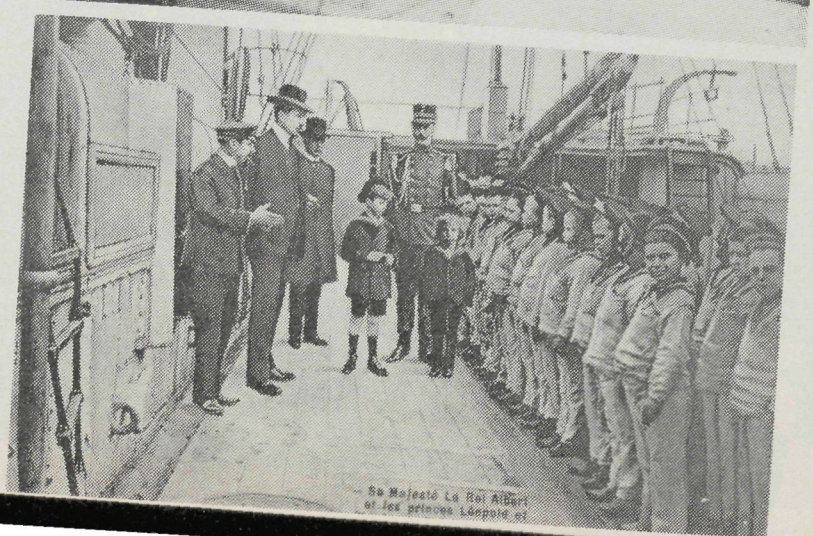
6

7



8

9



Sa Majesté Le Roi Albert
et les princes Léopold et

22

23

Mevrouwen,

Ik hecht er aan U de verzekering te geven dat uw toetreding ons ten zeerste heeft verheugd en dat wij U er zeer dankbaar voor zijn.

Laat mij toe U te zeggen dat wij veel van U verwachten omdat wij uw liefdevolle toewijding aan de verenigingen voor kinderwelzijn kennen.

Mijne Heren,

Sedert lang vragen al degenen die het lot van onze dappere bevolking der kust heeft ontroerd, de oprichting van een wezenhuis.

De Kamer van Koophandel van Oostende heeft reeds meer dan zeven jaar geleden een wens in die zin uitgebracht.

De zee vergt helaas, vele slachtoffers !

Nauwelijks tien dagen geleden heeft één vreselijke storm de reeds zo lange lijst van vermisten nog langer gemaakt en verscheidene gezinnen van hun steun beroofd.

Voor al de bedrijven bestaan er wetten die de vergoeding der schade, voortspruitende uit arbeidsongevallen regelen. Maar niets dergelijks bestaat er voor het visserijbedrijf, dat niet het voordeel van de beschermende wetgeving geniet.

De kinderen, wezen van vissers, worden weliswaar altijd in andere gezinnen binnengenomen; zo wil het nu eenmaal de traditionele en aandoenlijke solidariteit die deze stoere arbeiders verenigt.

Doch de aangenomen kinderen zijn een zware last voor deze kroostrijke gezinnen die zelf niet over voldoende inkomsten beschikken. Men kan zich gemakkelijk voorstellen wat het onderwijs en de opvoeding van deze kinderen in zulke voorwaarden moet zijn. Dikwijls ook worden de wezen bij familieleden of vrienden op het platteland geplaatst en zij worden landbouwer, maar keren nooit terug tot het beroep van hun vader.

Het te stichten werk heeft tot doel de wezen van vissers op te nemen, te onderwijzen, op te voeden en te behouden voor het beroep van hun voorvaderen door hun een elementaire vakopleiding te geven.

De Kwekelingenschool der visserij zal niet alleen de visserswezen van Oostende aannemen, doch ook die van gans de kust, alsmede die van Antwerpen.

Zo de inkomsten het toelaten zullen wij voorzeker de gastvrijheid van de IBIS tot de wezen van de Belgische zeelieden uitbreiden, gelukkig als wij zullen zijn het werk tot een ruimere kring te zien openstaan.

Op dit ogenblik houdt de publieke opinie in België zich fel bezig met het probleem van de uitbreiding van onze handelsvloot.

Dienaangaande is het niet van belang ontbloot er aan te herinneren, dat in al de landen van de wereld de vissersbevolking de beste zeelieden levert en dat bijgevolg door de belangen van de visserij te vrijwaren ook voor onze koopvaardij gewerkt wordt.

Maar het werk zou onvolledig zijn indien men, na voor de kinderen te hebben gezorgd, de jongelui moest verwaarlozen.

Het opleidingsschip van de Kwekelingen der visserij zal bestemd zijn voor de kleine wezen en aangevuld worden met varende afdelingen, die de kinderen zullen overnemen als zij hun opleiding als scheepsjongens zullen gekregen hebben.

De wezen zullen worden aangenomen vanaf de leeftijd van 6 jaar; tot dan verblijven zij in de kinderbewaarplaatsen en de bewaarscholen. Zij zullen op het schip blijven tot hun twaalfde jaar en zullen er elementair onderricht en praktische beginselen van lager onderwijs genieten.

Op twaalfjarige leeftijd zullen zij het schoolschip verlaten.

De overgangsopvoedingsinrichtingen bestaan. Op die leeftijd kunnen zij worden aangenomen hetzij in de Rijksscheepsjongensschool, hetzij op de visserssloepen, waarvan de reders tot dat doel een premie van het Ministerie van Arbeid ontvangen.

Daar de opleiding van de scheepsjongens drie jaar duurt, zouden die jongelui omstreeks hun vijftiende jaar door Ons Werk worden aangenomen aan boord van schoolvisserssschepen, om hun opleiding tot zeeman en visser te vervolmaken. Die schepen zouden gemengde sloepen zijn die, volgens de mening van de specialisten het type van visserssloep van de toekomst zijn.

Wij hopen er dit jaar één in dienst te stellen en zullen ijveren om er later verscheidene te hebben, teneinde aan de eisen van het onderwijs van een aanzienlijker aantal leerlingen te voldoen.

Na afloop van hun proeftijd op die schepen zouden wij de zeelieden (want dat zouden zij dan geworden zijn) terug overgeven aan de reders die in hen, wij zijn er van overtuigd, keurelementen zouden vinden.

Ik durf te hopen, Mevrouwen, Mijne Heren, dat deze korte uiteenzetting U zal aangetoond hebben dat dit werk aan een noodzakelijkheid beantwoordt en dat het ware diensten kan bewijzen én aan de vissers én aan de reders en bijgevolg aan het visserijbedrijf.

Wij willen niet dat het zomaar een banaal werk van administratieve weldadigheid zou zijn doch een praktisch en populair werk, begrepen en gewaardeerd door hen voor wie het bestemd is.

Wij zullen in deze drijvende school een vaderlijk regime doen heersen; men moet er gelukkig zijn en wij zullen alles doen opdat die kleine kinderen er de toegewijde zorgen vinden, waarop zij in het vaderhuis aanspraak hadden mogen maken.

Wij hebben de vaste hoop dat de school een verbetering van de toestand van onze vissers zal betekenen.

De toekomst van veel industrieën hangt af van de graad van vakkennis van het personeel.

Dit geldt des te meer nog in een industrie zoals de visserij, die achteruit moet gaan zo zij geen nieuwe methodes toepast. Elke technische vooruitgang vereist immers, om vruchtbaar te zijn, een verhoging van de persoonlijke waarde van de arbeidskrachten.

De oprichting van deze instelling is geschied met slechts één enkel doel: het lot van de vissersbevolking verbeteren door het verspreiden van onderwijs, opvoeding en vakkennis onder de wezen.

Tot het bereiken van dat verheven doel hebben milde gevers, wier naam zo dikwijls met de werken van vooruitgang en sociale ontvoogding verbonden is, willen bijdragen. Ik wil noemen de h. Ernest SOLVAY, de h. Raoul WAROCQUE, de h. Edouard EMPAIN en de h. Evence COPPEE.

Ik hecht er ten zeerste aan hun hier, in uw aanwezigheid, de bewonderende erkentelijkheid van allen die om de toekomst van onze dappere vissersbevolking bekommerd zijn, te betuigen.

Mevrouwen, Mijne Heren,

Veroorloof mij, om te besluiten, hartelijk beroep te doen op uw menslievende gevoelens ten gunste van de Kwekelingenschool der Visserij.

Moge zij, onder uw hoede, haar heilzame werking doen gevoelen in de beproefde gezinnen en er toe bijdragen aan onze Nationale Visserij de krachtige ontwikkeling te geven welke wij de naburige zeemogendheden benijden."

Zijne Hoogheid Monseigneur Prins Albert verleent vervolgens het woord aan de Hr. Edouard DE CUYPER, aan wie het voorzitterschap van de voorlopige Raad van beheer van het Werk is opgedragen.

Ik ben er van overtuigd, dat de volledige uiteenzetting, zopas door Z.K.H. Mgr de Prins Albert gegeven, U overtuigd heeft van de dringende noodzakelijkheid een kwekelingenschool ter visserij op te richten aan de kust.

Deze zo dikwijls gestelde en niet opgeloste kwestie kon maar beëindigd, dank zij de invloedrijke steun van de Prins en dank zij de samenwerking van de milde schenkers, die samen met Z.K.H. de nodige kapitalen hebben bijeengebracht.

Eenmaal de financiële kwestie opgelost was, moest men zich bezig houden met de vormgeving van de instelling.

Nadat Kommandant Bultynck, die voor Z.K.H. een zeer voorname medewerker was, in Frankrijk, Duitsland, Italië en Engeland inlichtingen ingewonnen had, moest er beslist worden tot het oprichten van een school aan boord van een drijvende instelling, speciaal uitgerust om jonge kinderen te ontvangen.

Een drijvende instelling biedt immers grote voordelen.

Er is eerst en vooral een aanzienlijke besparing in de kosten van eerste installatie. De leerling-visser, die opgevoed wordt op een vaderlijke manier aan boord van een schoolschip zal zijn gehechtheid aan de zee, reeds verworven door atavisme, zeker niet verliezen. Daar zal alles hem spreken over het beroep dat hij later zal uitoefenen;

de zeevaartlessen zullen hem hechten aan het leven aan boord, waarmee hij reeds vertrouwd is van kindsbeen af.

Het vastliggend schip laat een gezonde en voordelige opvoeding toe en eenmaal geïnstalleerd kost het weinig aan onderhoud; het is tevens gemakkelijk te verplaatsen als de omstandigheden het vereisen. Tenslotte geeft zijn ligging in open lucht en stromend water een gunstige waarborg voor de gezondheid en de normale en snelle groei van de kinderen.

Maar hoe een vaartuig gevinden, dat beantwoordt aan deze bijzondere bestemming ?

Opnieuw, dank zij de grote invloed van Z.K.H. heeft een vreemde administratie, die handelde onder de welwillende aanbevelingen van de Minister van Engeland te Brussel Sir Arthur Hardinge, de minzaamheid gehad, van aan de promotors van het Werk de meest bevoegde raadgevers ter beschikking te stellen.

Op hun aanwijzingen werd er een vaartuig afgestaan voor zijn koopwaarde en werd er onmiddellijk aan de inrichting er van begonnen op een scheepswerf te Southampton.

Dit schip, Mijne Heren, is ter beschikking gesteld van het Werk door de Hoge Beschermer en door de leden-stichters. Binnen korte tijd zal het naar Oostende gebracht worden.

De Hoge Beschermer heeft het schip gedoopt en zijn onderscheidingswimpel gekozen. De naam is "IBIS" en de wimpel is blauw en wit.

Een ontroerende attentie doet op de IBIS de kleuren waaien, die de hoofdstad versierden op 7 october 1900, wanneer Brussel in naam van gans België, de bevallige Prinses toejuichte, die huwde met onze beminde Prins.

De IBIS heeft de afmetingen van het schoolschip, de driemaster "Ville de Bruges". De totale lengte is 45m., de gemiddelde breedte is 8,25 m. en zijn diepgang in dienst is 4m. Met het oog op zijn speciale bestemming werd het vaartuig uitgerust met drie schoenermasten. Deze masten zullen zich lenen om de eigen manoeuvers van het vissersschip te onderwijzen. De ontvangstzaal werd gebouwd op het achterdek, waar ze een oppervlakte van 16 m2 beslaat. Een brede trap leidt van het dak naar de studiezaal, die ook als refter zal dienen.

Deze plaats beslaat de ganse breedte van het schip en heeft een lengte van 15 m. Vooraan geeft ze toegang tot de slaapzaal, waar de kasten van de leerlingen zijn. In deze slaapzaal is een bureau voor de toezichter en twee kajuiten. Op het einde van de studiezaal is een wasplaats met een twintigtal wasbakken. Eveneens is een badkamer ingericht op het achterschip. Na de refter komt de verpleegzaal met apotheek en afzonderingsbedden enz.
Het personeel beschikt over een salon en kamers gemeubeld in acajou ; bovendien beschikt de directeur over een goed ingericht bureau. De scheepsruimen bevatten de magazijnen en de bergplaatsen alsook de balast van 120 ton. De romp is helemaal vervaardigd uit staal bedekt met tecknout; vier grote transversale waterdichte schotten in staal en twaalf gedeeltelijke afscheidingen in metaal en hout verdelen de romp in verschillende afdelingen. De romp onder de waterlijn is bedekt met koper, de stabiliteit is vervolledigd door toevoeging van twee grote kimkielen in brons.

Het schip heeft geen eigenlijke dienst gedaan. Sedert de bouw in 1886-1887 heeft het vastgelegen in de havens. We kunnen dus zeggen dat de romp nieuw is en zal kunnen gebruikt worden tot de tijd dat de ontwikkeling van het Werk grotere installaties vergt.

Voor het ogenblik kunnen er zestig leerlingen gevestigd worden. Reeds bestudeerde veranderingen zullen het mogelijk maken 200 leerlingen te herbergen, indien de geldmiddelen van het werk het toelaten. Bij de opening van de school zullen we beginnen met een twintigtal leerlingen te aanvaarden komende van gans de kust. Wanneer de eerste lichting zal aangepast zijn zullen we een tweede lichting jongere kinderen aannemen, waarvoor de eerste als broers zullen zijn.

Mevrouwen, Mijne Heren,

De voorlopige Administratieve Raad, aan wie Z.K.H. Prins Albert de opdracht heeft gegeven uit te maken op welke manier ze het Werk wenst op te vatten, heeft vóór deze vergadering zekere maatregelen genomen en een programma uitgewerkt, waarvoor ze U vraagt ze te aanvaarden en te bekrachtigen.

Plaatsing van het schip.

Van zodra de "Ibis" aankomt te Oostende zal het schip gebracht worden achter de sluizen van Sas-Slijkens en vastgemeerd worden in een kleine kom, gelegen achter de sluis van het kanaal van Brugge. De Diensten van Bruggen en Wegen, aan wie we hulde brengen voor haar werkzaamheden, zal in deze kom een speciale meerpost installeren, zodanig dat de IBIS van de kaaimuren blijft en het licht ontvangt van alle kanten. Het havenhoofd in het water van het kanaal zal overdekt worden, zodanig dat de Ibisleerlingen zullen kunnen lopen en spelen in open lucht zoals kinderen van hun leeftijd moeten doen.

Inventaris van het schip.

De schoolse benodigdheden, de bedden, de keukenuitrusting, zijn besteld in België en van zodra het schip zal gemeerd zijn, zal het in orde stellen er van in zo'n kort mogelijke tijd gebeuren.

Algemene begeleiding.

Het Werk zal bestuurd worden door een Centraal Comité, bijgestaan door een Beheerraad. Het Centraal Comité oefent het toezicht uit op het werk en spant zich in om de weldoende invloed ervan uit te breiden. De Beheerraad waakt rechtstreeks over de kinderen, leidt hun opvoeding en voorziet in al hun behoeften door de hulpbronnen van het Werk. Ze benoemt het personeel, regelt de aanvaardingen en ontslagnamen. Ze beheert de uitrusting van de bijgevoegde varende eenheden.
Het comité van beschermvrouwen is aan het werk toegevoegd met de opdracht het welzijn van de pupillen te behartigen en de geldmiddelen van het Werk te vermeerderen.

Personeel.

Het vast personeel zal bestaan uit :

- Een directeur, agent van het Zeewezen en die reeds lang dienst deed in de Scheepsjongensschool van de Staat.
- Onderrichters, die ter visserij gevaren hebben.

- Een toezichter-lesgever turnen, komende uit de rangen van het leger.
- Een kok.
- Onderwijzers en leraars zullen aan boord komen om les te geven.

De leerlingen.

De toegelaten leerlingen zullen verdeeld worden in drie categorieën.

a) De kleinsten, die aan boord de goede en liefdevolle zorgen zullen vinden en die men vooral zou willen gelukkig zien, zullen door goede meesters de eerste noties van het lager onderwijs bijgebracht worden.

b) De middensten, op de leeftijd dat ze de vissersschool kunnen volgen, zullen aan boord de volle gastvrijheid van woonplaats en voeding vinden en zullen genieten van al de voordelen van het werk.

c) De grote, leerlingen-matrozen, zullen een beroepsonderwijs krijgen op de varende eenheden.

Zoals U ziet, Mijne Heren, is het niet alleen een werk van liefdadigheid, die de Hoge Beschermer heeft willen stichten.

Hij wil ook dat onze leerlingen en scheepsjongens van de visserij op de varende eenheden, zich kunnen vervolmaken en bijscholen tot groot welzijn van onze nationale visserij.

Ten einde dit resultaat te bekomen zal het Werk van IBIS, buiten zijn vastliggend schip, in de kortst mogelijke tijd aangevuld worden met een eerste varende eenheid.

De eenheid zal het type zijn van een Oostendse visserssloep, maar met een geperfectioneerde uitrusting. De sloep, gebouwd op een lokale scheepswerf, zal oefen- en studiekruisvaarten doen om de leerlingen-vissers vertrouwd te maken met nieuwe methoden van zeevaart en visvangst. Voorzien van een motor met aangepaste stoomkracht, zal de schoolsloep alle proeven en opzoekingen doen om de visvangst te ontwikkelen.

De bekomen winsten op de vangsten zullen het budget van het Werk vergroten. Het idee van commerciële winst staat niet in ons programma.

Aan deze eerste varende eenheid zullen andere zich verder aansluiten.

Zo zullen we een ganse vloot vissersschepen onder de Ibisvlag krijgen, waar onze jonge matrozen zich zullen vervolmaken, dank zij het nodig en nuttig beroepsonderwijs.

Dit is, Mevrouwen, Mijne Heren, rap geschetst de organisatie van de Kwekelingenschool ter visserij, die Z.K.H. Prins Albert geplaatst heeft onder Uwe hoge bescherming en beheer. Gij zult de bloei van het werk behartigen en het doen ontwikkelen en uitbreiden tot welzijn van de zo verdienstelijke bevolking van onze vissershavens.

De voorzitter bedankte verder de Pers en daarna werd nog het woord genomen door de Burgemeester van Oostende die de bekrachtiging van het Werk vroeg.

---

3. 15 juli 1906 - HET SCHIP KOMT AAN.

De IBIS werd door een Belgische staatssleepboot op zaterdag 14 juli 1906 te Southampton vastgemaakt en naar de haven van Oostende gesleept alwaar het schip aankwam op zondag 15 juli 1906.

Er was veel volk op het staketsel van Oostende en er werd luid toegejuicht. Aan de grote mast waaide de blauw-witte Ibiswimpel met het Ibismonogram.
(Blauw-wit naar de kleuren van de Beierse vlag en ter attentie van Prinses Elisabeth van Beieren, onze latere koningin).

Ook de vier seinvlaggen met de naam IBIS waren gehesen en de Belgische vlag wapperde op de voorsteven.

Aan boord waren er matrozen, van het Zeewezen en de Kommandant Bultynck. Het weer was niet al te best en het ledige schip danste op de baren, vooral bij de overtocht tussen Dover en Oostende.

De volgende dag in de namiddag bezocht Prins Albert het schip, dat reeds op zijn definitieve plaats lag.

Op donderdag 19 juli 1906 bezocht de Pers het schip en sprak zich nadien zeer lovend uit in verschillende kranten :
Echo d'Ostende, Le Soir, Le Carillon, Le Matin.

In een artikel van "Le matin" van 15 juli 1906 vinden we een romantische beschrijving hoe het opleidingsschip aan zijn naam kwam. Daar men zich sedert verschillende jaren afvraagt van waar de naam IBIS komt en wat de eigenlijke betekenis er van is hebben we hier een gedeelte van het artikel overgenomen en vrij vertaald. Vooraf vermelden we nogmaals dat het Koning Albert zelf zou geweest zijn die het schip zo doopte, dit volgens de voorzitter in zijn openingsrede.

" Dit schip heeft zonder twijfel een meer krijgshaftige naam gehad. (noot van ons - de vroegere naam was ALBACORE).
Want-onder-ons- het was een oorlogskorvet van de Engelse vloot. Men

heeft de stoommachines er uit gehaald en een studiezaal is in de plaats gemaakt. Is dat niet simbolisch ?

Men heeft de zware kanonnen weggenomen en op de plaatsen waar hun dreigende muilen uitstaken, plaatste men vensters waardoor de vissersleerlingen aan de ene kant kunnen kijken naar een vredig Vlaams landschap en de andere kant naar de zee en de haven van Oostende. Deze muilen die eertijds de dood moesten spuwen, gapen nu op het leven.

De "IBIS", vroeger tijd, wanneer hij nog niet de naam droeg van een legendarische steltloper, een beetje met het water verbonden, had gehoopt onder tropische zon te glijden aan de verre grenzen van de Rode Zee en de Stille Oceaan.

Hij moest Engeland vertegenwoordigen te Zanzibar. Hij moest op de kusten van Afrika de glorieuze vlag dragen va de Koningin, van de zeeën (Koningin Victoria).

Maar de IBIS is een slechte loper en men gaat niet met stelten naar zee. De IBIS deugde niet voor de rol van vastligger in Zanzibar. Hij werd toevallig gebruikt in enkele Engelse havens. Hij diende daar voor niet veel. Het was eerder een belemmerend iets. En het is daarom dat het Comité van de kwekelingenschool hem in goede conditie heeft kunnen verwerven. Nu is het werkelijk een vlottende school. Hij heeft nooit gevaren tot nu toe en hij zal nooit meer varen ook. "

- - - - - - - - - - - -

4. HET EERSTE SCHOOLJAAR.

De eerste promotie "Marie-José".

Aangeduid door de verschillende gemeentebesturen van de vissershavens kwam op 6 augustus 1906 een eerste groep van zestien kinderen (waarvan twaalf volle wezen) aan op het schoolschip. Na een medisch onderzoek werden ze allemaal aanvaard.
Deze dag werd plechtig gevierd aan boord.

"De moeders van de kinderen waren diep onder de indruk.
Het begin van hun opleiding tot zeeman bestond uit een uitgebreide maaltijd. De aanwezige promotors van het werk vertroetelden de knapen en moedigden ze aan veel te eten en te drinken"
(In het blad "Le précurseur" van 7.8.06).

Hier werd van de eerste dag een traditie geschapen, die in de loop van de jaren steeds gebleven is. Eén van de voornaamste bekommernissen van de beschermers is steeds geweest, dat hun beschermelingen goed gevoed werden. Bij een bezoek of op bepaalde gelegenheden zijn de Ibisgastjes steeds vergast geweest op een buikjeskermis.

De eerste promotie kreeg de naam Marie-José.

Immers op 4 augustus 1906 werd Prinses Marie-José te Oostende geboren.

Ter gelegenheid van het doopsel van Prinses Marie-José te Brussel op 3 december 1906 was het kerkaltaar versierd met een bloemenkorfje in de vorm van een boot en gevuld met witte en blauwe bloemen (Ibiskleuren). Het korfje was geschonken door de kwekelingenschool.

Alweer een gebeurtenis die de nauwe verbondenheid met de Koninklijke familie aanduidt en die verder uit de menigvuldige bezoeken van de koning, de koningin en de prinsen zal blijken.

De eerste Ibisleerling.

Stamboeknummer 1 - BEUREN Pierre, Kamiel, Louis
geboren te Oostende op 15 april 1896,
wonende Verlorenstraat, 5 - Oostende,
zoon van Kamiel Beuren en Parmentier Helène.

In die familie waren er vier kinderen. Vader was visser. Toen Pierre op de IBIS kwam in augustus 1906 als tienjarige jongen was zijn vader gestorven aan een pleuritis. Vader was ziek geworden en moest zes weken thuis blijven. De toestand was zeer moeilijk in het gezin Beuren, gezien er geen enkel inkomen meer was. Na vier weken ging vader terug naar zee. Twee dagen later moest het schip terugkeren, want Kamiel was hervallen. Enkele dagen later stierf hij.
Pierre werd als eerste leerling van de IBIS gestamboekt.
Persoonsbeschrijving: Ovaal gezicht, blauwe ogen, middelmatige neus en mond, ronde kin en ros haar. Gestalte 1,28m. Gewicht 28 kg.
Het was een knappe leerling.
Hij deed zijn eerste zeereis aan boord van IBIS III op 20 mei 1908.
In ditzelfde jaar heeft hij 16 zeereizen gedaan, waarvan 10 aan boord van IBIS III en 6 aan boord van IBIS V.
In datzelfde jaar deed hij zijn Plechtige Eerste Kommunie op 5 april en werd gevormd op 21 april 1908.
In 1909 deed hij twintig reizen op de Ibisschepen, waarvan acht aan boord van IBIS V en 12 aan boord van IBIS VI.
Op 7 juli 1910 verliet Pierre de school voor goed. Hij had er vier jaar verbleven, 36 opleidingsreizen gedaan en was voldoende onderwezen om de knepen van het vak te kennen. Onmiddellijk scheepte hij in op 0.130. Niet heel lang. Er zat avontuur in zijn bloed. Hij nam dienst op de maalboten. Bij het uitbreken van de oorlog in 1914 werd hij ingelijfd in de oorlogsmarine en verbleef practisch gans de oorlog op de marinebasis in Kales. Na de oorlog vertrok hij in 1921 naar Kongo. Hij werd er rivierloods op de Kongostroom en verzekerde dienst tussen Banane en Boma.

In 1924 keerde hij terug voor zes maanden vakantie in België.
In die periode huwde hij met Jansens Jeannette en keerde daarna terug naar de kolonie, samen met zijn vrouwtje. Zo heeft hij vijf koloniale termen van drie jaar doorgebracht telkens onderbroken door zes maand vakantie in België.
In Kongo werden twee zonen geboren.

Enkele jaren voor de tweede wereldoorlog keerde de familie Beuren terug naar het moederland. Terug in Oostende werd hij dokkenloods en oefende die functie uit gedurende gans de oorlogsperiode.
In de jaren 60 is hij gestorven.
Zijn vrouw stierf in 1971.
Zijn zoon Aimé stierf.
Zijn andere zoon Kamiel woont nog in Oostende.

De eerste kwekelingen variërende in leeftijd van zes tot elf jaar waren niet alleen de troetelkinderen maar eveneens proefkonijnen. Het uitgestippelde programma moest in de praktijk omgezet worden. Wat had men nu praktisch ter beschikking ?

Een uitgerust schoolschip met voldoende didactisch materiaal voor de opleiding in de scheepvaart, de visserij en het gewoon lager onderwijs.

Het personeel bestond effectief uit :

- een directeur, tevens lesgever. Deze man had wel ervaring in het zeevaartonderwijs, gezien hij voordien leraar was in de Scheepsjongensschool van Oostende.
- een toezichter-onderrichter, die scherm- en oefenmeester was bij het leger. Hij werd belast me de lessen lichamelijke opvoeding en andere fysieke training.
- twee onderrichters-matrozen moesten de praktijk van het vissersvak bijbrengen. Deze mensen waren oorspronkelijk visser geweest.
- een matroos-kok moest zorgen voor de hongerige magen van de

Ibisfamilie.

Deze vijf mensen moesten de dienst in de school verzekeren. Zij moesten dus voor alles instaan, dag en nacht.
De Heer Cambier, destijds toezichter-onderrichter, vertelde mij dat zijn dienst begon op 4 augustus en na zes weken zonder één enkele dag verlof kreeg hij voor het eerst een dagje vrij. Hij moest 's morgens van huis vertrekken te 6.30 u. en kwam pas thuis 's avonds te 20.30 u. als hij geen nachtdienst had.

Het schoolhoofd van de Gemeenteschool Bredene kwam les geven aan boord in de late namiddag, nadat hij zijn eigen leerlingen onderwezen had. Zo werden de lessen van het lager onderwijs gegeven vanaf 16.30u. tot 18.30u. De reden waarom van meet af aan geen vaste lager onderwijzer verbonden werd aan het Werk staat nergens beschreven. We vermoeden dat wegens het gevulde programma met andere vakken het Werk geen fultime-betrekking van onderwijzer kon verschaffen. Immers het wekelijks lessenrooster voorzag in 12 lesuren lager onderwijs, 10 lesuren beroepsopleiding voor de zeevaart, 12 lesuren beroepsopleiding voor de visserij, 4 lesuren fysieke training, 4 lesuren godsdienstige en morele vorming.
Dit kwam dus neer op 42 lesuren per week zonder ontspanning.
Als we dit vergelijken met het huidige minimum van 26 lesuren (speeltijden inkluis) op de lagere school dan moesten onze brave matroosjes in wording dubbel zoveel werken op school als de knapen van nu.

Het loont zeker de moeite dit lessenrooster eens van naderbij te bekijken.

Het schoolonderricht omvatte: lezen, rekenkunde, aardrijkskunde, briefstijl, begrippen over vaderlandse geschiedenis en Engels.
Deze lessen werden in het Nederlands gegeven.
De leerlingen werden verdeeld in twee secties: a) zij die reeds konden lezen en schrijven - b) zij die niet kondan lezen en schrijven.
De basisprincipen voor het schoolonderricht, die toen gesteld werden waren de aanschouwelijkheid, de zelfwerkzaamheid en de maritieme sfeer.

In de briefwisseling tussen de Beheerder en de onderwijzer komt dit duidelijk aan het licht :

"De toepassingen, waarvan er veel gebruik wordt gemaakt in het onderwijs moeten bij voorkeur handelen over de zaken van de zee, de visvangst, de vis, enz."

"Hier zoals in alle andere gevallen van onderwijs is het woord van de onderwijzer alleen onvoldoende; de leerlingen moeten ook zelf werken, zij moeten bij zijn afwezigheid iets goed kunnen voortbrengen en zo hun eigen vooruitgang helpen bewerken."

"De leerlingen zullen buiten de lessen enige korte en nuttige oefeningen af te werken hebben, die van toepassing zijn op de gegeven lessen. Overtuigd als ik ben, dat dit een zeker middel is om de zelfwerkzaamheid bij de leerlingen aan te prikkelen en door deze zelfwerkzaamheid tot goeden uitslag te komen."

Is dit voor 1906 geen moderne taal ?
Zijn dit de principen niet van het leerlplan Lager Onderwijs dat pas verschijnt in 1936 ?
De uitslagen van zulk onderwijs laten niet op zich wachten.
Brieven van leerlingen, bewaard in het archief, uit die tijd zijn er het sprekende bewijs van.

Het beroepsonderricht voor de zeevaart en de visserij omvatte het theoretisch en praktisch onderwijs inzake manoeuvers van schepen en sloepen, praktische timmer- en smeedoefeningen, schiemanswerk, knopen, steken, splitsen en breien en herstellen van netten. De zeevaart-reglementen ter voorkoming van aanvaring op zee moesten van buiten geleerd worden. De konfrontatie met het werk aan boord was direkt aanschouwelijk. De lessen in timmer- en smeedoefeningen werden gevolgd de zaterdag in de vakschool te Oostende.
De fysieke training omvatte naast de gymnastische oefeningen, de militaire drill met Franse en Nederlandse bevelen, het zwemmen en de oefeningen in het want.

De morele vorming steunde op een kristelijke basis. De zondag gingen de leerlingen naar de mis en kregen catechismusles. Alhoewel de school opgericht is buiten alle politieke en filosofische gezindheid om werd steeds gezorgd voor een kristelijk-morele opvoeding.

Met dit eigenlijk programma werd maar gestart in september 1906 toen een tweede groep van 14 leerlingen de eerste kwam aanvullen.

Zeer nauwgezet werden de reakties van de promotie "Marie-José" van nabij gevolgd. Een uitvoerige beschrijving daarover vinden we in een artikel van "Le Carillon" op 21-8-06 waaruit we rechtstreeks volgend stukje lichten :

"Ceux qui ont vu venir à bord de l'IBIS, au commencement du mois, le groupe pitoyable de petits miséreux craintifs, la plupart vêtus de guenilles, auraient peine à reconnaître aujourd'hui dans les gamins délurés, propres et brillants de santé, les pauvres orphelins pour qui la vie s'annonçait si mal le jour où l'océan ravit un père."

De Pers wilde een eerste officiële foto van de eerste pupil van de visserij. Maar het was bedrog.

Op die foto fungeert als Ibisjongen het dochtertje van Kommandant Bultynck, dat dolgraag ook eens zo'n mooi Ibispak wou aantrekken. (meegedeeld door de Heer Cambier).

Het eerste schooljaar werd besloten in augustus 1907 met een effectief van 43 leerlingen, want er waren nog 13 nieuwelingen bijgekomen op 26 maart 1907.

De dagindeling aan boord was zeer nauwkeurig bepaald en geïnspireerd op de gebruiken aan boord van de AVISO en de VILLE DE BRUGES, zeilschepen van de Staatsscheepsjongensschool te Oostende.

Een gedrukte tabel van de dagelijkse dienst bestaat in het archief.

7 uur - opstaan, hangmatten plooien, wassen en kammen
8 uur - appel, inspectie, vlaggeparade, schaften, schoon-schip
9 tot 10 uur - studie, repetitie van de scolaire vakken
10 tot 10.30 u.- speeltijd aan boord
10.30 tot 11.45 u.- oefeningen met de zeilen, schiemannen, vakonderwijs
11.45 tot 12u. - wassen en kammen.
12 uur - schaften en daarna recreatie
13.30 tot 14.30u.-gymnastiek
14.30 tot 14.45 u. - rusttijd
14.45 tot 16 uur - matrozenschool: seinen, bootoefeningen
16 uur - vieruurtje met theewater en rusttijd
17 tot 18 uur - schoolonderwijs
18 tot 18.45 u. - studie of theorie
18.45 tot 19 uur - schikking der plunjezakken
19uur - schaften en rusttijd
20.30 u. - taptoe.

De zondagvoormiddag was bezoek door familie toegelaten en in de namiddag was wandeling voorzien. De donderdagnamiddag was er eveneens recreatie of wandeling. Wanneer de schepelingen aan wal gingen deden ze een net plunje aan. Nu nog steeds spreken de leerlingen in de IBIS van hun donderdagsgoed als ze ergens heen gaan, ook al gebeurt dat buitengaan helemaal niet op een donderdag.

De kledij is steeds het blauwe matrozenuniform geweest. Ieder leerling had een zondagse, een "donderdagse" en een werkkledij.
Wanneer ze op wandel gingen was THEO ook mee.
THEO was een Duitse herdershond op zekere dag aan boord gekomen als gift van iemand (?).
Onze THeo had heel wat te verduren tussen de Ibisgastjes van toen, maar het brave beest verdroeg al hun plagerijen.
Zekere dag had de kok Theo opgesloten toen de knapen op wandel gingen. Langs een patrijspoort wist de scheepshond te ontsnappen, sprong in het kanaal, zwom naar de oever en liep al wat hij kon om bij de rang

te zijn. Theo liep voor en achter de rang en was er bij als er een jongen uit de rang kwam om zijn schoenveter te binden. Theo zorgde goed voor zijn Ibiskudde.

Op een keer wist de boordhond een paar straatwandelende kippen te verschalken, beet ze dood en bracht ze triomfantelijk aan boord bij de kok.

Voor Theo's snode daden moest de directeur 2 fr. schadevergoeding betalen aan de kippeneigenaar, waarvan rekening in het archief,in juli 1907.

Bij de bezetting in 1914 door het Duitse leger is Theo spoorloos verdwenen.

---

5. HOE DE NODIGE GELDMIDDELEN BIJ ELKAAR BRENGEN ?

Bij het ontstaan van de school hadden Prins Albert samen met een reeks van milde schenkers de nodige fondsen bij elkaar gebracht. Er was echter geen enkele subsidie van overheidswege en het Werk moest volledig voor zichzelf instaan.

Wat het comité van Beschermvrouwen bij elkaar bracht was wel iets, maar niet voldoende. Daarom werd er gezocht naar een super-oplossing. De jaren voor de tweede wereldoorlog waren de tijd van "La Belle Epoque". Oostende, Koningin der Badsteden, was aan het toppunt van haar roem als mondaine badplaats voor rijke lui. Het aantal rijken, waaronder de Sjah van Perzië als voorname eregast, die te Oostende verbleven in de luxueuse hotels was niet te tellen. De apotheose van het hoogseizoen was steeds half-oogst. Zo werd door toedoen van de Heer Marquet, directeur van het Kursaal en tevens Beschermer van het Werk, een groots onvergetelijk Galafeest ingericht op 15 Oogst 1906. Er werden twee concerten gegeven en een bloemenbal. Medewerking werd verleend door de toen bekende operabaryton Jean Noté, de sopraan Selma Curz en de overberoemde Enrico Caruso. De eivolle rotonde van het Kursaal hoorde tot slot deze drie kunstenaars van het Belcanto in het trio uit Faust. De zaal brak los in een luid applaus toen Ibisleerlingen bloemen aanboden.

De opbrengst van dit gala-feest overtrof de 50.000Fr (dit betekent ongeveer 3 miljoen Fr in onze tijd) en werd integraal geschonken aan de IBIS. Zie artikels uit de kranten van toen :

"L'Etoile Belge van 16.8.06

Le Carillon van 17-8-06."

Dat Prins Albert samen met vele vooraanstaanden uit de toenmalige aristokratische wereld de galaconcerten bijwoonden sprak vanzelf.

Ook het Brugs Theater deed een duwtje bij op 30 oktober 1906 door een opvoering van "Le Cercle Dramatique".

In 1909 op 8 augustus ging een tweede galaconcert door in het Kursaal. We konden daaromtrent geen nadere bijzonderheden meer vinden in het archief.

Verschillende tombola's ten bate van het Werk werden ook in die tijd ingericht. Juiste gegevens ontbreken.

Op 16-5-08: Oprichting van de "IBIS" als coöperatieve vennootschap met beperkte aansprakelijkheid voor de perfektionering van de zeevisserij. (Bijlage tot het Belgisch Staatsblad van 5-6-08 akte nr 3561). Daaruit citeren we de voornaamste artikels:

Artikel 2 - De vennootschap heeft als voorwerp de verbetering van de visserij-industrie, door de ontwikkeling van het beroepsonderwijs door onderzoek naar de beste middelen voor de vangst en de bewaring en verkoop van de vis.

Artikel 5 - Het sociaal Fonds bedraagt 500.000 Fr, verdeeld in honderd aandelen van vijfduizend franken.

Er waren 25 aandeelhouders, waarvan Generaal Jungbluth en Ernes Solvay de voornaamste waren.

Met deze middelen zou het vooropgestelde programma, varende eenheden aan het Werk toe te voegen, kunnen verwezenlijkt worden.

BIBLIOTEEK VLAAMSE VERENIGING VOOR FAMILIEKUNDE AFDELING OOSTENDE
V.Z.W.
AANGEKOCHT OP:
WAARDE
Nr.: 148

6. DE VARENDE EENHEDEN VAN DE EERSTE PERIODE.

In december 1906 kreeg het Werk van Baron Louis de Hemptinne een houten stoomjacht, dat bestemd was voor de eerste practische opleiding. Deze motorboot was zonder tuigage, had een lengte van 12 m., een breedte van 3m. en een diepgang van 1,60m. Ze was gebouwd op een Nederlandse scheepswerf en uitgerust met een Compoundmotor van 18 PK.

Prinses Elisabeth en Prins Albert bezochten de boot op 5 december 1906 bij de plechtige overdracht aan het Werk en de dertien oudste jongens mochten bij deze gelegenheid bier drinken aan boord. (waarvan de rekening in het archief van 5,50 Fr).

Deze IBIS II had als eigenlijke naam "La Crevette".
Alhoewel deze twaalfmeter lange boot geen garnaaltje onder de yachten is, was hij toch maar klein ten opzichte van IBIS I.

Met deze motorboot heeft men vele korte oefenreizen gedaan in de kustwateren bij Oostende. Deze motorboot stak de plas over (gesleept door Pionier 2) naar Dover bij de vlucht in 1914 en werd daar op het droge geplaatst. Na de oorlog werd het teruggevonden in totaal vervallen toestand en in Engeland verkocht voor de sloping.

IBIS III of 0.73.

Het was een stalen zeilschip dat gebouwd werd in opdracht van de vennootschap "IBIS".

Deze dandy-kotter liep van stapel te Anstruther (Schotland) op de werven van James Miller op 12 augustus 1907.
De ruwbouw van het schip werd afgewerkt in zes weken naar de plannen van een Londense scheepsarchitect en onder toezicht van Lloyd's Register. De 0.73 werd besteld in Schotland, omdat de Schotse werven de laagste prijs per ton vroegen.

Er was door het Werk beroep gedaan op verschillende scheepswerven, die volgende prijzen per ton voor de bouw vroegen :

Oostende 350 à 243 Fr
Brixham 340 Fr
Kopenhagen 363 Fr
Anstruther 180 Fr

Het schip kostte met volledige installatie voor de scheepsjongens 48.880Fr en mat 144 brutoton.

Het dandy-type was gekenmerkt door een grote voormast met vier zeilen en een kleinere achtermast met een bezaanzeil. De zeilopper-vlakte bedroeg 225 m2. Deze mooie zeilvissloep was 25,5m. lang, 6m. breed en had een diepgang van 2,30m.

Er was een hulpmotor van het DAN--type (explosiemotor) gemaakt bij P.Jorgensens te Kopenhagen. Deze motor had een kracht van 28 PK en bewoog een verstelbare schroef, die 300 toeren per minuut deed.
Het was eveneens Prins Albert, die op de tweede algemene vergadering van 20 mei 1907 de verded iging opnam van het motorschip.

"Het motorschip is voor de visserij het type van de toekomst.
De vakkundigen zijn stellig in hun verklaringen daaromtrent.
Het bezit de ekonomische voordelen van het stoomschip, doch vergt niet zoveel kosten.
De Denen, die volgroeide zeelieden zijn en gedeeltelijk van de visserij moeten leven, zijn er na vele proefnemingen in geslaagd, een bijna ideale motor te bouwen.
Een grote moeilijkheid viel evenwel op te lossen, een motor ontwerpen, die tegelijk soepel en sterk en vooral tegen ruw weer bestand is en die aan de ruwste handen mag toevertrouwd worden.
Blijf U niet blind staren op Uw eigen methoden, zie naar wat andere landen verwezenlijken en volg ze na".

Prins Albert.

De proefvaart van de IBIS III werd gedaan in de "Firth of Forth" op 23 augustus 1907 en de boot ontwikkelde een snelheid van circa 6 knopen met de motor alleen en met de zeilen tot 12 knopen.

Twee dagen nadien vertrok IBIS III naar Oostende bij zwaar weer en felle briezen. Alhoewel het slecht weer was, maakte het schip geen water aan dek, wat ten zeerste zijn kwaliteit als visserssloep aantoonde.

De bemanning van de IBIS III bestond uit een schipper, een stuurman, twee matrozen-vissers, een lichtmatroos en een kok.
Oorspronkelijk konden er vier leerlingen ingescheept worden en later zou er overgegaan worden tot de inscheping van circa 14 leerlingen.
De leeroefeningen aan boord waren methodisch uitgewerkt. De eerste drie reizen hadden tot doel de leerling te wennen aan de zee. Niets mocht onverlet gelaten worden om de beginneling het leven aan boord te doen kennen en alles moest tewerk gesteld worden om hem zeker niet te doen afschrikken van het zeeleven. De bemanning moest de jonge kwekelingen 11 à 12 jaar) met raad en daad bijstaan. Na deze proefperiode van ongeveer een maand werd het programma voor de opleiding strikt toegepast.
De leerling had dagelijks een uur schoolwerk aan boord te maken.
Dit bestond uit opgaven door de onderwijzer meegegeven.
Als geheugenles kreeg hij van de schipper een reglement ter voorkoming van aanvaring op zee van buiten te leren.
Het zeevaartonderricht was direct en praktisch en bestond uit : verbetering van de koersen, kaartlezen, dieploden, peilingen van punten aan de wal, sturen en uitwijken, kompaslezen. Bij het vissen werd de leerling ingeschakeld als hulp bij de matrozen en leerde aldus praktisch ervaren. Bij de terugkeer van zee kwam de leerling naar de school, volgde de lessen aan boord van het moederschip tot zijn volgende reis begon. Leerlingen werden ingescheept vanaf hun elfde jaar.

Aan een intensieve uitbating van de varende eenheden werd niet gedacht. De opleiding en de proefnemingen stonden op de eerste plaats. Daarom deed men korte reizen. Ook waren er speciale voorwaarden voor de bemanning. Ze kregen een vast maandloon en een percentage op de vangst. vb - kapitein 120 Fr en 10% op de vangst

- matroos 80 Fr en 5% op de vangst.

In die tijd was dat een dik betaald loon voor een visser.
Op de schoolschepen werden ook de alcoholische dranken verboden.

IBIS III verliet op 8 october 1907 de Oostendse haven voor zijn eerste zeereis. Drie leerlingen van de school waren aan boord.
De O.73 schreef roemrijke bladzijden voor de Ibis-story.
Ongeveer twintig dagen per maand was het schip in zee met leerlingen aan boord. Zo heeft dat geduurd tot 1914, toen de vlucht naar Engeland werd genomen en daar heeft het dan dienst gedaan als vastliggend schoolschip, tot juli 1919 en werd dan verkocht tot sloping in Engeland.

IBIS IV.

Dit was een Deense kotter, die gebouwd was in 1906 op de werven te Faxe (Denemarken). Dit zeil-motorschip werd aangekocht te Kopenhagen in Denemarken (16.200 Fr) en ging reeds op 5 juni 1907 voor het eerst op visvangst, gekend te Oostende als de O.74.
Eigennaardig is het wel dat IBIS IV eerder in de vaart kwam dan IBIS III maar het was zo dat IBIS III eerder besteld was en dus nog moest gebouwd worden. Vóór de bouw van IBIS III af was had men IBIS IV aangekocht. De oorspronkelijke naam was Johanna-Maria. Deze kotter was 11,50m. lang, 3m. breed en een diepgang van 1,80m. en uitgerust met een DAN-motor van 15 PK. Uitgerust met vier zeilen deed het kleine schoolschip korte reizen in de territoriale wateren. De bedoeling was het uit te rusten met drijfnetten. Het was ook een haringsloep wat valt af te leiden uit de lage beschansing. Immers in de winter van 1906-1907 had de ex-Johanna-Maria de haringvangst met groot succes beoefend vooraleer onder de Belgische vlag te varen.

In 1911 is deze zeilsloep door brand vernield in de Noordzee.
Alle opvarenden werden gered.
De eerste schipper Rochus Legein van het vaartuig was maar achttien jaar toen hij het bevel er op zich nam. Het was de beste leerling van de Westkust, die het diploma van schipper had bekomen.

Hij was leerling geweest van de toen bekende Nieuwpoortse schipper Cis Calcoen, die proefnemingen deed met drijfnetten. De visvangst met drijfnetten, veel gebruikt door de Denen, was sedert 1850 niet meer beoefend geweest door de Vlaamse vissers.

IBIS V.

Op 15 april 1908 kwam de vijfde eenheid van de Ibisvloot in de vaart. De eerste reis duurde drie dagen en er waren vier leerlingen aan boord. Dit stalen stoomschip stond geboekt te Oostende onder het nummer 0.75. Het is de grootste varende eenheid geweest van de Ibisvloot. Lengte 39m., breedte 7,30m., diepgang 4,10m. - bruto-tonnemaat 196 BT - een stoom- en zuigermachine van 400 PK.
Het schip was gebouwd in Engeland bij Goole.
De bemanning bestond uit een kapitein, een stuurman, een machinist, twee stokers, drie matrozen en een lichtmatroos.
Dit schip kwam definitief in de vaart in augustus 1908.
Het vaartuig kon tot twintig dagen in zee blijven. Het kolenruim liet een stouwing toe van 110 ton.
De stoommachine deed de schroef 120 toeren per minuut draaien, wat een snelheid opleverde van ongeveer negen knopen.
Het schip werd gebouwd onder toezicht van VERITAS.
Verkocht in 1923 aan Spanje.

IBIS VI of 0.77.

Dit was de tweede stalen stoomtreiler, voorzien van twee paalmasten met TSF-antenne. Het schip was gebouwd op de werven van J. Cockerill te Hoboken in 1908.

Gegevens: bruto-ton 180
lengte 38m
breedte 7,10m
diepgang 4m

In de jaarverslagen wordt vermeld dat leerlingen er stage doen aan boord gedurende en vanaf het schooljaar 1912.
Was gedurende de eerste wereldoorlog in Engeland.
Werd verkocht in 1924 aan Zweden.

IBIS VII.

Was de motorboot, speciaal bestemd voor de Kongo-expeditie.
In de brochure, die verscheen in 1956 bij de vijftigste verjaring van de stichting vinden we daar verkeerdelijk het vaartuig "Pionier II" of 0.77 als IBIS VII vermeld.
Pionier II heeft wel onder Ibisvlag gevaren, maar was geen eigenlijk eigendom van de vennootschap. (zie de expeditie naar Brazilië).

In 1914 was een houten motorkotter besteld op het scheepsarchitectenbureau van Linton Hope in Engeland.
Dit schip werd niet gebouwd door de oorlogsomstandigheden en na de oorlog werd het plan niet hervat omdat de architect Linton Hope ondertussen gestorven was en er eveneens geen kredieten meer waren.

7. DE KONGO - EXPEDITIE.

Op 16 augustus 1909 was er groot feest aan boord van de IBIS. Prins Albert was teruggekeerd van een studiereis in de kolonie en werd te Oostende triomfantelijk ontvangen. De leerlingen van de IBIS in wit uniform vormden de erehaag. Aan boord van het schoolschip greep een receptie plaats en waren de comités verzameld samen met de notabelen van de gemeente Oostende en Bredene.

Prins Albert sprak zijn ontsteltenis uit over de ellende en de armoede onder de Inlandse bevolking. Het voedselgebrek bij de negers was zo groot dat velen stierven van uitputting en ondervoeding.

Zelfs langs de boorden van de zeer visrijke meren leed men honger. Deze toestand moest verholpen worden en de Prins vroeg om hulp.

M. Alfred Goffin, oud-officier van de Openbare Macht in Kongo en bureauchef bij het Ministerie van Koloniën had in 1909 een uitgebreide studie gemaakt over de visserij in de kolonie.

Deze studie werd voorgesteld aan het Congres voor de perfektionering van het koloniaal materiaal.

M. A. Bultinck, sekretaris van de Beheerraad van de IBIS en Kommandant van de Zeevaartschool te Oostende had op 10 augustus 1909 eveneens een rapport gemaakt over de Visserij in Kongo.

Zo werd er een campagne op touw gezet om de visserij in Kongo te bevorderen. De ideeën, die we daarin terugvinden kunnen als volgt samengevat worden :

Men moet de inlander vertrouwd maken met de moderne manier van vissen en hem het nodige materiaal ter hand stellen. Daarvoor heeft de inlander een opleiding nodig.

Door de Kon golese visserij te bevorderen verbeteren we het lot van de zwarte, maken we hem bestand tegen de ziekten, en verzekeren genezing van de ondervoeden. We oefenen tevens een morele en beschavende aktie uit op de bevolking en we planten een

nieuwe industrie in met al de grote en kleine activiteiten, die er bij horen.

Aangezien de IBIS in die tijd al een vooruitstrevende school was en zeker niet zijn kat zou zenden voor de campagne ter bevordering van de visserij in de kolonie werd besloten een Ibis-expeditie te sturen naar het Möero Meer.

De opvatting, die men er aan gaf was de volgende.

Een groepje van drie à vier man, vissers, zou daar een nederzetting stichten. Al het nodige vismateriaal en twee boten zouden meegenomen worden uit België. Men zou de inlanders het vissen aanleren. De vangsten zouden verkocht worden op een markt. In een rokerij en zouterij zou men de vis bewerken. Eenmaal de nederzetting vaste vorm had zou men een visserij-school oprichten voor de negers. De ex-leerlingen van de IBIS zouden de kans krijgen om op de missie te komen meewerken en de verdere plannen uit te voeren.

Wat werd er verwezenlijkt ?

De eerste expeditie vertrok in oktober 1910, onder leiding van Kommandant G. Goor. Twee vissers (Labeke en Van Hyfte) en een helper (Schoolmeester) vergezelden hem. De zending had heel wat materiaal mee, alles verpakt in kisten van ongeveer 25 kg. (maximum gewicht voor de dragers. Er werd ingescheept te Antwerpen.

Onderweg stierf te Lukandu de vissersstuurman Labeke tengevolge van dyssenterie. Na dit droevig voorval trok de expeditie verder naar Pweto aan het Möero-meer. Daargekomen werd met de voorgenomen plannen gestart. Er werden hutten en loodsen gebouwd. Een gezonken boot de Mtuwe Wamani (Vredesboodschapper) gewezen eigendom van een Protestantse missie, kon gelicht worden en van op deze boot werd er geexperimenteerd voor de visvangst. De gevangen vis werd gerookt in de meegebrachte rokerij en verkocht op de vismarkt aan de Europeanen en de negers. De resultaten overtroffen de verwachtingen. Het geinvesteerde kapitaal van de IBIS was goed besteed.

nieuwe industrie in met al de grote en kleine activiteiten, die er bij horen.

Aangezien de IBIS in die tijd al een vooruitstrevende school was en zeker niet zijn kat zou zenden voor de campagne ter bevordering van de visserij in de kolonie werd besloten een Ibis-expeditie te sturen naar het Möero Meer.

De opvatting, die men er aan gaf was de volgende.
Een groepje van drie à vier man, vissers, zou daar een nederzetting stichten. Al het nodige vismateriaal en twee boten zouden meegenomen worden uit België. Men zou de inlanders het vissen aanleren. De vangsten zouden verkocht worden op een markt. In een rokerij en zouterij zou men de vis bewerken. Eenmaal de nederzetting vaste vorm had zou men een visserij-school oprichten voor de negers. De ex-leerlingen van de IBIS zouden de kans krijgen om op de missie te komen meewerken en de verdere plannen uit te voeren.

Wat werd er verwezenlijkt ?

De eerste expeditie vertrok in oktober 1910, onder leiding van Kommandant G. Goor. Twee vissers (Labeke en Van Hyfte) en een helper (Schoolmeester) vergezelden hem. De zending had heel wat materiaal mee, alles verpakt in kisten van ongeveer 25 kg. (maximum gewicht voor de dragers. Er werd ingescheept te Antwerpen.

Onderweg stierf te Lukandu de vissersstuurman Labeke tengevolge van dyssenterie. Na dit droevig voorval trok de expeditie verder naar Pweto aan het Möero-meer. Daargekomen werd met de voorgenomen plannen gestart. Er werden hutten en loodsen gebouwd. Een gezonken boot de Mtuwe Wamani (Vredesboodschapper) gewezen eigendom van een Protestantse missie, kon gelicht worden en van op deze boot werd er geexperimenteerd voor de visvangst. De gevangen vis werd gerookt in de meegebrachte rokerij en verkocht op de vismarkt aan de Europeanen en de negers. De resultaten overtroffen de verwachtingen. Het geinvesteerde kapitaal van de IBIS was goed besteed.

In juli 1913 keerde Van Hyfte terug naar België om verdere plannen uit te werken, die reeds waren voorbereid door Kdt. Goor, die veel vroeger al naar België vertrok. (einde 1912)

De IBIS maakte alles klaar voor een nieuwe expeditie.
Op de jachtbouwwerf van Charles Delsaux te Boom werden twee boten besteld. De constructie gebeurde onder toezicht van Linton Hope.

1. - een roeiboot met riemen (3,75m x 1,20m x 0,45m)
11. - een motorboot (5m x 1,50m x 0,55m) uitgerust met een "Abeille-motor type R 1".

Deze boot kreeg de naam IBIS VII en was feitelijk de laatste van de varende eenheden, die besteld werden vóór de tweede wereldoorlog.

Het nodige materiaal voor de expeditie werd verpakt in 25 kisten van ongeveer 20 tot 25 kg.
Er werd ingescheept aan boord van de "Elisabeth" kongoboot te Antwerpen op 19 februari 1914.
De expeditie kostte aan de IBIS meer dan 10.000 Fr.
De expeditie kwam aan te Pweto in de maand mei 1914.
Druk werd er gewerkt aan de verdere uitbouw van de visserij-nederzetting.
Drie maand later begon de eerste wereldoorlog die zich ook liet voelen in de kolonie. De Ibismotorboot werd opgevorderd en deed dienst als brievenpostschip tussen Rhodesie en Kongo.
De visvangsten werden bestemd voor het provianderen van de troepen.
Dit duurde tot in juli 1915. Dan werd gans de expeditie overgebracht naar het Tanganikameer, waar Kdt. Goor het bevel voer. Daar zijn de boten verloren gegaan na een treffen met een Duitse kanonneerboot.
De Ibisexpeditie ging zodoende helemaal verloren.
Waren de oorlogsomstandigheden er niet geweest dan zou het zo moedig en vruchtbaar pionierswerk zeker verder uitgebouwd geweest zijn tot een welvarende Ibis-visserijexploitatie aan de boorden het Moëro-meer.
In 1914 bracht het geinvesteerde kapitaal reeds 20 % op. Op 6 september 1916 besliste de Beheerraad van de Ibis te Londen dat de expeditie na de oorlog zou hernomen worden. Daar kwam helaas niets meer van.

---

8. DE BRAZILIE - EXPEDITIE.

In juli 1911 werd te Montreux (Zwitserland) een Internationaal Kongres gehouden over de visserij. Op dit Kongres vroeg de Braziliaanse fregatkapitein Frederico Villar Europese medewerking om een Visserij-syndicaat op te richten in Brazilië.

De bedoelingen waren een gans nieuwe visserij-industrie op te richten. Men zou brake gronden ter beschikking stellen om loodsen, magazijnen, rokekijen, ijsfabrieken, herstellingsateliers en visserij-scholen te bouwen. Op korte tijd moest een vissersvloot opgericht worden. Aangezien het Braziliaanse ontwikkelingsland als jonge republiek (sedert 1889) niet over de nodige scheepswerven en geschoold personeel beschikte moest uitgezien worden naar hulp in Europa.

Experimenten in de Braziliaanse wateren hadden bewezen dat ze zeer visrijk waren. Proeven gedaan door een zekere Dodsworth (vermoedelijk een Engelsman) brachten aan het licht dat er vissen te vangen waren van 60 kg. nl. Cherues. Deze vissen werden verkocht tegen 2 Fr het kg. (zeer hoge prijs in die tijd). De vangsten waren zo overvloedig, dat de winsten er van voortkomende onberekenbaar zouden zijn. Ook de vangsten van een Duitse stoomtreiler waren enorm. Om het buitenland aan te lokken investeringen te doen in de visserij van Brazilië werden alle faciliteiten beloofd vb. 5% op aandelen, zonder lasten en taksen, 1.000Fr maandwedde aan personeel enz.

Kapitein Villar, afgevaardigde van de Braziliaanse regering, reisde gans Europa door om de nodige kontakten te leggen en aankopen te doen.

Te Brussel verbleef de Braziliaanse Minister Oliveira Lima, die hoorde van de IBIS. Fregatkapitein Villar had in Frankrijk een vissers-sloep aangekocht, die nog moest uitgerust worden voor de visserij in de tropen. Villar had in Denemarken een motor er voor besteld en zo deden de DAN-fabrieken (leveranciers van IBIS-motoren) beroep op de

IBIS om het Franse schip verder uit te rusten voor de afvaart naar Brazilië. Villar kwam de Ibisschool en de Ibisvloot bezoeken en wilde onmiddellijk voor de rederij Gomes te Bahia de IBIS VI (stalen stoomtreiler) aankopen. Hij was zo enthoesiast dat hij reeds sprak over " L'Oeuvre Royale Ibis Brésilienne".

De IBIS wilde de stoomtreiler echter niet afstaan.

Ondertussen was het Frans-Belgisch vissersschip in gereedheid gebracht. Het vertrok naar Antwerpen in december 1911 en kwam te Bahia aan eind januari 1912. De verscheping gebeurde op het Duitse koopvaardijschip "Wurzburg". Aan boord was er een Deense machinist . afgevaardigde van de DAN-fabrieken, een Franse visser (?) en een Vlaamse schipper Taeleman. Het bevel werd gevoerd door Taeleman, schipper van de IBIS III. Een tweede Vlaamse schipper Fontaine Florent was al eerder naar Bahia vertrokken.

Uit de briefwisseling van deze moedige Vlaamse Pioniersvissers met de directie van de IBIS komen bijna onoverkomelijke moeilijkheden aan het licht. Fontaine en Taeleman doen herhaalde en vergeefse pogingen om vis te vangen. De netten scheurden op de klipgronden en de Braziliaanse matrozen waren aartslui. Eveneens was er geen goede verstandhouding tussen de Fransen, de Vlamingen en de Portugese rederij zodat onze Ibisschippers zou gauw mogelijk wilden terugkeren.

De IBIS zou echter een eigen schip aan Brazilië verkopen en daar in de vaart brengen met Vlaamse vissers.

In 1907 had Prins Albert een DAN-explosiemotor aangekocht en geschonken aan de rederij Bauwens in Oostende. De motor was bestemd voor de sloep Pionier I. Dit schip maakte geen winst. De Cockerill werven bouwden in 1909 een tweede pionier-sloep en de DAN-motor van Koning Albert werd in dit nieuw schip geplaatst. Pionier II was bestemd voor de haringvangst, maar was weer een verliespost voor de rederij Bauwens-Vandewalle.

In februari 1910 werd Pionier II toegevoegd aan de Ibisvloot en werd de visvangst met sleepnet beoefend. Het was nutteloos de haringvangst verder te zetten omdat deze visvangst de inzet vergde van

verschillende schepen in span om rendabel te zijn.

De onderhandelingen voor de verkoop aan Brazilië en het tropisch uitrusten van het vaartuig begonnen op het einde van 1911.
In maart 1912 was alles gereed om Pionier II naar Brazilië over te brengen.
Op het einde van maart 1912 zijn alle onderhandelingen afgesprongen en ging de verkoop niet door. Het waarom van de zaak is niet duidelijk meer uit te maken. Villar zou een duistere rol gespeeld hebben in de transacties.
De schippers keerden terug en over gans de expeditie werd de spons geveegd.
De geplande "Braziliaanse Ibisfaktorijen" verzwonden in het niet.

De Pionier werd toegevoegd aan de Ibisvloot.

In augustus 1914 vertrok deze haringsloep naar Engeland, met de IBIS II op sleeptouw. Er waren veel vluchtelingen aan boord. In Dover werd er aangelegd.

De autoriteiten van Rochester hebben de Pionier op non-activiteit gesteld omdat de motorboten gedurende de oorlog verboden waren in de Engelse wateren. De motor was buiten gebruik wegens gebrek aan wisselstukken. Het schip werd verkocht voor sloping in Engeland in 1919.

9. INSCHEPINGEN OP DE KOOPVAARDIJ.

De vraag naar scheepsjongens voor de koopvaardij was in de jaren '10 zeer groot. Aangezien de IBIS in gans het land langs de Pers een reputatie van goede scholing had verworven, deden verschillende rederijen beroep op het Werk om scheepsjongens aan te monsteren. Dit was eigenlijk naast de doelstelling van de Koninklijke stichting. Toch werden leerlingen aangemonsterd als duivelstoejagertjes op de handelsvloot.

I - De Red Star Line (Handelsvaart tussen Antwerpen en New-York)

8 april 1911 twee leerlingen op de "Lapland"
13 april 1911 twee leerlingen op de "Vaderland"
20 april 1911 twee leerlingen op de "Finland"
27 april 1911 twee leerlingen op de "Kroonland"

II- Acht leerlingen met schipper Pieters (onderrichter van de IBIS) kiezen op 5 oktober 1911 zee voor Chili aan boord van het Belgisch schoolschip "Avenir".

In februari 1911 hadden twee leerlingen eveneens een reis meegedaan met de "Avenir". Het resultaat was allesbehalve. Deze jongens waren echt misbruikt geworden door de bemanning en kregen meer slagen dan eten van de lichtmatrozen.

Daarom besliste de IBIS bij een tweede vaart een onderrichter mee te sturen en werden er voorwaarden gesteld. De leerlingen moesten een opleiding krijgen aan boord.

De reis naar Chili verliep goed. Brieven uit Valpareiso (Chili) door de Ibisleerlingen geschreven bewijzen het.

III-Société de Transport Maritime (een Belgische Rederij).

14 juli 1912 - twee leerlingen op de driemastschoener "Brabo"
16 augustus 1912 - drie leerlingen aan boord van de viermastbark "Katanga"
in februari 1914 nog twee leerlingen
9 december 1913 - drie leerlingen aan boord van de driemaster "Kwango"

10. WEL EN WEE VAN DE EERSTE SCHOOLJAREN.

Na het eerste jaar kregen de werkzaamheden een vaste vorm.

Gedurende de winterperiode kregen de leerlingen beroepsvorming voor de visserij en de zeevaart meestal op het tussendek of in de studielokalen aan boord van het schoolschip.

Ze moesten er allerhande knopen en steken leren maken met touwwerk van verschillende dikte; ze leerden het gebruik van de zeilnaald en moesten kunnen zeilen naaien en herstellen. Verder was er het onderhoud van de zeilvissloep, dekzwabberen, fenders maken, vlechtwerk, takelingen, breien en herstellen van de netten. Zo werden ook de gescheurde en kapotte netten van de varende eenheden in orde gebracht. Volledig nieuwe netten voor de Ibisvloot werden ook gebreid.

Theorielessen werden gegeven over het kompas, de koers, het sturen, het zeilen met sloepen, de soorten rondhouten aan boord enz.

's Morgens was er een uurtje studie en werden de schoollessen gerepeteerd. In dit verband vonden we nog een opgave van de onderwijzer daterende 23 september 1909 (bestemd voor de bewaker in de studie).

Eerste afdeling - a) op de cahier met 3 lijnen de woordjes afschrijven die op het bord staan.
Ze wel belasteren dat het zuiver en net moet geschreven zijn en zonder feilen.

b) Dictaat van eenige regels "Antoon" (zie leesboek)
Een leerling mag achteraan het bord schrijven.

c) Al de leerlingen de woordjes doen spellen.

In de namiddag werd er geturnd en de gezamelijke drill-oefeningen uitgevoerd. Maandelijks was er schietoefening met de mausergeweren.
's Avonds was er les door de onderwijzer: lezen, schrijven, rekenen, aardrijkskunde en zang.
Er werd ook getekend in verband met de zeevaart.

Bij het begin van de lente kreeg men de grote schoonmaakkriebel. Gans het schoolschip moest er aan geloven. Er werd gepoetst, geschrobd, gekalefaat en geschilderd. Wat de leerlingen niet zelf konden verrichten werd uitgevoerd door werklieden of door het personeel van de varende eenheden.

In de zomerperiode gebeurden bijna alle oefeningen aan dek. Om de hitte tegen te gaan waren er tenten over de dekken gespannen. De roeiboten werden in orde gebracht en men ging met de twee roeiboten van het moederschip roeien op het kanaal. De zwemlessen konden doorgaan van juni tot in september. Het zwembad (17m lang - 8m breed) was voldoende om de leerlingen te leren. Later ging men zwemmen in de spuikom. Gelukkig had men in die tijd nog niet af te rekenen met bezoedeld water zoals nu.

Toch wordt er in het logboek gemeld dat er gedurende de zomer 1909 gedurende twee weken niet kon gezwommen worden wegens de vervuiling van het water. Het schoolzwembad dat geinstalleerd was achteraan het schip was niet verwarmd.

Vanop de trap op het achterschip kon een duiksprong gemaakt worden. Stoutmoedigen waagden het ook eens een duiksprong te maken vanaan boord in het kanaal. Dat was natuurlijk niet naar de geplogendheden van de school en daar stond een grote straf op.

De boorddokter ging de fysische ontwikkeling van de schepelingen na. Bij opname werden er volgende lichaamsmetingen gedaan: grootte, gewicht, borstomtrek en borstvolume. (spirometer).
Op het einde van het schooljaar gebeurden dezelfde metingen en die werden vergeleken met de voorgaande.

De beste uitslagen werden vermeld in de jaarverslagen.

De eksamens grepen plaats op het einde van juli en op het einde van de maand augustus gingen de leerlingen voor ongeveer een week naar huis.

Vooraleer de winter intrad kreeg het woonschip nog een extrabeurt.

Verder moest er nog eens af en toe extra schoongemaakt worden als er hoog bezoek verwacht werd. Grote feestdagen waren de Eerste en de Plechtige Kommunie, Sinterklaas, Nieuwjaar en de Prijsuitdeling. Op die dagen was er feestmaaltijd, vrijaf en lekkernijtjes eten. Op de nationale dagen (vb verjaardag van de Koning, 21 juli) werden de vlaggen gepavoiseerd.

Koninklijk bezoek (dat gebeurde dikwijls) betekende steeds een dagje vrijaf. Zekere dag waren Koning Albert met zijn beide zoontjes de Prinsen Leopold en Karel, op bezoek gekomen. De onderwijzer zou een les geven over de regel van drie. Toen de les begon was Prins Karel zoek. Na een rondgang door de opvoeder werd de weggelopen Prins opgemerkt in het want van de voormast. Papa Albert was niet te spreken over die klimpartijtjes van zijn lieve zoon. (Medegedeeld door G. Cambier).

Een andere dag kwam de planton (leerling met wachtdienst en uitkijk op de brug) aan de toezichter zeggen, dat er een man met bolhoed en witte sloffen aan op het achterdek gekomen was. De toezichter ging zien en bemerkte Prins Albert leunende tegen één van de davits. De kwartiermeester, die juist aan het schilderen was had zijn handen vol verf, en stond perplex toen de Prins hem de hand drukte.

Een mooie dag in de zomer van 1911. Op het muurtje van de dijk Kanaal Oostende-Brugge rechtover het schoolschip huppelt een meisje met wit rokje. Daarachter komt een langgerokte en mooi geklede dame met veel bezorgde gebaren. Dat meisje was Prinses Marie-José. Het prinsesje en de hofdame zijn dan aan boord gegaan van het stoomyacht IBIS II en hebben een tochtje gemaakt tot aan Plassendale.
(Deze koninklijke anekdootjes zijn meegedeeld door G. Cambier, ere-directeur).

Op 25 oktober 1911 wordt er voor het eerst Franse les gegeven. Deze les (1 uur per week) gebeurde volgens de auditieve methode, die toen gebruikt werd in de Vlaamse scholen.

Vanaf 16 januari 1912 krijgen de grootste jongens morse-lessen en op 22 februari van hetzelfde jaar wordt een TSF-ontvangpost geinstalleerd op het schoolschip. Op 8 maart 1913 komt er een transmissie-post bij. Deze TSF-installatie zal grote diensten bewijzen. Nu weet men steeds het juiste uur en de glazen die geslagen worden op de scheepsklok dienen zelfs als uuraangever voor de bewoners van de omtrek. Door de TSF komt het moederschip in verbinding met de varende schepen van de Ibisvloot. Een nieuwe opleiding tot marconist voor de visserij kan starten.

In juli 1913 wordt de school uitgerust met 20 mausers en 40 FN geweren. Vanaf dan zijn er tweemaal per week wapenoefeningen.

De kleinsten moeten leren trommelen om de kadans aan te geven. In de winter gingen de wapenoefeningen door in een lokaal van de electriciteitsfabriek van Sas-Slijkens. Maandelijks was er schietoefening op een pleintje rechtover het schip (de speelplaats van nu).

Hoe zijn de wapens in de IBIS gekomen ?

In 1913 werd in de Kamer een wet gestemd waarbij de visser vrijgesteld werd van militaire dienst, mits hij tenminste gedurende acht jaar de zeevaart beoefende.

In geval een oorlog zou uitbreken was de visser dus niet vertrouwd met de wapens. Daarom werd beslist dat de Ibisleerlingen het militair leven moesten leren kennen. Een sergeant-onderrichter van het derde linieregiment kwam lesgeven in militaire drill met de wapens. De leerlingen werden verdeeld in twee divisies.
Eerste divisie - de oudsten hanteerden het mauserkarabijn dat, met bajonet, 4 kg woog.
Tweede divisie - de jongsten het FN-geweer (2,4 kg).
De klaroener werd vervangen door een pijper en een tamboer zoals bij de Nederlandse en Engelse Marine.

De FN fabrieken van Herstal leverden aan de IBIS gratis 60 geweren en verdere nodige uitrusting daarvoor zoals laders, kogelgordels, schietschijven, enz.

Op 12 augustus 1914 werden de wapens overgedragen aan de Burgerwacht van Oostende.

Ook in augustus 1914 wordt de visvangst van de varende eenheden verdeeld aan de families, die soldaten onder wapens hadden.
De leerlingen krijgen les in eerste hulp bij ongevallen en brancardierwerk.

In september van hetzelfde jaar wordt aan boord van het schoolschip een lazaret ingericht door het Rood-Kruis op advies van Koningin Elisabeth. Ibisleerlingen hebben dan geholpen bij de verzorging van achttien gekwetste soldaten. Aangezien het schoolschip beschikte over een infirmerie en een keuken en verplegingspersoneel was het geschikt bevonden om te dienen als lazaret.

Tol aan de zee betaald :

Op 26 juni 1910 verongelukte een leerling op zee aan boord van de IBIS V op proefvisvangst in de Spaanse wateren. Het schip vaarde de haven van MUROS in Spanje binnen, alwaar de leerling begraven werd. Een nadienst werd gehouden in de kerk van Molendorp te Bredene op 11 juli 1910.

Op 18 december 1912 viel een leerling over boord van IBIS VI en werd niet meer teruggevonden.

Op 9 maart 1910 brak een brand uit aan boord van Pionier II waarbij een leerling, door een ontploffing van een petroleumlamp, levensgevaarlijk verbrand was, vooral in het gezicht. Hij werd door de andere bemanningsleden over boord geworpen om zijn kleren te blussen.

Deze leerling is later nog technisch leraar geworden in de IBIS (Mr Corneau).

Het effectief van de school.

1906	30 leerlingen	1911	82 leerlingen
1907	43 "	1912	79 "
1908	44 "	1913	81 "
1909	55 "	1914	80 "
1910	64 "		

-=-=-=-=-=-=-=-

B. - DE IBIS IN DE EERSTE WERELDOORLOG.

1. DE VLUCHT NAAR HET ONBEKENDE.

Acht jaar na de stichting, precies in dezelfde maand, brak de oorlog uit. Het Ibisstamboek telde al 170 schepelingen, waarvan 80 % in de vaart kwamen. Het bij de stichting opgestelde programma kende zijn volle uitwerking. Koning Albert had het laatst de IBIS bezocht op 29 mei 1913 en Hij had de directie geluk gewenst met het gepresteerde werk. Hij woonde een TSF-les bij en zag de jongens militaire drill uitoefenen met de wapens van de FN-fabriek van Herstal. De jonge aspirant-vissers zullen wel niet geweten hebben welke grote zorgen hun grote Beschermer toen al had.

Op 6 augustus 1914 kwamen vreemde heren aan boord van het schoolschip en ze begonnen met de voornaamste delen van de TSF-apparatuur weg te nemen. De jongens hadden al vernomen dat het oorlog was, maar dit was voor hen het eerste teken ervan. Het tweede teken kwam dezelfde dag nog in de vorm van de rantsoenering van de maaltijden en zes dagen later werden de Ibiswapens overgedragen aan de burgerwacht. Alles liet vermoeden dat er donkere dagen op komst waren.

De varende leerlingen werden afgemonsterd omdat er mijngevaar dreigde. De visvangsten werden voor een gedeelte uitgedeeld aan de families, die zonen onder de wapens hadden.

Het werd steeds maar gevaarlijker. De bruggen, die verbinding gaven met Oostende bleven open en de leveranciers lieten op zich wachten. De leerlingen moesten het zelfs enkele dagen zonder brood stellen.

Bij het begin van september 1914 viel het eerste Ibis-oorlogsslachtoffer, stuurman Desitter van de IBIS IV.

De vissersschepen begonnen uit te wijken naar Engeland.

Bij het begin van de maand oktober kwamen dezelfde vreemde heren van de TSF-dienst de installaties terugplaatsen. De Nieuwpoortse TSF-dienst was buiten gebruik en het Ibisschoolschip moest als vervanger fungeren. De jongens konden niet meer van boord. De toestand werd onhoudbaar.

Op 11 oktober vertrokken de meeste leerlingen in onbepaald verlof en gingen terug naar hun familie. Er bleven nog 18 jongens aan boord. De Beheerraad besliste dat de Ibisrederij naar Engeland zou uitwijken zoals de meeste Belgische visserschepen. Bij het personeel was er grote verdeeldheid. Sommigen verkozen in België te blijven, anderen wilden vluchten naar Frankrijk.

Op 12 oktober werd zoveel mogelijk materiaal van de leerlingen aan boord gebracht van IBIS V, met het oog op een eventueel vertrek en 's anderendaags was het al zo ver. De Directeur Wuylens en 18 leerlingen gingen te tien uur aan boord van IBIS V die gemeerd lag bij de vismijn. De leerlingen werden gehuisvest in het visruim. Twee uur later vertrok het schip en werd een half uur later gevolgd door IBIS VI, die had moeten wachten op de stoker. Aan boord van IBIS V waren er 46 koppen en op IBIS VI waren er 41. (leerlingen, familie en bemanning).

De schepen zetten koers naar Folkestone. Rond 18 uur werden ze gepraaid door een Franse kruiser, omdat ze het vlaggesein van de haven van herkomst niet droegen.

De volgende dag in de vroege ochtend werd de haven van Folkestone binnengevaren. De overtocht was zonder ongelukken gebeurd. De jongens in hun zeer ongewone donkere slaapzaal, hadden maar een klein hartje meer. Het logboek vermeldde dat er geen enkele zeeziek was.
Te Folkestone waren de 18 "angry men" even verrast daar nog twee makkers bij te krijgen. Twee jongens waren op het laatste ogenblik ingescheept aan boord van IBIS VI. Nu waren ze toch met twintig.
De Directeur kreeg in Folkestone orders om door te varen naar Milford.

Deze haven in de Liverpool-baai zou zeker veiliger zijn dan een Kanaalhaven, te meer dat een reeks Belgische vissers reeds ginder waren of op weg er naar. Kort na de middag werd Folkestone verlaten en de tweedaagse tocht naar Milford ingezet. Eenmaal in deze veilige haven aangeland op 16 oktober 1914 te 16 uur zijn de leerlingen van boord gegaan naar het Zeemanshuis, waar ze gelogeerd werden. De Heer John Bauwens, Beheerder van het Werk en eigenaar van de rederij "Pêcheries à Vapeur", eveneens gevlucht aan boord van één van zijn schepen, deed alles wat hij maar kon voor de kwekelingen.

Terwijl de jongens in het Zeemanshuis logeerden werd er druk gewerkt aan boord van O.76 om de leerlingen te kunnen aan boord nemen. Met de visplanken werd er een houtenvloer gemaakt op twee meter diepte in het visruim en een trap werd geinstalleerd. Het andere schip O.75 werd gereed om ter visvangst uit te varen in de Ierse zee. Op 21 oktober vaarde de Ibisstoomtreiler uit. Er waren twee Ibis-scheepsjongens aan boord. Geen tijd mocht verloren gaan want er was geld nodig om de school in stand te houden. "Vader" Wuylens stond alleen met zijn Ibisfamilie in een vreemd land.

Een Belgische familie kwam een handje toesteken. Die mensen deden de was en verstelden de kleren. Van Engelse zijde kwam er eerst niet veel hulp. De Milfordse bevolking zag in de vluchtelingen een winstgevend zaakje en de winkelprijzen gingen de hoogte in. Gelukkig had de directeur inkomsten van de varende stoomtreiler.

Na de eerste reis werd een vangst verkocht voor 16 pound 18 shilling en 3 pence. (Brief van Directeur Wuylens aan Kommandant Bultynck in Londen).

Waar was intussen de IBIS III gebleven ?

Op 23 november komt de verloren zoon aan in Milford. Nergens in de rapporten staat vermeld waar het schip was als die tijd.

In het jaarverslag van 1920 staat alleen dat IBIS III vertrokken was naar Nieuwpoort in augustus 1914 met een speciale zending.

Onmiddellijk werd er beslist dat de leerlingen hun intrek zouden nemen aan boord van het zeilschip om de meer renderende 0.76 ook in de vaart te brengen.

Op 22 december koos de IBIS VI zee en er waren twee scheepsjongens mee.

BIBLIOTEEK VLAAMSE VERENIGING VOOR FAMILIEKUNDE AFDELING OOSTENDE
V. Z. W.
AANGEKOCHT OP :
WAARDE :
Nr. :

2. HET VERBLIJF IN MILFORD-HAVEN.

Twee varende schepen en een vastliggend schoolschip met 20 leerlingen en de Directeur vormden de Ibiskolonie in de vreemde. Van het moederschip en de andere leerlingen in België vernam men niets.

De opleiding kon niet uitgesteld worden. Sedert eind oktober 1914 volgden de leerlingen lessen in een katholieke school van Milford. De Directeur gaf zelf les aan boord van IBIS III, leerde de kwekelingen Engels en vervolmaakte ze in matrozenwerk.

In februari 1915 werd er een Belgische school opgericht en de Ibisleerlingen gingen er naartoe. Nu kwam er dagelijks een Engelse onderwijzer aan boord om de taal aan te leren. De Directeur trad op als tolk. Een vijftal leerlingen scheepten regelmatig in op de varende eenheden. De voorpiek van het schip werd ingericht om deze leerlingen te huisvesten als ze uit zee kwamen. De definitieve plaats van IBIS III was bij de ingang van het havenhoofd van de sleepway, waar het schip zich buiten de havenbeweging bevond.

Mijnheer Wuylens was dag en nacht in de weer voor zijn jongens. Hij had dringend hulp nodig. Bij het Centraal Comité van de vluchtelingen werden opzoekingen gedaan en zo vond men de gevluchte kwartiermeester Vandamme die zeer blij was terug in dienst te komen in juni 1915.

Twee maand later kwam kwartiermeester Pieters boven water. Het was deze leermeester, die de Ibisafdeling op de "Avenir" begeleid had. Hij was in Engeland als vluchteling te werk gesteld bij de boeren en was dolblij naar de IBIS in Milford te kunnen komen.

Nu waren ze met drie om de opleiding te verzekeren. Voor het eerst kwam het vak "Geschiedenis van België" op het programma. Men vergat het moederland niet. De naamfeesten en verjaardagen van het Koninklijk paar werden gevierd. Zelfs de Franse les werd terug ingevoerd.

Alles liep wel niet van een leien dakje. Het gedrag van de oudere leerlingen liet zeker te wensen over en dit onder invloed van de contacten met Engelse straatsnaken en andere Belgische vluchtelingen. Met de varenden was het nog erger gesteld. Zij kregen rechtstreeks hun vaargeld van de reders in handen en zagen middel om er mee te boemelen samen met de andere janmaats.

Om daaraan te verhelpen werd een overeenkomst gesloten dat de rederijen (Pêcheries à vapeur en Pêcheries du Nord) de verdiensten zouden storten op een spaarboekje. Letterlijk staat daarna in het rapport "Cette mesure a produit d'excellents résultats".

In juli 1915 werden schipbreukelingen met een grote roeiboot in Milfordhaven gebracht. Deze overlevenden waren afkomstig van de Transatlantieker ARMENIAN van Liverpool. Door toedoen van de Heer J. Bauwens kon deze prachtige roeiboot ter beschikking gesteld worden van de IBIS om oefeningen te doen in de baai. Uitgerust met 14 roeiriemen werd en met de boot geoefend in de zomertijd 's avonds na de lesuren. Ook kreeg men de toelating om te gaan zwemmen in de baai.

In het jaar 1916 bestond de IBIS tien jaar. Met ontroering in het hart werd dit feit gevierd op 16 juli 1916. De leerlingen hadden vrijaf. Het schoolschip werd feestelijk versierd met al de seinvlaggen en de tafel was rijkelijk gedekt. Het was toen bijna twee jaar dat de ballingschap duurde. De moeilijkheden van bij het begin waren verminderd en er was een vaste boordroutine gekomen. Nog twee ex-leerlingen, die eveneens met hun familie gevlucht waren kwamen bij de andere aan boord. Om de tijd te doden van de zomervakantie werden er netten gebreid door de jongens. De netten moesten dienen voor de twee varende schepen. In augustus gingen ze op schoolreis naar Swansea en dit werd hun aangeboden door een zekere Mijnheer Petit, een Franse reder, die een zwak had voor de Ibisgastjes.

Zo verliep dit jaar zonder veel geschiedenis. Uit het moederland sijpelden af en toe berichten door, dat o.a. verschillende oudleerlingen vrijwillig dienst hadden genomen in het leger.

In november 1917 ontving men het bericht uit België dat een groep jongens de Ibisfamilie zou komen vergroten.

Op 4 november 1917 kwamen te Folkestone tien nieuwe leerlingen aan. Ze waren begeleid door de particuliere secretaris van Koning Albert. De Koning was de IBIS niet vergeten. Zelfs midden in de oorlog zag hij middel tien knapen langs Boulogne te doen inschepen voor een veiliger thuis. Vanuit Folkestone vertrokken ze per trein naar Londen, begeleid door de Ibisdirecteur, die op 3 november naar Folkestone was afgereisd om zijn nieuwe kwekelingen af te halen. In Londen hebben ze een nacht verbleven in het huis van Kommandant Bultynck en zijn dan afgereisd per trein naar Milford.

Eenmaal aan boord werden de groentjes uitgerust met de matrozenkledij en ingewijd in de Ibisgeplogendheden. Ondertussen waren er twee leerlingen teruggegaan naar hun familie in Londen, zodat het Ibiseffectief dertig leerlingen werd. Met vier man personeel had men werk genoeg voor de boeg om de zeuntjes op te kweken tot volwaardige zeelui.

Regelmatig scheepten een tiental leerlingen in, niet alleen op Ibiseenheden maar eveneens op andere Belgische vissersvaartuigen.

In dezelfde novembermaand werd het lesprogramma gewijzigd. Men leerde nu morse-seinen met de aldis-lamp. Ook werd veel aandacht besteed aan het wekelijks briefschrijven, want langs Frankrijk om kwam er post. Ex-leerlingen/soldaten aan het front schreven naar hun Directeur om hulp. Menigvuldige brieven in het archief bewaard getuigen daarvan. De IBIS zond geld op voor zijn Ibis-frontsoldaten en ook voor de noodlijdende moeders van Ibisleerlingen. Uit deze brieven treedt een dappere vastberadenheid naar voor om zoals ze het schrijven voor het Vaderland te vechten tegen de barbaar.

Naarmate de oorlog bleef duren werd de voedselrantsoenering ook strenger.. Gelukkig waren er de Ibisschepen en waren de biefstukken karig toch was er veel vis en dit hield de Ibisknapen overeind. Spijts het uitbreken in de stad van verschillende epidemieën van roodvonk, influenza en griep bleef de gezondheidstoestand aan boord goed.

- - - - -

Enkele briefuittreksels van Ibisleerlingen aan het front.

1916 - Er zijn vele mannen, die ziek en zelfs gestorven zijn van de koude in de tranchees, want als we 14 uren de wacht moeten staan binst de nacht is dat niet zo plezant.

1917 - Wij strijden nog altoos moediger en moediger naar de overwinning om onze geliefkoosde familieleden uit de klauwen van deze laffe barbaar te rukken.

1915 - Twee jongens die hier aan boord waren hebben ook het geweer opgenomen om als soldaten te gaan dienen en te vechten voor de eer van ons Vaderland. Het spijt ons dat wij nog te jong zijn voor het geweer te dragen. Wij ook willen voor onze Koning, die zoveel gedaan heeft voor ons, de Duitsche bekampen.

1915 - Ik ga naar het front om met veel moed de Duitsche achteruit te dringen, want ze zitten al lang genoeg in ons Vaderland.

1915 - Met veel blijdschap laat ik U weten dat ik naar het front vertrek de 15 mei van Avanches naar Calais en vandaar naar het vuur en dat is wat ik verlang, want er komen hier altijd zoveel gekwetste soldaten en die zeggen dat wij niet vooruit gaan, maar als wij daar zullen komen, dan zal hij wel achteruit trekken, want wij hebben allen moed om die Duitscher uit ons Vaderland te verjagen.

1915 - Het begint te donderen van de kanonnen en de geweren. Ik ben hier bij de karabiniers. Zo lang ik op het front ben heb ik nog geen moed verloren.

1915 - Ik heb vaderlandsliefde en nog fris en gezond.
En goed voor soldaat te zijn om tegen de Duitsch te vechten.
Als we van hier weggaan is het naar Diksmuide of naar Pervijze.
Dat is wat slechter of van waar we gekomen zijn. Maar met
kloeke moed er naar toe. Wij vrezen niets. Voor gene Duitsch
trek ik mij achteruit.

- - - - - - - -

1917 - Ik ben nu al zes maanden soldaat en het is maar triestig met
2,35 Fr in de week. Binnen twee weken vertrek ik naar het
front.

- - - - - - - -

1917 - Meer nieuws weet ik niet meer, of dat het wederom slecht
begint te gaan, koud en veel water en slijk in de tranchee
en koud aan de voeten des nachts. Maar het is voor het
Vaderland.

- - - - - - - -

28 leerlingen hadden dienst genomen in het leger gedurende de oorlog. Het laatste briefuittreksel komt van een leerling die sneuvelde in 1918.

- - - - - - - - - - - - - - - -

3. DE TERUGKEER NAAR BELGIE.

Toen de oorlog gedaan was in november 1918 dacht men nog niet van terug te keren naar België. Men wist helemaal niet hoe het gesteld was met de IBIS I. Afwachten was de boodschap en het lieve leventje in Engeland ging verder. Maar men werd toch ongeduldig. De stoomtreilers waren in december 1918 naar Oostende gestevend om de vis te verkopen en hadden reeds Ibismateriaal meegenomen. Onmiddellijk na de wapenstilstand hadden de Belgische reders die in Engeland gevlucht waren het idee opgevat een vracht vis naar België te sturen, voor de achtergebleven bevolking. IBIS VI werd ingezet voor deze opdracht. De toelating om zich naar Oostende te begeven werd verleend op 12 december 1918 door de Britse Admiraliteit. De reis van Milford naar Dover werd georganiseerd door de Engelse marine om het schip te loodsen tussen de mijnvelden. Op 19 december deed het schip onder het bevel van A. Blondé de haven van Oostende aan. Het was het eerste Belgische schip dat er na de oorlog binnenvoer. 26.396 vispaketten werden uitgedeeld aan 7.134 families.

In december 1918 ging de Directeur zelf mee op verkenning. Bij zijn terugkomst maakte hij volgend verslag op.

"Volgens de verklaring van het personeel dat te Oostende bleef, de 14 oktober 1914, 't is te zeggen de dag na ons vertrek van Oostende, zijn vijf Duitse soldaten aan boord van de IBIS gekomen en hebben aan de toezichter Verbanck gevraagd waarom men de antenne van de TSF had weggenomen en waar deze verborgen zat. Op het negatief antwoord van deze, zijn de Duitsers overal beginnen zoeken. Met hun bajonetten bewerkten ze de sloten van de kasten en deuren en smeten alles uit en rond, wat onder hun handen viel. Daar hun opzoekingen vruchteloos bleven hebben ze de toezichters Verbanck en Poellaert weggestuurd, al hun zeggende dat ze daar niets meer te doen hadden.

Vanaf dat ogenblik namen de Duitsers beslag van het vaartuig. Enkele dagen nadien zijn ze begonnen met het koper weg te nemen en al de meubels kapot te maken door ze te verbrijzelen met kapmessen en als stoofhout te gebruiken. Het beddegoed van de leerlingen werd uitgedeeld aan de bevolking of gebruikt als vodden, of in het kanaal geworpen.

Ongeveer anderhalf jaar later hebben de Duitsers het schip gemeerd in het dok bij de vuurtoren, vlak voor de jachtclub. Ze zegden dat ze het schip zouden brengen in de dokken van de maalboten om de masten en het koperwerk er af te doen.

Daarna hebben ze het schip in het zwaaidok van de achterhaven gebracht omdat ze voornemens waren van het te laten zinken in de opening van de brug bij de werkplaatsen van Wagon-lits. Daarvoor hebben ze de tijd niet meer gehad en ze hebben het schip vastgemaakt aan een houten pier, vlak voor de werkplaatsen van Smis.

Het is daar dat ik mij aan boord heb begeven op 20 december 1918 vergezeld van een Belgische soldaat, die belast was met het bewaken van de werf.

Ik heb het dek vol gevonden met allerlei afval."
(Daarna volgt een lange beschrijving aan alle vernietigingen aan boord).

Ook het vroegere zwembad was totaal vernield en de restanten ervan lagen op de oever van het kanaal rechtover de kerk van St.Jozef-Molendorp.

De magazijnen van de rederij IBIS waren in redelijk goede staat. Kwartiermeester Vanhoucke bewoonde ze en had voor alles goed gezorgd. De koperen voorwerpen had hij bedolven.
Na dit inspectie-bezoek werd besloten dat de leerlingen nog niet zouden terugkeren naar België.

1) Het aanleggen van een schoolschip in een tijhaven zonder sluizen leverde geweldig veel moeilijkheden op.

2) De ravitaillering was nog zeer slecht. De prijzen waren drie keer zo veel als in Engeland.
3) De school onderbrengen in de Ibisbergplaatsen was ook te moeilijk.
4) Het in orde brengen van het schoolschip zal heel veel tijd vergen, gezien men niet over het nodige materiaal beschikt.

De President van het Werk overwoog een nieuw schip te zoeken om de praktijk van de opleiding te verzekeren, gezien IBIS I in zo'n erbarmelijke toestand verkeerde.

Deze gedachte is nooit bewaarheid geworden.

Vanuit Milford werd gestart met de heropbouw van de IBIS. Men dacht op de eerste plaats aan de jongens zelf. Door de directie werd een volledige uitrusting voor 75 leerlingen in Engeland aangekocht: marine-uniformen, schoenen, matrassen, lakens, tafelgerief, enz. Men kocht ganse rollen stof, die later zouden verwerkt worden door de kleermakers in België.

Toen gans die lading in België aankwam werd alles aangeslagen door de toldiensten. Er was een persoonlijke tussenkomst nodig van de Minister om de goederen terug in het bezit te krijgen van de IBIS.

In maart 1919 was de Belgische School afgeschaft in Milford en zo zijn de Ibisjongens nog voor drie maanden naar een Engelse School geweest.

In juli werd alles gepakt voor het vertrek. De 16 juli vertrok de Ibisfamilie na vijf jaar verblijf in de vreemde terug naar Vlaanderen. Men kan de vreugde niet beschrijven.

Ze vertrokken per trein van Milford naar Londen en vandaar naar Dover. In Dover scheepten ze in op de maalboot. Gans de treinreis gebeurde 's nachts en ze kwamen aan in Oostende op 17 juli in de late namiddag. Het weerzien na vijf bange jaren deed menige vreugdetraan wegpinken. Sommige vaders of moeders herkenden bijna hun eigen kind niet meer. Onmiddellijk na de aankomst vertrokken ze allen naar huis bij de familie. Het was zomervakantie. De IBIS was weer op de vertrouwde plaats.

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

C. - DE HEROPLEVING VAN HET K.W. IBIS. VAN 1919 - 1927.

1. HERSTEL NA DE GELEDEN OORLOGSSCHADE.

Na de zomervakantie en de terugkeer uit Engeland werd in september 1919 opnieuw gestart met de opleiding van de visserskinderen.

Terug in het land, waren de algemene voorwaarden radikaal gewijzigd en een zeker aantal nieuwe faktoren zouden het vissersbedrijf beinvloeden. Vermelden wij, vooruitgang inzake bouw en motoren, verplaatsing van de visgronden door het mijngevaar, wijzigingen in de sociale toestand van de visser, arbeidsregeling voor de leerling-zeeman, verdwijning van vooroorlogse uitvoermarkten en van vervoermiddelen, wijzigingen in de prijs van exploitatie van de vissersschepen (4 x duurder dan vóór de oorlog).

Voor de IBIS was er de noodzakelijkheid een werk voor zeevaartonderwijs in zijn geheel weder op te bouwen, werk waarvan de bezetter al de materiele werkmiddelen vernield of geplunderd had, terwijl het weinige dat er van overbleef ongeschikt of verouderd was.

De toestand van de Ibisvloot zag er in 1919 als volgt uit :

IBIS I - Zwaar beschadigd.
IBIS II - onbruikbaar, verkocht voor sloping in Engeland.
IBIS III - onbruikbaar voor de vaart, verkocht in Engeland voor sloping.
IBIS IV - uitgebrand in 1911 .
IBIS V - varende stoomtreiler. Terug in dienst in België.
IBIS VI - Varende stoomtreiler. Terug in dienst in België.
IBIS VII - Verloren gegaan in Kongo.
Pionnier II - Onbruikbaar, verkocht in Engeland.

De Hoge Beschermer wilde dat er niet gedraald werd met de heroprichting van het Werk.

Te Sas-Slijkens werden bij het vroegere magazijn en huis, dat aangekocht was in 1908, enkele gronden en onroerende goederen (drie huizen) bijgekocht. Het waren twee kleine werkmanswoningen en een groot huis, dat dienst deed als bakkerij en estaminet.

Dat zou de mogelijkheid geven de kwekelingen te herbergen.

Onmiddellijk werd er ook begonnen met het herstel van IBIS I. De schepen 0.75 en 0.76 die de oorlog overleefd hadden en goede diensten hadden geleverd binst die tijd, bleven varen.

Ze hadden een buitengewone en gevaarlijke taak, nl. de bevoorrading met vis van de Belgische bevolking, aldus tevens aan het Werk en aan de kleine beschermelingen de winst van hun exploitatie brengend.

Wachten op de oorlogsschade en financiele tussenkomst van de Staat kon niet gedaan worden. Gelukkig waren daar de twee varende eenheden, het geld van de gesloopte vaartuigen en het overschot van de aandelen van 1908.

De visserij zelf maakte een kritiek tijdperk door; de ondiepten door aanslibbingen in havens en vaargeulen bemoeilijkten de scheepvaart, terwijl in de Noordzee wrakken en mijnen grote gevaren opleverden. Anderzijds verlieten vele vissers de zee. Aangetrokken door de hogere lonen, welke door de landnijverheid uitgekeerd werden tijdens de heropbouw, gingen vele vissers de wal op.

De zonen volgden het voorbeeld van de vader.

De visserij, die voor 1914 een begin van heropleving gekend had, zieltoogde en de aanwerving voor de koopvaardij leed daar eveneens zo zeer onder dat vreemdelingen steeds in groter getal aangemonsterd werden.

Spijts al deze ongunstige omstandigheden kwam er in september 1919 toch een groep van 24 nieuwe leerlingen aan op de IBIS. Ze werden ingedeeld in twee klassen.

Het vooroorlogse programma werd hervat. Ondertussen waren de leermeesters er ook weer.

Zoveel mogelijk werd het boordleven nu in de voorlopige gebouwen aan de wal overgebracht. De leerlingen sliepen in hangmatten en ze hadden een scheepsuitrusting. De dagindeling bleef dezelfde als aan boord.

De Ibiskleuren veranderden. Blauw-wit werd vervangen door groen-wit. Dit was toen logisch, want alles wat maar kon ruiken naar "les sales boches" moest verdwijnen.

Men was de oorlog niet vergeten en om aan nieuwe dreigingen te kunnen weerstaan moest gedacht worden aan weerbaarheid.

Er werd niet lang gedraald met de hervatting van de soldaten-oefeningen. Weer kwamen wapens in de school op 22 november 1919; die levering bestond uit 24geweren en een kanon.75.

Dit kanon zonder afuit werd geplaatst op het achterdek van het schoolschip en deed dienst als didactisch materiaal voor de scholing van de Ibisleerling tot waardige oorlogsmarineman.

De leerlingen hadden eigenlijk geen eten te kort. De maaltijden waren sober en bestonden uit veel brood, aardappelen, worstvlees en veel vis. Groenten waren er weinig. De ajuinen werden echter per 100 kg. gekocht. Melk, chocolade en fruit waren uitzonderingen. Een dessert hadden ze nooit, tenzij op uitzonderlijke feestdagen. Het gebeurde dat er vijf keer per week vis op tafel kwam. Was er weinig variatie op het menu, er was voldoende te eten. De nieuwe aangekomen rekruten waren gemiddeld vier kilogram verzwaard na een jaar verblijf op de school. Er was er zelfs één die maar liefst acht kilogram bijwon in een jaar tijd.

De nieuwe Ibisgastjes waren niet alleen gekomen. Sommigen hadden hun hoofd vol luizen en er werd in de lessen meer in het haar gekrabd dan op de lei geschreven. Het enige middel daartegen was de brave knaapjes kaal scheren, wat ook gebeurde.

Die kaalgeschoren bollekes hebben lange tijd bestaan in de IBIS; het was immers het afdoenste hygienische middel om de kweek van kleine beestjes te voorkomen.

Schoenen en kousen waren veel te duur. Er werd maar blootsvoets gelopen. Dat was terzelfdertijd training en harding voor het zeemansberoep, zei men. In de winterperiode hadden ze klompen aan. Het is maar in 1924 dat ze kleine sokjes kregen.

Zo ging het eerste naoorlogse schooljaar voorbij aan de wal. In augustus 1921 was het schoolschip klaar gekomen en terug gemeerd op de vertrouwde plaats van vroeger. De bewoners van de omtrek hoorden weer de glazen slaan op de scheepsklok en zagen dagelijks de Ibismannetjes aan boord komen om praktische zeemansoefeningen te doen.

Op 7 maart 1921 werden de eerste wapens terug ingeleverd. Ze werden ingeleverd voor 50 nieuwe musketgeweren of mousquetons met mauserbajonetten, zeer gevaarlijk goedje voor tienjarige knapen. We hebben alle rapporten en dagboeken afgezocht doch vinden nergens vermeldingen van ongelukken met de wapens.

Naast de geweren was er ook een toestel om deze te punteren. Daarbij hoorden ook benodigdheden om te kunnen schieten. Gordels voor kogels, poetsstokken, enz. De schietschijf ontbrak echter. Goeie zeelui trekken hun plan. Er werd een schietschijf gemaakt van een oud stuk scheepszeil en zo konden de oefeningen beginnen. Op de speelplaats werden schietoefeningen gedaan op korte afstand. Dit gebeurde maandelijks. Wat meer was, er werden ook schietwedstrijden gehouden en de Beheerraad schonk prijzen. Gans deze militaire opleiding stond onder de kundige en strenge leiding van een onderrichter, gediplomeerd scherm- en oefenmeester van het leger.

Wanneer op 11 april 1921 de Koning voor het eerst na de oorlog zijn zo vertrouwde Ibisschool opnieuw kwam bezoeken, sprak hij zijn grote tevredenheid uit over de toewijding van de leermeesters en de goede opvoeding van zijn beschermelingen. Het langst bleef hij op het schoolschip en bezocht er alles. Niemand hoefde veel uitleg te geven. Hij wist zelf goed genoeg hoe alles er vroeger uitzag, en wat er nu veranderd en hersteld was. Over de behuizing aan de wal zweeg hij om niemand te kwetsen. De jongens hadden samen met de leermeesters alles zo kraaknet mogelijk gemaakt, maar de gebouwen waren niet in een bijzonder goede staat.

24

183

25

184

2. VERRUIMING VAN DE ACTIVITEITEN.

In juli 1921 werd aan boord van IBIS I een bibliotheek ingericht. Dat was een luxe-artikel voor die tijd. Het geheel bestond uit een mooie boekenkast met 487 boeken, acht leestafels en 16 bankjes gemaakt in pitch-pine. Dit was een schenking van de rederij Red Star Line. Voor deze rederij hebben verschillende Ibisleerlingen vóór en na de oorlog gevaren.

Terzelfdertijd werd aan boord een atelier voor paswerk en timmerwerk uitgerust, dit om de leerlingen praktisch vertrouwd te maken met metaal- en houtbewerking. Zo zou het mogelijk zijn, dat de leerlingen voor deze lessen niet meer naar de vakschool moesten in Oostende.

Verder deed men aan boord allerhande oefeningen met de oude zeilen van de vroegere Ibiseenheden. Er werd genaaid, getapt en gelapt; ook gesakkerd als de zeilnaald in de vingers terecht kwam en er blaren op de handen waren.

In dezelfde julimaand van 1921 gingen de leerlingen voor de eerste maal in de Ibisannalen in vakantie voor een maand. Toch moesten er enkele, die helemaal geen familie meer hadden achter blijven. Een paar leermeesters namen de verloren schaapjes op in hun eigen huis en zo kregen de kok en het toezichtpersoneel ook wat verpozing.

September 1921 bracht weer een groep neofieten aan. In dezelfde maand werden de twee jachten "Flandria" en "Nevermind" door de recuperatiediensten in Duitsland terug gevonden.

Ze waren in een erbarmelijke toestand en werden per spoor naar Oostende teruggebracht. Deze twee jachten, die eigenlijk geen Ibiseigendom waren, maar vóór de oorlog door de Ibis onderhouden werden, waren door de Duitsers in 1914 gestolen. De jachten behoorden aan de familie Osterrieth, schenker van giften aan IBIS. Gedurende de winterperioden werden ze opgehesen in de davits van het Ibisschip. Na de terugkeer uit Duitsland werden de jachten hersteld door Ibiszorgen en de "Flandria" werd overgedragen aan de Oostendse Jachtclub.

Het was niet de eerste keer dat zulks gebeurde. Gedurende de paasvakantie van hetzelfde jaar hadden de oudste leerlingen zich onledig gehouden met het opkalefaten van een ander jacht. Het was eigenlijk een geschenk van de Britse Marine en bestemd voor de Brusselse Zeescouts. Waarschijnlijk waren de Brusselse zeescoutshandjes te week om met pek en stoppe de naden tussen de planken te kalefaten.

Op 21 juli 1922 droegen de Ibisjongens voor het eerst witte uniformen.

De naoorlogse toestand bij de visserijbemanning verergerde voortdurend. In 1923 was de ganse vlootbezetting maar 43 % meer van die van 1914. Tevens werd de aanwerving voor de koopvaardij die, evenals de Staatsvloot, in de visserij een kostbare kweekschool vond, in gevaar gebracht. Zelfs de uitbating van de Ibisstoomtreilers begon marginaal te worden. Ze bleven aan de wal wegens gebrek aan bemanning en ook omdat de stoomschepen begonnen te verouderen. De stokers, die een soort mijnwerkersjob aan boord deden waren niet meer te vinden. Nieuwere schepen waren uitgerust met explosiemotoren en dat betekende minder vuil werk. Zo werden de twee stoomtreilers maar verkocht. De Ibis, die een toonaangevende rol speelde in de visserij kon toch niet achterna hinken en er werd besloten een nieuw en meer modern schip te laten bouwen. Daarvoor zou de opbrengst van de verkochte schepen ingezet worden.

De Koninklijke Kommissie voor de Zeevisserij had reeds de mening uitgedrukt dat de scheepsjongensschool moest worden weder opgericht ten einde er andere kinderen in op te nemen dan wezen van vissers te weten wezen van ondergeschikte zeelieden van de koopvaardij, oorlogswezen, aan hun lot overgelaten of door het leven misdeelde kinderen. Weer dacht men in de nood aan de verschoppeling van de maatschappij. Het was hij die de zee op moest.

Deze toestand had ook de aandacht getrokken van de Koning, die op 25 juni 1923 in het Paleis te Brussel, dienaangaande een onderhoud had met de Directeur-generaal van het Zeewezen.

De koning zei "Het ogenblik is niet geschikt om de Staatsfinanciën met de kosten van de oprichting van een scheepsjongensschool te bezwaren, de uitgave zou te groot zijn, dan wanneer de IBIS beschikt over een vastliggend schip, over onroerende goederen, over een uitstekend en ervaren basispersoneel en een raad van beheer waarin de meest bevoegde personaliteiten zetelen."

Daarmee waren de plannen voor een Staatsscheepsjongensschool naar de vaantjes en was de IBIS aangeduid om uitbreiding te nemen. De koppen werden bij elkaar gestoken en het plan voor een nieuw schoolgebouw werd op touw gezet. Architecten, aannemers en andere ondernemingen werden geraadpleegd.

Ondertussen werkte de IBIS verder.

In oktober 1923 werd de TSF-klas geïnstalleerd aan boord van het schoolschip.

---

3. DE NIEUWE GEBOUWEN.

De gebouwen werden ontworpen naar de normen van toen om 150 scheepsjongens te herbergen.

Er werd een aanvang gemaakt met de werken op het einde van 1923 en een jaar later was alles voltooid. Ondertussen konden de leerlingen hun intrek nemen aan boord van het schoolschip.

Het hoofdgebouw omvatte een kelderverdieping, een gelijkvloers, een verdieping en een zoldering als verdieping ingericht.

De kelderverdieping: keuken, wasplaats, eetzaal van het personeel, voorraadmagazijn en badkamer.

Gelijkvloers: drie klassen en een werkplaats voor matrozenwerk, een bibliotheek en bureau voor de directie.

Verdieping: drie slaapzalen uitgerust voor hangmatten, een lavatory met stromend water, een infirmerie, een kamer voor de nachtwaker.

Zolderverdieping: werkplaats voor de kleermaker, magazijnen voor kledingsstukken, drie kamers.

Aansluitend op het hoofdgebouw was er op het gelijkvloers een zaal met plat dak, wat men toen een overdekte speelplaats noemde, aangezien de vloer ervan ook in cementdallen was zoals op de speelplaats.

Deze zaal moest dienst doen als refter, speelzaal, turnzaal, vergaderzaal en studiezaal.

Alles moest er luchtig uitzien en daarom werden grote vensters ontworpen.

Het geheel kreeg een kasteelachtig uitzicht van buiten.

De voorgevel was gebouwd in de trant van het oorspronkelijk huis van een brouwer. Dit huis is thans het woonhuis van de directeur.

Nieuwe gebouwen zonder iets vlottend nieuw, was een tekort. In augustus 1924 werd een roeiboot uitgerust met 12 riemen aangekocht. De gebouwen werden op 19 oktober 1924 officieel in gebruik genomen. Dit ging natuurlijk gepaard met de nodige plechtigheid. Voordien al gebeurden er activiteiten in de nieuwe gebouwen. Zo werd in augustus op de speelplaats een vlaggemast geplaatst voor de dagelijkse ochtendgroet aan de nationale driekleur, een militaire traditie die nog steeds wordt hoog gehouden. Eertijds werden de leerlingen verzameld op het achterdek van het schoolschip om de vlaggeparade te volbrengen. De zaterdag werd deze parade wat plechtiger gemaakt. De leerlingen voerden gezamelijke driloefenigen uit, ook met het geweer. De directeur maakte een inspektietocht nadat de wapenonderrichter de voorstelling van de Ibistroep had gedaan.

Het nieuw gebouw was aanleiding tot hervormingen van het onderwijs. Men zou het niet aan het toeval overlaten.
Er werd een Kommissie van het Onderwijs bij elkaar geroepen in november 1924. De toenmalige Rijksinspecteur nam er ook aan deel.

De opvatting van het onderricht kunnen we als volgt samenvatten. De leerlingen werden verdeeld in drie klassen.

Eerste klas: Programma van de eerste graad lager onderwijs en een bijgevoegd zeevaartprogramma.

Tweede klas: Programma van de tweede graad lager onderwijs en een bijgevoegd zeevaartprogramma.

Derde klas : Programma van de derde graad lager onderwijs en gedeelten van het programma vierde graad met een bijgevoegd zeevaartprogramma.

De leerlingen werden niet ingedeeld in studiejaren, maar wel in klassen. Ze bleven zolang in een bepaalde klas tot ze het programma onder de knie hadden. We kunnen ongeveer vergelijken met het Jenaplan. De basisopleiding lager onderwijs zat verweven in een zeevaartopleiding. Er werd meer belang gehecht aan de zeevaart dan aan het lezen en schrijven, want de lagere schoollessen waren hoofdzakelijk avondcursus en de zeevaart was meer dagles.

Voor iedere klas werd een onderwijzer aangeworven in part-time betrekking. Deze onderwijzers waren in het bezit van het diploma bevoegdheid in zeevisserij-onderwijs.

Een onderrichter gaf de turnlessen, de zwemlessen en de militaire opleiding aan alle klassen.

Twee leermeesters stonden in voor metaal- en houtbewerking.
Een leermeester gaf seinen en TSF.
Twee leermeesters stonden in voor de lessen van matrozenwerk en visserij. De leermeesters die instonden voor de zeevaartopleiding, waren daarnaast ook nog bewaker en opvoeder na de schooluren. Deze mensen hadden het zeker niet gemakkelijk. Ze deden soms vijftien uren aan één stuk dienst. Hun verlofdagen op een jaar konden ze op hun vingers tellen.
Er was ook een nachtwaker, maar als die een dag vrijaf had moest een leermeester zijn plaats innemen.

Voor het onderhoud van de gebouwen werd er één werkvrouw aangeworven. Zij moest alles kuisen en ook de was doen.

Voor allerhande karweitjes, zoals kachels aanmaken, gebroken ruiten insteken, de wasmachienen bedienen, enz. werd een handlanger aangeworven.

In de keuken was er één kok.

Een onderpastoor van de parochie kwam godsdienstles geven en een dokter kwam regelmatig voor geneeskundig onderzoek.

De directeur was met de algemene leiding belast. Hij vervulde een reeks functies terzelfdertijd: schooldirecteur, ekonoom, sekretaris, walkapitein, verpleger en bijspringer als een personeelslid ziek was.

Zo was de personeelsbezetting tot het uiterste minimum beperkt. Het werk zelf kreeg geen subsidies van de Staat en moest volkomen voor zichzelf instaan, niet alleen voor de uitbating maar eveneens voor de wedden van het personeel.

Deze mensen hebben eigenlijk een pionierstijd doorgemaakt. Ze konden niet anders dan de leerlingen zelf aan het werk zetten om de gebouwen en het schip te onderhouden.

De grootste jongens kregen niet veel de kans tot boekjes lezen of spelletjes spelen. Na de klastijd was het karweientijd. Daar kwam nog bij dat de oudsten regelmatig inscheepten op het varende opleidingsschip.

Deze grondopvatting van het onderwijs heeft bestaan tot 1950. De resultaten die geboekt werden zijn schitterend: een maalbootkommandant, vijf officieren bij de Marine, zes kapiteins ter lange omvaart, een chef van het loodswezen in Kongo en meer dan vijftig gebrevetteerde schippers ter visserij.

In het jaar 1925 was men de routine in het gebouw al goed gewoon, en men begon uit te zien naar verdere verwezenlijkingen.

Het zwembad achteraan IBIS I kwam in vervallen staat. Het was al een paar jaar niet meer goed onderhouden geweest, door de omstandigheden van de nieuwbouw en toen men het in de zomermaanden uit het water haalde waren de onkosten voor herstel te groot. Het werd afgebroken en er diende naar een andere oplossing uitgezien. Er kon wel gezwommen worden in het thermenpaleis te Oostende, maar dat was een luxe-zaak en zeker niet voor Ibismatrozen bestemd. Ten andere, wie zou die wekelijkse extra-onkost voor de kwekelingen betalen ?

Men bleef niet bij de pakken zitten en algauw was er een oplossing gevonden in de Spuikom. Dicht bij de hangars van de watervliegtuigen was er een ondiepe plaats. Deze werd afgezet en de grond ervan wat geëffend en geplaveid. Zo had men een diepte van ongeveer een meter. Daar gingen de Ibisjongens, in de zomerperiode als het water voldoende temperatuur had, zwemmen. Deze primitieve zwemschool bestaat nog. In de zomerperiode komen de snaken van de omtrek er nog altijd zwemmen. Sporadisch gebeurt dit ook nog wel eens in Ibisverband.

In juni 1925 werd een begin gemaakt met de installatie van een motorenatelier. Een motor "Kromhout" was de eerste aanwinst. De Engelse les werd vanaf november 1925 bij het programma gevoegd. Het was de directeur zelf van de WATSON-school in Oostende die wekelijks kwam les geven voor de hoogste klas.

4. EEN NIEUW OPLEIDINGSSCHIP.

Het bizonderste feit van het jaar 1925 was wel het in gebruik stellen van het nieuw opleidingsschip de IBIS VIII of de O.178.

Het was een stalen zeilschip met hulpmotor.
De oorspronkelijke zeiloppervlakte bedroeg 202 m2.
Later werd de zeiloppervlakte gereduceerd tot 100 m2.
Het schip was gebouwd op de werven van John Cockerill te Hoboken.
Het had een bruto-tonnemaat van 120 T., een lengte van 22,25 m., een breedte van 5,80 m. en een diepgang van 3,02 m.
Oorspronkelijk werd het schip uitgerust met een semi-diesel hulpmotor "Kromhout" type 2M en voorzien van een tweebladige schroef. Later kwam er een dieselmotor Bollinder van 120 PK in en in 1937 werden de straalbuizen KORT toegepast.

Het schip was bestemd voor de visserij en de opleiding van de Ibisleerlingen. De vaste bemanning bestond uit een schipper, een stuurman, een motorist en twee matrozen. Er konden een zestal scheepsjongens ingescheept worden.
Dit schip heeft vele veranderingen ondergaan en is eigenlijk een studieobject geweest voor de visserij in haar geheel. Scheepsbouwers en reders hebben met veel belangstelling de evolutie er van gevolgd.

Gedurende de tweede wereldoorlog was het schip in Engeland en na de oorlog was het niet meer uit te baten, omdat de visgronden te ver waren. Dan werd het maar verkocht in 1947 voor de ronde prijs van 400.000 Fr.

Vijftien jaar lang hebben Ibisleerlingen op de O.178 gevaren. Als voorbeeld geldt het jaar 1927. Het schip ondernam 23 reizen. In dit jaar scheepten 22 leerlingen in en hadden elk ongeveer 80 zeedagen en practische opleiding aan boord doorgemaakt.

De uitgaven in 1927 bedroegen 257.222 Fr
De ontvangsten bedroegen 295.634 Fr

Er was dus een netto-winst van 38.412 Fr. Dit was heel veel, aangezien men in dit jaar de nieuwe Bollinder Motor plaatste en de prijs ervan in de onkosten begrepen is.

Hoe de opleiding gebeurde aan boord vinden we terug in een redevoering op 11 februari 1936 ter gelegenheid van de tewaterlating van IBIS IX uitgesproken :

> "Nu eens werkt de pupil in de motorkamer, dan weer op het dek. Hij wordt vertrouwd gemaakt zowel met de werking en het onderhoud van de voortstuwingsorganen als met de uitkijk, het roer, het uitwerpen en inhalen van de vistuigen, het behandelen van de vis en stouwing ervan in de ijskamers aan boord, het ontschepen van de vis. Ieder op zijn beurt neemt de dienst van kok waar aan boord. Aan ieder wordt de bediening van de toestellen voor draadloze telegrafie of telefonie, van de radiopeilers, de echolooding aangeleerd."

De O.178 heeft op 19 mei 1940 de haven van Oostende verlaten met bestemming Engeland. Aan boord waren Belgische vluchtelingen en Ibispersoneel. Het schip werd opgeeist en heeft gedurende de oorlog gevaren ten dienste van de Belgische Regering in Londen.

Na de oorlog was het schip niet meer rendabel, wegens de verheid van de visgronden. Het werd verkocht in 1947 aan een Belgische rederij. De schipper werd onderrichter in de school.

---

5. DE VERENIGING ZONDER WINSTOOGMERK.

Het schooljaar 1926. De IBIS werkte op volle toeren. Drie jaar na de noodkreet betreffende manschappen in de visserij, waren er 110 leerlingen in de IBIS. Alles scheen zeer voorspoedig te gaan. De beheerraad had echter grote zorgen. 110 leerlingen voeden, kleden, huisvesten en onderwijzen was geen kleintje. Te meer dat alle financies uit de Ibiskas moesten komen. De leerlingen waren volledig kosteloos geplaatst. De Staat kwam voor niets tussen. De opbrengsten van het varende en vissende opleidingsschip waren buitengewoon goed, maar niet in staat om 110 kostgangers te kweken. Milddadige steuners waren er nog wel, maar globaal overtroffen de uitgaven de ontvangsten.

Zo moest er uitgezien worden naar een betere en degelijke oplossing van de financiele last.

Tijdens de Algemene Vergadering van 27 februari 1927 werd met algemene stemmen de voorkeur gegeven aan de IBIS een rechtskundige vorm te geven van een vereniging zonder winstoogmerken.

De coöperatieve vennootschap "Ibis" van 1908 werd gelikwideerd. De inschrijvers en efgenamen deden eenparig afstand van al hun rechten om de nieuwe vereniging in staat te stellen het werk voort te zetten.

Het nieuw organisme werd opgericht op 27 juli 1927, onder de benaming van KONINKLIJK WERK IBIS, Vereniging zonder winstoogmerk, geplaatst onder de Hoge Bescherming van Zijne Majesteit de Koning.

Art. 3.

"De Vereniging heeft tot voornaamste doel de wezen van Belgische vissers en zeelieden onderdak te geven en hun bestaan en hun opvoeding te verzekeren, alsmede een vakschool op te richten en te onderhouden voor de opleiding van zeelieden en schippers ter visserij en te streven naar verbetering van het personeel en het materieel van het vissersbedrijf. Zij kan alle werken, kinderbewaarplaatsen, scholen en instellingen die een gelijkwaardig of aanverwant doel nastreven, oprichten en beschermen.

Zij kan in eigendom en genot bezitten alle onroerende en roerende goederen en schepen nodig of nuttig voor het nastreven van haar doelstellingen en de ontwikkeling van de werken die haar kunnen helpen om het doel te bereiken; zij mag als bijzaak en ten bate van de werken die haar voornaamste doel zijn rechtstreeks of onrechtstreeks exploiteren alle schepen en vaartuigen voor de rivier- of de zeevisserij en handel drijven in de voortbrengselen van de visserij en van het werk van haar bedienden, leerlingen en kwekelingen".

Met deze verandering waren de zware financiële moeilijkheden voor een gedeelte opgelost.

Men kon even herademen en blijgemoed het einde van het jaar 1927 tegemoet zien.

Prinses Joséphine-Charlotte werd geboren op 11 oktober 1927 en de IBIS zond een korfje met rode rozen naar het Belvedère-paleis te Brussel, om de traditie van 1906 voort te zetten.

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

D. TUSSEN DE TWEE WERELDOORLOGEN.

1. ALGEMEEN.

De IBIS had de glorietijd van de zeilschepen gekend en beleefde de tijd van de opkomst van de explosiemotor, die de stoommachine verdrong.

Gans de schoolwerking verliep in een vaste baan zonder dat men de nodige aanpassingen en vernieuwingen vergat.

Gemiddeld waren er 80 à 90 leerlingen op school. Men groepeerde de aannemingen zoveel mogelijk. De leerlingen werden opgenomen in de maand juli of augustus. Aldus waren de nieuwelingen reeds geadapteerd aan het internaatregime als het schooljaar begon.

Nog steeds wordt deze voordelige werkwijze bij de rekrutering toegepast.

De grootste groep van de schoolbevolking werd gewoonlijk gevormd door de tien- en dertienjarigen. Men vermeed daar waar het kon, de opname van jonge leerlingen (zesjarigen) omdat van de Ibisjongens al een grote zelfstandigheid gevergd werd in het internaatregime. Er was ook geen vrouwelijk opvoedend personeel dat de moederlijke taak kon opnemen. Koning Albert had in 1906 gesproken van een VADERLIJKE LEEFREGEL.

De begripsinhoud van "vader" was toen heel anders dan nu. Vader was de broodwinner, die niet veel thuis was en vooral in het vissersgezin. In veel huizen zag men in een mooie lijst de spreuk

"Wie werkt voor vrouw en kind, en wordt door hen bemint ?
't Is Vader."

Het woord van vader was wet. Vader werd vereenzelvigd met goedheid maar ook met strengheid. De kinderen zagen naar vader op want hij was HOOFD van het gezin.

Zo was de opvoeding in de IBIS gesteund op een paternalistisch regime. De opvoeder was als een vader, die het goede met zijn pupillen voor heeft, maar hun geen invloed van belang geeft op hun eigen aangelegenheden.

Een zeer typisch verschijnsel, dat deze houding illustreert komt naar voor in het feit dat oud-opvoeders de namen van hun leerlingen niet kennen, maar wel hun stamnummer.

Het schoolschip deed ruim 25 reizen ter visserij per jaar, scheepte volgens beurtrol tot zes leerlingen in per reis en maakte zeer voordelige besommingen.

De inschepelingen brachten gewoonlijk een periode door van 80 dagen aan boord van het opleidingsschip. De reizen gingen volgens de seizoenen naar het Kanaaal (winterperiode) en de Noordzee (zomerperiode). Na het verlaten van de school konden ze zonder moeite een aanmonstering vinden, de enen bij de grote rederijen, de anderen in familieondernemingen op de stoomtreilers en de motorschepen. Zo verlieten gemiddeld per jaar een twintigtal leerlingen de school en ieder jaar boden zich verschillenden aan om het eksamen van leerlingschipper af te leggen op de Zeevaartschool te Oostende. Hun eksamenuitslagen waren zeer schitterend en zelfs beter dan die van de andere externaat-visserijscholen. Bij de rederijen kregen Ibisleerlingen de voorrang op andere, omdat zij de besten waren. De schippers konden onmiddellijk op de diensten van zulke scheepsjongens vertrouwen, omdat ze theoretische scholing hadden en reeds vertrouwd waren met de boordpraktijk.

Niet te verwonderen dat veel kaderpersoneel in de visserij in die tijd uit de Ibis kwam.

Het Werk overwoog in 1930 de mogelijkheid leerlingen van andere scholen een opleidingsperiode aan boord van het Ibisschoolschip te laten doorbrengen, omdat er vele waren die korte tijd na het schoolverlaten reeds het beroep verlieten, wegens te bruuske overgang naar

het bedrijf. Het kwam echter tot geen vergelijk (onkostendekking?) en tevens had de Ibis zelf de handen vol met de opleiding van de eigen kwekelingen.

Naar opvatting en werkwijze en gezien in het kader van die tijd, konden we de Ibis een ideale visserijschool noemen.

Er was een schoolgebouw, dat modern was uitgerust voor die tijd, en geografisch zeer gunstig gelegen.

Er was een opleidingsschip, waarop proefnemingen werden gedaan ten gunste van de visserij in haar geheel. Dat schip beoefende de visvangst en schoolde terzelfdertijde de leerlingen praktisch in hun beroep.

Er was een vastliggende driemastschoener IBIS I, herdoopt in 1926 als "Kommandant Bultynck". Op dit schip gebeurde de maritieme opleiding op een aanschouwelijke basis en het leerlingenwerk kreeg een onmiddellijk en praktisch doel voor de varende eenheid. Daarnaast waren er roeiboten en een eigen zwemschool om de leerlingen rechtstreeks tijdens de opleiding met het waterelement in kontakt te brengen.

Vanaf 1936 waren er zelfs twee opleidingsschepen. Deze toestand verruimde nog de praktische opleiding.

---

2. HET NIEUWSTE OPLEIDINGSSCHIP IBIS IX OF O.179.

Dit schip werd in 1936 op stapel gezet op de werven van Beliard en Crighton te Oostende. Deze treiler werd op 16 februari 1936 te water gelaten. Lengte over alles 32,5 m.

Breedte buiten de spanten 6,30 m.

Diepgang: 3,55 m.

De voortstuwing werd verzekerd door een Dieselmotor van 300 PK (3 cylinders 4 takt) geleverd door de constructiehuizen Carels van Gent.

De vormen waren bijzonder opgevat om een goede zeewaardigheid en een economische snelheid te verzekeren. De voorsteven was van een in het buitenland gekend stelsel de zogenaamde Maiersteven. Het was de eerste toepassing van dergelijke steven aan boord van een Belgisch vissersvaartuig. De inrichtingen voor het personeel en de leerlingen werden bijzonder verzorgd. De scheepsjongenspost was gelegen tussen het visruim en de machinekamer. Er waren acht slaapsteden voorzien, lavabo's met stromend water, centrale verwarming en electrische verlichting. Tevens waren er voor iedere leerling kasten. Voor het personeel was een logies met zes slaapkooien en twee afzonderlijke kajuiten; één voor de stuurman en één voor de motorist. De kapitein had een verblijfshut in de bovenbouw achter de commandobrug. Deze hut deed tevens dienst als kaartenkamer en radiokamer.

De bovenbouw van het vaartuig was zó opgevat dat tijdens slecht weer het personeel kon circuleren in gans het centrale gedeelte van het vaartuig, zonder op dek te moeten komen.

De radiokamer was uitgerust met een TSF-Post en een radio-telefoniepost van 100 watt. Daarnaast was er een goniometer met directe aflezing en een ultra-sonoredieptemeter.

Alles van de stalen romp tot het topje van de mast was van Belgische makelij.

De meter van de opleidingstreiler was Mevrouw de baronnes Empain weduwe van Generaal baron Empain en moeder van baron Louis Empain, voorzitter van de Beheerraad van het Koninklijk Werk.

Hare Majesteit, Koningin Elisabeth wilde dat de Heer Graaf Willem de Hemricourt de Grunne, Grootmeester van Haar Huis, deze plechtigheid zou bijwonen ter gedachtenis aan het belang dat Haar Koninklijke Echtgenoot gedurende zijn leven in het Werk van de Ibis stelde.

Op het onverwachts werd de graaf naar het buitenland geroepen en de Heer Streel, particuliere secretaris van Hare Majesteit verving hem op de doopplechtigheid van O.179.

Indien de Ibis aan de wederopbouw van de nodige flotielje voor het nastreven van haar doel - verbetering van het personeel en de uitrusting van de Visserij, opleiding van rekruten en wetenschappelijke proefnemingen- heeft kunnen denken, was zulks te danken aan de oprichting van een officiële instelling voor kredietverlening aan de Rederijen, in het leven geroepen met het doel de verjonging van de schepen van de koopvaardijvloot. Een gedeelte van de beschikbare kredieten kon voor de visserij bestemd worden en de Ibis is de eerste geweest om een krediet op lange termijn voor het bouwen van haar opleidingsschip aan te vragen. De IBIS IX was de eerste van een reeks vaartuigen waarvan de bouw op de verschillende scheepswerven van het land volgens het plan van de Dienst voor Economisch Herstel zou gebeuren. In deze optiek was de ceremonie van de tewaterlating van de IBIS IX een zeer gewichtige gebeurtenis.

Na de voltooiïngswerken uitgevoerd werden, deed het vaartuig een eerste proefreis op 12 juni 1937. Er werden snelheidsproeven gedaan bij Vlissingen. Het schip haalde twaalf knopen. Het materiaal werd getest en leverde zeer bevredigende resultaten. Het was dus zomer als de nieuwe treiler in de vaart kwam en onmiddellijk werden leerlingen ingescheept. De achtste reis leverde het recordcijfer in de vismijn te Oostende aan besomming. In 1937 deed het vaartuig op een half jaar een besomming van 316.432 Fr en was 141 dagen in zee.

200

Het Ibisvaartuig werd halfweg de oorlog omgebouwd en uitgerust om dienst te doen als mijnenveger. Het was de bedoeling het vaartuig te sturen naar Kongo om daar dienst te doen in de benedenloop van de Kongostroom. Deze opdracht van de Belgische regering in Londen werd echter nooit uitgevoerd.

Op 30 augustus 1941 werd het schip door Duitse vliegtuigen aangevallen en gemitrailleerd. Schade 737 £.

Schipper Pots Arthur, kapitein-onderrichter van het opleidingsschip en tevens oud-leerling was één van de eerste Ibis-oorlogsslachtoffers.

Na de aankomst in Engeland, werd de O.179 opgeëist en de bemanning was van boord gegaan en verspreidde zich over het Engels grondgebied. De kapitein kwam terug in de vaart op een andere Belgische treiler, die op 12.12.1942 in het Kanaal op een mijn liep, waarbij de vijf bemanningsleden het leven verloren. (Drie Ibis-oudleerlingen waren er aan boord).

Na de oorlog keerde O.179 terug naar België, maar werd onmiddellijk opgeëist door de regering om de Visserijwacht te verzekeren tot mei 1946.

Indien de Ibis de O.179 ter beschikking zou gehad hebben zou het Werk kunnen profiteren hebben van de boem-prijzen, die dan op de vismarkten betaald werden. De Ibis beschouwde het als een erezaak, dat het vaartuig werd opgeëist voor de visserijwacht, en dit uit erkentelijkheid voor de constante steun aan het Werk door het Zeewezen.

De oorlogsschade en vergoedingen voor de visserijwachtdiensten lieten op zich wachten en er moest heel wat nieuw materiaal aangekocht worden om terug de visserij te beoefenen.

Het vaartuig werd volledig hersteld in 1947 door de goede zorgen van de scheepswerven Beliard en Crighton te Oostende. De rekening beliep meer dan 3 miljoen frank. In de twee volgende jaren maakte de uitbating een mooie winst, maar in de jaren 50 (krisisjaren in de visserij) werd de toestand van het opleidingsschip deficitair. De Ibis kon de verantwoordelijkheid niet meer op zich nemen van leerjongens in te schepen, wegens het te groot gevaar van mijnen. Vrij van hypothecaire schuld werd het laatste opleidingsschip verkocht aan de Franse Rederij Lemaistre van Fécamp.

3. WEL EN WEE VAN DE PERIODE 1928-1940.

1928 - De directeur overlast door het werk wordt bijgestaan door een onder-directeur.
De wedden van het personeel worden gelijkgesteld met die van de personeelsleden van de Staat.
O.178 wordt uitgerust met electriciteit. De acétylènelampen verdwijnen.
25 leerlingen slagen in het officieel eksamen van scheepsjongen.
6 leerlingen behalen het diploma van leerjongen-marconist.

- - - - - -

1929 - 8 januari - De onder-directeur wordt definitief benoemd.
10 september - Zes leerlingen schepen in aan boord van de "Zinnia" naar Dieppe. Ze vormen een Ibisdelegatie op de Maritieme Tentoonstelling aldaar. De Ibis heeft er ook een stand.
Gedurende de 23 visserij-reizen van de O.178 zijn er 17 leerlingen ingescheept geweest, die elk ongeveer 70 zeedagen praktische opleiding hebben gekregen.

- - - - - - - - -

1930 - De Ibis neemt deel aan de Internationale Expositie van de Zeevaart te Antwerpen. Armand Grisar, voorzitter van de Jachtclub houdt er een merkwaardige rede. In deze rede geeft hij een summier overzicht van 25 jaar Ibiswerking. De bizonderste zin lichten we daaruit :
"Van 1926 tot 1930 werden 76 brevetten van schipper en 139 diploma's van leerlingschipper afgeleverd. De helft van deze brevetten en diploma's ging naar de Ibis".

- - - - - - - - -

1931 - De Ibis viert haar vijfentwintig jarig bestaan.
Er wordt een groot feest op touw gezet op 12 juli.
Het feestmaal grijpt plaats in het restaurant "De Lekkerbek" te Knokke.

De feestvierenden reizen per speciale tram naar Knokke.
Er wordt een oud-leerlingenbond opgericht. (151 leerlingen aanwezig).
In dit jaar wordt de wet op de verplichting scheepsjongens aan boord te hebben van kracht.
De Ibis zal meer leerlingen opnemen, gezien deze wet.

- - - - - - - - -

1932 - Aan boord van O.178 worden speciale proeven met een nieuw soort net uitgevoerd. Dit in opdracht van het Ministerie.
Het vaartuig gaat in maart en oktober te Brussel de vangst verkopen. Telkens reist een delegatie leerlingen mee.

- - - - - - - - -

1933 - Koningin Elisabeth verblijft te Oostende. Op 25 juli gaan de directeur en twee leerlingen haar bloemen aanbieden ter gelegenheid van Haar verjaardag.

- - - - - - - - -

1934 - De voornaamste gebeurtenis is de dood van Koning Albert.
Men verneemt het nieuws op 18 februari. De vlaggen worden halfstok gehesen. Door toedoen van de Ondervoorzitter van het Werk wordt een radio in de school geplaatst om de berichtgevingen te kunnen volgen. De Beheerraad vergadert nog dezelfde dag en stuurt een telegram met rouwbeklag aan de Koningin.
Er wordt beslist dat het personeel en de leerlingen de rouwband zullen dragen gedurende zes maanden. Het correspondentie-papier zal eveneens omrouwd zijn.
Op 22 februari vertrekt te 6.30 uur een Ibisdelegatie van 24 leerlingen onder leiding van de directeur en de onderdirecteur naar Brussel om de begrafenisplechtigheid van de Koning bij te wonen.

- - - - - - - - -

1935 - Het jaar van de Wereldtentoonstelling te Brussel.
De Ibis heeft er een stand in de sektie Zeevaart en visserij.

Opnieuw onderneemt de O.178 een reis naar Brussel ter gelegenheid van deze tentoonstelling. Alle leerlingen brengen ook een bezoek aan de tentoonstelling.
Op 21 juli ontvangt leerling Vandewauwer uit de handen van koning Leopold III de ster van Kadet van de Arbeid.
Een delegatie van negen leerlingen vertegenwoordigt de Ibis op de begrafenisplechtigheden van koningin Astrid, op 3 september.

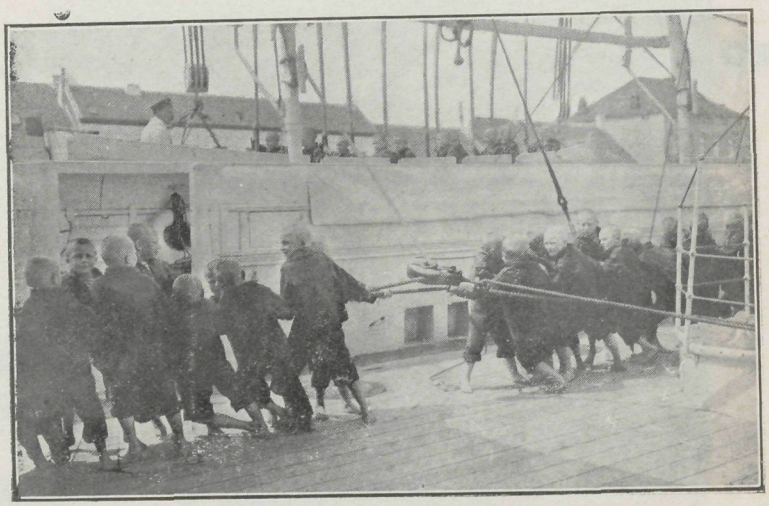
- - - - - - - -

1936 - Van de 68 leerlingen zijn de helft maar wezen meer.
Op het vastliggend schip worden nog altijd de lessen van matrozenwerk, de radiotelefonie en TSF, hout- en metaalbewerking en motordemonstraties gegeven.
Het schip is reeds dertig jaar in Ibiswerking en het begint tekenen van ouderdom te vertonen. Er zouden noodzakelijke maar kostelijke onderhoudswerken moeten gedaan worden.
Nu men een nieuw varend opleidingsschip op stapel heeft gezet is dit bijna niet te doen. Als men de "Commandant Bultynck" verkoopt bestaat de mogelijkheid met de opbrengst er van de Ibisgebouwen uit te breiden om het didactisch materiaal in verschillende nieuwe lokalen te brengen. Gezien de prijzen van koper niet zeer gunstig zijn wordt de verkoop uitgesteld.
In september, deelname van de Ibis aan de Visserijtentoonstelling in het Kursaal te Oostende.

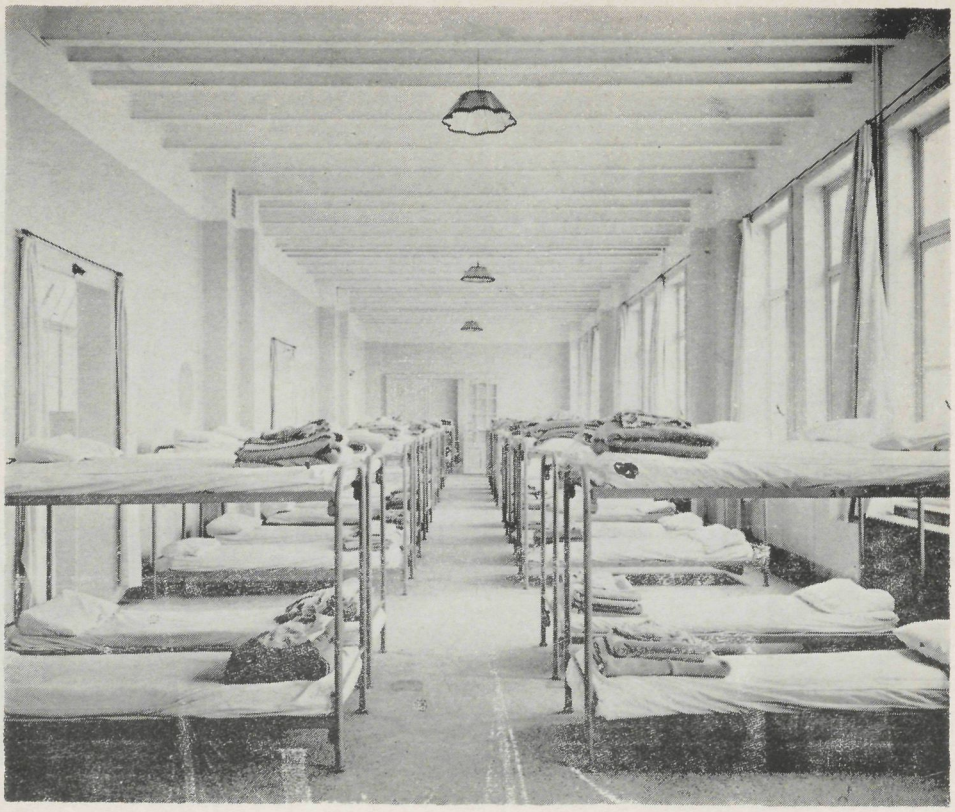
1937 - Het vastliggend opleidingsschip werd verkocht voor sloping aan de firma Van Heyghen te Gent voor de som van 90.000 Fr. Er was meer dan 10 ton koper aan de romp.
Alle didactisch materiaal werd verhuisd naar de school. In de overeenkomst was uitdrukkelijk voorzien, dat de sloper het kanon moest demonteren en in de Ibisgebouwen op een plaats aan te duiden door de directeur, terug opstellen.
Datzelfde jaar ging de eerste directeur van de Ibis zijn zo vertouwde school waar hij gedurende éénendertig jaar aan het roer stond, verlaten.

4

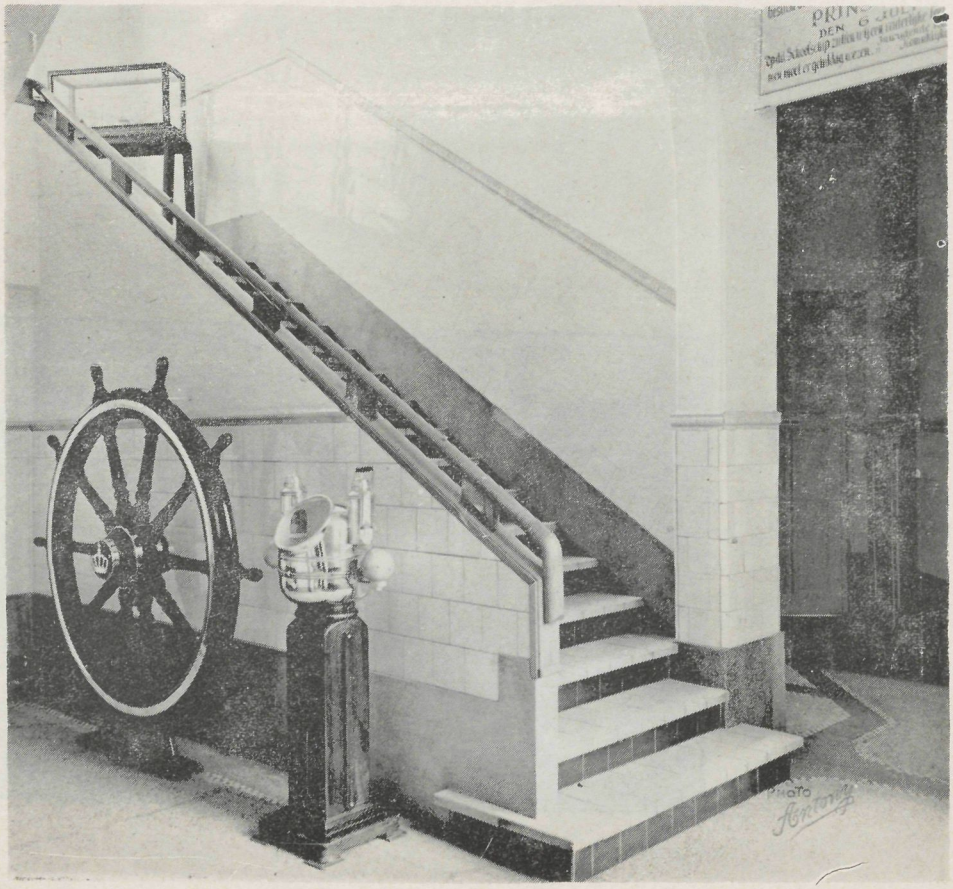
5



19



20



Dit kon niet voorbijgaan zonder de nodige plechtigheid. Bij deze gelegenheid mocht hij het Kruis van Ridder in orde van Leopold ontvangen.

Mijnheer Cambier, onderdirecteur, nam het roer over.

april: Deelname van de Ibis aan de Maritieme Expositie te Luik.

1938 - maart: Deelname aan de Maritieme tentoonstelling te MONS.

10 maart: het fameuse kanon krijgt zijn vaste plaats in de Ibis-gebouwen. Het weegt 1.500 kg.

21 juli: tien leerlingen nemen deel aan de parade te Brussel.

- - - - - - -

1939 - 20 april: Commandant-vlieger Benoit geeft een filmvoorstelling over de IBIS. Het is de eerste film, die gemaakt werd over het Ibisleven.

mei: Deelname aan de Maritieme expositie te Luik.

27 juni: Bezoek van Prins Boudewijn

21 juli: een delegatie neemt deel aan de militaire parade te Brussel.

29 augustus: de motorboot wordt afgebroken en uit dienst genomen De vakantie wordt verlengd wegens de politieke troebelen.

14 september: De Ibiswapens met bijhorigheden worden ingeleverd in de werkplaatsen van het zeewezen.

1940 - januari: Maritieme tentoonstelling in de Galerijen Anspach te Brussel. De Ibis neemt deel

10 mei: alle leerlingen van buiter Oostende worden naar huis gestuurd.

15 mei: Alle schoolactiviteit gestopt.

- - - - - - - - -

E. DE IBIS IN DE TWEEDE WERELDOORLOG.

1. DE VLUCHT NAAR EEN VEILIGER OORD.

Op 15 mei 1940 werd de school gesloten. De 77 leerlingen werden naar huis gestuurd. Bij het personeel was er grote verdeeldheid. Sommigen besloten weer zoals in 1914 naar Engeland te vluchten, anderen wilden naar Frankrijk en nog anderen verkozen te blijven. Toen de jongens weg waren nam het gebleven personeel een afwachtende houding aan. Dagelijks kwamen ze naar de school om wat te werken. Al wat waarde had werd zo rap mogelijk in veiligheid gebracht. Om zeker te zijn dat het archief in brand- en bomgevaar niet zou verloren gaan werden alle papieren in kisten en koffers gepakt en meegegeven met één van de vluchtende schepen naar Engeland. Een reder, tevens lid van de Beheerraad, nam er de verantwoordelijkheid voor op. Wat er eigenlijk gedurende de oorlog met het Ibisarchief gebeurd is, hebben we niet kunnen achterhalen. Daaromtrent bestaat nog altijd de grootste geheimzinnigheid. Kort na de Belgische overgave kwam de directeur door toedoen van het Bestuur van het Zeewezen weer in het bezit van het leerlingenstamboek. Het gevluchte schip was maar tot in Duinkerken geraakt en het Ibisarchief heeft verder een onbekende weg afgelegd. Op 30 oktober 1946 kwamen de koffers met Ibisarchieven terug op de school door toedoen van het waterschoutsambt, dat er van in het bezit gesteld was door het Ministerie van Verkeerswezen, dat gedurende de oorlog in Engeland verbleef. Wat echter niet terugkeerde was de instrumentenkist me de octanten en sextanten.

Kort na het vertrek van de jongens in de volle "Blitzkrieg" hebben Belgische soldaten van het derde linieregiment enkele dagen in de school gelogeerd. Toen de Duitsers de sluizen van het kanaal bombardeerden viel er een bom op een huis niet ver van de school.

Het gebleven personeel was van schrik in het kolenhok van de Ibis-kelder gevlucht.

Een paar maand na de overgave, nl. in augustus 1940, besloot de directie de school terug te openen. Een dertigtal leerlingen kwamen terug. Verschillende kinderen uit vissersfamilies waren in die tussen-periode met hun familie meegevlucht de plas over naar Engeland. Andere kinderen werden thuis gehouden of waren ook met de familie op de vlucht. Zij die terugkeerden waren eigenlijk de zware sociale gevallen, voor wie geen andere uitkomst was.

Zekere dag in augustus 1940 zag de directeur door het klasvenster een peleton Duitsers afkomen op de Prins Albertlaan aan de overkant van het kanaal. Ze hielden halt voor het café "IBIS". (Er was inder-tijd een Ibiscafé op deze laan.) De onderofficier ging het café binnen en kwam even later buiten en het peleton zette zich weer in march-beweging de brug over en naar de school toe. De directeur vermoedde al wat er zou gebeuren. Haastig bracht hij nog één en ander in veilig-heid en liet maar enige keren aanbellen. Toen de deur opengedaan werd klonken barse bevelen en de gelaarsde soldaten "stiefelden" de Ibis binnen. De jongens keken vol schrik toe en hielden zich op afstand. De Duitsers kwartierden in de kelders en de bibliotheek. De directeur moest zijn eigen bureau verlaten en er werd een veldtelefoon geplaatst. Dit liet hij zo maar niet gebeuren en hij wilde zijn bureau niet afstaan. Toen werd hij bij de eerste Feldwebel van Bredene ontboden. Die sprak van "Ein Befehl ist ein Befehl" en daarmee was het basta.

Na acht dagen verliet het eerste peleton de school. Men herademde. Niet voor lang. Een tweede peleton kwam opnieuw de school bezetten. Deze waren wel wat vriendelijker en lieten de jongens volledig in hun doen en laten. Toch was het verschrikkelijk moeilijk, want het Ibis-personeel moest dag en nacht tegenwoordig zijn.

's Avonds mocht geen enkel licht branden. Het gebeurde eens dat men licht zag in één van de huizen op de Prins Albertlaan. De Duitsers vuurden vanuit de Ibis naar het huis, waar onmiddellijk alles gedoofd werd.

In dit huis woonde de latere burgemeester van Bredene, de Heer Plovie, en zijn dochtertje was ziek geworden. Met de Duitsers in de school en de jongens er bij werd het een onmogelijke toestand. De directeur werd naar Brugge ontboden door de toenmalige afgevaardigde-beheerder, de Heer Courtens, die daar woonde. Met de bus reed mijnheer Cambier er naartoe en daar aangekomen werd hem een fiets ter hand gesteld. Per fiets heeft hij dan de Brugse omliggende gemeenten afgezocht om een geschikt gebouw te vinden om de Ibisjongens onder te brengen. De toestand te Bredene was te kritiek geworden. Te Hertsberge vond Mr Cambier een kasteel, dat leeg stond en wel geschikt leek. Alhoewel het prachtig was en gelegen in een rustige omgeving van bossen, aarzelde hij het te huren en reed verder. Eén element ontbrak: het water. Neen, het mocht dan nog wel oorlog zijn; een vissersschool in de bossen dat was ondenkbaar. Zo belandde hij al piekerend in Assebroek en zag daar weer een mooi leegstaand gebouw, bij de vaart Brugge-Gent gelegen. Het was het instituut "Cappoen". Mensen uit het gebuurte wisten te vertellen dat het een kliniek geweest was van Eerwaarde Heer Cappoen, een Franse pater, die medicijnen maakte van geneeskrachtige planten, die hij zelf kweekte. De pater was uitgewezen uit het land, omdat de orde van de geneesheren een proces tegen hem had ingespannen. Zo stond de kliniek leeg en het verhuren was toevertrouwd aan een Brugs Immobiliën Agentschap. Mr. Cambier ging zijn licht opsteken bij dit kantoor en kon het gebouw in huur krijgen. Er werd een pachtkontrakt opgemaakt voor de duur van de oorlog. Het mooi gebouw met inrijpoort en koer in het midden was gelegen op de Baron Ruzettelaan, nr 235 te Assebroek, in een boomrijke omgeving en rechtover het kanaal. Zo gezien was het een droomoplossing. Inderhaast werd een schilder aangesproken, die een groot bord schilderde met daarop "Koninklijk Werk Ibis". Dit bord werd bovenaan het fronton van de voorgevel vastgemaakt en boven de hoofdingang prijkte het Ibismonogram.

Door toedoen van de Heer Courtens, afgevaardigde-beheerder en tevens directeur van de trammaatschappij, werden twee tramwagons ter beschikking gesteld om de verhuizing mogelijk te maken.

Het ibismateriaal werd geladen; keukengerief, hangmatten, schoolbanken en didactisch materiaal. Zo ging het dan per stoomtram van Bredene naar Brugge. De verhuizing van een gans internaat, was geen klein bier. Maar de jongens beschouwden het eerder als een pretje !

2. HET VERBLIJF IN HET INSTITUUT CAPPOEN.

Hoewel het nieuwe gebouw niet als school was ingericht leende het zich daartoe zeer gemakkelijk. In een ruime zaal op de verdieping werden de hangmatten gesjord tussen houten staanders en konden de knapen slapen. In kamers beneden werden twee klassen ingericht. Er was ook centrale verwarming, wat tot dusver ongekende luxe was voor de Ibis. Immers toen het Ibisgebouw bezet werd in 1924 wilde men dat niet. Een vissersjongen moest een harde opleiding hebben en centrale verwarming was voor de "fils à papa's".

Met de lessen werd zo goed en zo kwaad als het kon zo rap mogelijk een aanvang gemaakt. De dagindeling was ongeveer dezelfde als te Bredene. Er werd matrozenwerk en netten breien gedaan. Wanneer een stukje net gebreid was moest het losgemaakt worden en opnieuw begonnen door een andere leerling, want het touwwerk kostte te duur.

De jongens gingen zwemmen in de Stedelijke zwemschool van Brugge en dit iedere week als het kon. Tevens was dit de wekelijkse badgelegenheid.

De lessen van hout- en metaalbewerking gingen door in de stedelijke vakschool van Brugge. De lessen lager onderwijs gingen door 's avonds. De vroegere onderwijzer Mijnheer Cornelis kwam per fiets, per bus of per tram naargelang de mogelijkheden, van Oostende naar Brugge om les te geven. Verder werd een nieuwe onderwijzer aangeworven.

Drie Ibisroeiboten werden met een sleepboot langs het kanaal Oostende-Brugge overgebracht en zo konden de Vlaamse Visserszonen roeien op het kanaal Brugge-Gent. Al was het een erzatsoplossing, de maritieme sfeer werd zoveel mogelijk in stand gehouden. In die bange jaren las men ook het zeemansgebed.

"O God, die het uitverkoren Volk wonderbaar geleid en de weg naar het Beloofde Land hebt getoond, wij bidden U dringend voor de zeevarenden, die aan zoveel gevaren zijn blootgesteld.

Bewaar hen te midden van stormen en tegenspoed.
Gedenk dat Jezus ook voor hen zijn Goddelijk Bloed heeft gestort.
Red hunne zielen en geef hun moed en kracht om hun geloof te belijden en staande te blijven te midden der verleiding.
Toon hun de veilige haven, waar zij geluk en vrede vinden. Amen.
Heilige Maria, Ster der zee, bid voor ons."

Eén van de grootste problemen was de mondvoorraad. Aanvankelijk was er nog wat te vinden en de leveranciers hadden nog een zekere voorraad. Maar naarmate de oorlog vorderde werd het steeds moeilijker. De directeur moest er zich door slaan en zijn grote familie voeden. Hij schafte zich een degelijke zware fiets aan. Van zeildoek werden twee zakken gemaakt voor de bagagedrager en zo uitgerust reed hij het omliggende af om voedsel te zoeken voor zijn jongens.

Aanvankelijk had hij veel moeite om iets los te krijgen. De boeren en winkeliers kenden hem niet en beschouwden hem als een soort kontroleur of geheime politieman en hij kreeg de deur voor zijn neus. Een vriendelijke plaatselijke bewoner ging dan mee op stap en introduceerde de "mijnheer van de wezenschool voor vissers".

Zo heeft hij meer dan drie jaar lang de omtrek afgefietst om havermout, aardappelen, erwten, bonen, zwijnevlees, smout, boter en afgeroomde of "flutemelk" te halen voor zijn kwekelingen. Deze tochtjes gebeurden 's avonds na de dagtaak op school. Verschillende keren moest hij vluchten of wegeltjes omrijden om niet gesnapt te worden door kontroleurs en gendarmen. Dat was immers "blauwen", of "zwarte markt". Blauw-wit was eigenlijk de Ibiskleur. Maar ja, het was oorlog en blauw-zwart paste nu beter.

Op het einde van het jaar 1940 kwam een vreemde deftige mijnheer aanbellen aan de school en hij beweerde de eigenaar te zijn van het gebouw.

Hij wist zelfs te vertellen dat de Ibis, in de kortst mogelijke tijd het gebouw moest verlaten, daar hij het zou bezetten.

Dat werd een moeilijke situatie. De directeur had echter een kontraktuele pacht op zak en hij voelde zich sterk. De eigenaar bracht de zaak voor het gerecht en de rechtbank verklaarde het pachtkontrakt ongeldig, omdat het nummer van het huis er niet op stond. De rechtbank besloot echter dat de Ibis mocht blijven tot het einde van het schooljaar, gezien de omstandigheden al zo moeilijk waren.

Er moest echter een gedeelte van de gebouwen vrijgegeven worden voor de nieuwe eigenaar. Daarna begon de eigenlijke miserie.

De zoon van de eigenaar vond allerlei manieren om de Ibis zoveel mogelijk te pesten en het leven ondragelijk te maken. Zekere dag was de directeur naar Bredene gereisd, zoals hij trouwens wekelijks deed om te zien hoe het gesteld was met de gebouwen. De "pestman" had er niets beter op gevonden dan alle sleutels van de deuren mee te nemen...

3. DE MEELFABRIEK.

Zo moest men voor het volgend schooljaar uitzien naar een nieuw verblijf. Dat was echter zo gemakkelijk niet. Men informeerde links en rechts. Toevallig kende de Oostendse Waterschout de familie Pattyn van Brugge, die meelfabrieken uitbaatte. Op de Singel te Brugge stond een meelfabriek leeg. Deze had al eerder dienst gedaan als toevluchtsoord voor een schoolkolonie in de eerste wereldoorlog. Misschien was de familie Pattyn er wel voor te vinden het gebouw aan de Ibis te verhuren. Er was een tamelijk ruim huis, een koer, een groot magazijn en een paardestal voor 15 paarden. De nood dwong en de Ibis verhuisde voor een tweede keer naar de meelfabriek. Vóór dit gebouw was een gekalseide weg, die doorliep op de binnenkoer, afgesloten door een ijzeren hekken. Waar nu de Ibisjongens zouden marcheren stapten eertijds de zware paarden met klinkende bellen aan het harnas. Die paarden trokken de huifkarren geladen met bloemzakken. Het geklingel van de bellen was te horen de maandag toen ze uitreden naar de vele gemeenten van West-Vlaanderen en het was weer te horen de vrijdag of de zaterdag toen de lege karren over de kasseien dokkerden.

Pas was de Ibis ingeburgerd in het nieuw kwartier of daar kwamen de paarden af. Neen, geen brave horsen, zoals Guido Gezelle die daar niet ver van gewoond had, dichtte; maar het waren Duitse legerpaarden. Tot overmaat van ramp dronken die beesten de regenput leeg en kon de Ibis het stellen zonder water. De directeur had een felle discussie met de legerofficier, maar kon toch bekomen dat de regenput met rust werd gelaten en drinkwater voor de paarden geschept werd uit het kanaal.

Drie moeilijke en triestige schooljaren gingen voorbij in de meelfabriek met de Duitse paarden. Het enige surrogaat-bindteken met de zee waren de twee roeiboten en het kanaalwater. Een roeiboot was gezonken sedert het vertrek uit Bredene.

In 1944 werd de toestand nog slechter. Dikwijls was er luchtalarm en moest er zo rap mogelijk geschuild worden in de kelders van het omliggende. Ook 's nachts moest men paraat zijn om van uit de hangmatten naar de kelders te vluchten. Daarom werden de klederen 's avonds onder de hangmat gelegd. Het gebeurde eens dat er luchtalarm was. Iedereen was naar de kelder gevlucht. De directeur stelde vast dat er een jongen te kort was. Vlug naar de slaapzaal. Hij hoorde ergens een bom inslaan. Toen heeft hij de vastslapende jongen opgepakt in zijn armen en heeft hem naar de kelder gedragen.

Bombardementen, vliegtuiggeronk en verwarring bij de Duitsers voorspelden dat het einde nabij was.

Met de bevrijding in mei 1944 werden de lessen gestaakt en gingen de jongens in verlof.

Adieu Brugge ! We danken U voor de gastvrijheid.

Toch houden we liever van een blauwe zee, dan van een witte meelfabriek.

4. DE B. 622.

Welk vaartuig was de B.622 of de O.113 of de B.75 ?

Het was een Blankenbergse visserssloep, eigendom van de rederij "Pêcheries à Vapeur" van Oostende, gebouwd bij A. Deweert in 1941. (10 BT, 11m. lang, 3,10m. breed).

Dit vaartuig werd uitgerust in 1942 met de "Kromhout" motor van de Ibis. (25 PK) Zo werd een overeenkomst gesloten tussen de rederij en de Ibis voor exploitatie gedurende de oorlog. De rederij verdeelde de winsten er van op bazis van 65% voor zichzelf en 35% voor de Ibis.

Die opbrengst moest geldmiddelen verschaffen aan de school om de oorlog te doorworstelen.

In december 1942 nam het vaartuig deel aan de haringvangst voor Duinkerken. De Duitsers verleenden toelating om in konvooi te gaan vissen onder hun begeleiding.

Van die haring is er echter niet veel op de ibistafel terechtgekomen. Brugge was te ver.

De B.622 heeft gevaren tot juli 1947 en werd dan verkocht.

---

5. DE IBISGEBOUWEN IN DE OORLOG.

Ze werden op 28 augustus 1940 opgeëist door de Duitse troepen en bleven dit tot in april 1941. Daarna hebben de gebouwen gedurende de rest van de oorlog leeg gestaan. Tijdens de bombardementen kwamen burgers uit de omtrek schuilen en slapen in de kelders. Bij de bevrijding werd het Ibisgebouw bezet door de Engelse troepen. Een tijdje ook verbleef de Witte brigade er in. Toen de oorlog gedaan was waren de gebouwen zwaar beschadigd. Over de twee Ibisschepen O.178 en O.179, beide naar Engeland gevlucht, wist men gedurende de oorlog helemaal niets.

F) EEN KWARTEEUW VAN DE IBIS-STORY.

1. Het naoorlogs herstel.

De schoolwerkzaamheden werden na de oorlog hervat volgens het systeem van voor de oorlog. De personeelsleden waren nagenoeg dezelfde gebleven. Er kwam een secretaris bij om de administratieve taak van de directeur te verlichten. Een nieuwe onderdirecteur werd niet meer aangesteld.

Het leerlingenaantal groeide geleidelijk aan.

Tot grote teleurstelling van de directie en de leerkrachten van de school slaagde geen enkele van de tien kandidaten leerling-schipper in het schriftelijk eksamen voor de Centrale Commissie aan de Zeevaartschool te Oostende in het jaar 1946.

Er werd een enquete gedaan door de afgevaardigde-beheerder om de oorzaak daarvan op te speuren, want dit was een feit zonder voorgaande in de Ibisgeschiedenis. De oorlog zat daar wel voor iets tussen, maar gans de manier van onderwijs was niet meer aangepast aan de eisen, die gesteld werden op het eksamen. Tevens werden geen leerlingen meer ingescheept op de varende eenheden en dit wegens het mijngevaar. Het Ibisonderwijs dat afgestemd was op de praktijk leed er geweldig onder. De leerkrachten bezaten de theoretische stof, die nu gesteld werd zelf niet. Tienjarige Ibisknapen moesten begrippen verwerken, die in de vierde graadklassen aan bod kwamen. Omspringen met logaritmetafels en begrippen van driehoeksmeetkunde gingen boven hun petje.

Aan de reorganisatie van het Visserijonderwijs had men reeds gedacht in 1933 toen aan het Technisch Onderwijs in haar geheel een rationele en methodische uitbreiding werd gegeven (Koninklijk Besluit van 9 maart 1933). De visserijscholen, die nochtans ook de voorbereiding tot het uitoefenen van een beroep voor doel hadden, vielen buiten de Code van het Technisch Onderwijs.

Men had geen rekening gehouden met deze kleine minderheid. De visserijscholen moesten zichzelf redden. Het Bestuur van het Zeewezen nam het probleem zelf ter studie. In 1939 kwam men klaar met een ontwerpreglement tot inrichting van de visserijscholen. Wat kwam er uit de bus ?

Inrichting van het onderwijs

1) In het lager visserij-onderwijs worden de jongens opgenomen van hun 12 jaar af.
   Twee studiejaren met een leerplan algemeen onderwijs en een leerplan visserij-onderwijs met beperkte kennis over zeevaart, mekaniek en motoren. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen dek en motoren. Na deze twee jaar ontvangt de leerling het getuigschrift van scheepsjongen.
2) Het bijzonder onderwijs dat een derde studiejaar omvat staat open voor de jongens, die zich willen opwerken om later schipper te worden. Er zou een sectie dek en een sectie motoren zijn.

De voorziene inrichting der scholen was geregeld volgens de grondbeginselen van het Technisch Onderwijs, rekening gehouden met de bijzonderheden van het vissersberoep.

Om het brevet van schipper of van motorist te bekomen werden avond- en zondagleergangen gepland.

Het inrichtingsreglement voor de visserijscholen kreeg zijn definitieve vorm op 14 februari 1940.

In de maanden maart en april 1940 vergaderde de Subcommissie van de Hoge Raad voor het Zeevisserijonderwijs herhaalde keren op het Stadhuis te Oostende onder voorzitterschap van de Heer Gouverneur Baels. Deze subcommissie hield zich bezig met de bestudering van de praktische uitwerking en verbeteringen van het inrichtingsreglement. De laatste vergadering greep plaats op 18 april 1940. De dreigende oorlogsomstandigheden deden alle activiteiten stopzetten.

Vermeldenswaard is dat in deze subcommissie een Hoofdinspecteur van het Technisch Onderwijs en een Provinciaal inspecteur van het Lager Onderwijs zetelden, naast gewezen schippers, directeurs van het Zeewezen en de Visserijscholen, alsook schepenen van gemeenten.

Na de oorlog werden de werkzaamheden hervat door een nieuwe commissie en werden de leerplannen definitief uitgewerkt.

In september 1947 kreeg men van het Bestuur van het Zeewezen de schoolprogramma's voor de drie studiejaren van de visserijscholen. Tevens werden de eksamenprogramma's samengesteld voor

scheepsjongen (na twee jaar visserijschool)
aspirant-schipper (na drie jaar visserijschool)
Schipper ter kustvisserij
Schipper tweede klasse (zonder diploma aspirant)
Schipper tweede klasse (met diploma aspirant)
Schipper ter visserij (eerste klasse)

De onderwijsprogramma's voor motoristen moesten in voege gebracht worden in het schooljaar 1948 en waren als volgt samengesteld :

1) Motorist ter kustvisserij van 36 tot 100 pk
2) Motorist ter visserij van 350 pk (eerste en tweede studiejaar visserijschool)
3) Motorist ter visserij tot 350 pk (avondkursus op de Zeevaartschool).
4) Aspirant-machinist ter visserij en ter kustvaart (eerste en tweede studiejaar Rijkszeevaartschool).

Het oud stelsel van diploma's en brevetten voor motoristen werd vervangen door een nieuw, waarvan machinist ter visserij (350 pk en meer) het hoogste brevet was.

De leerprogramma's, eksamenprogramma's, brevetten en diploma's ondergingen tot vandaag (1972) geen grondige basiswijzigingen.

Wat gebeurde nu met de toepassing van al deze programma's in de Ibis ?

De jongens waren ingedeeld in drie klassen en hun leeftijd varieerde van zeven tot veertien jaar. In andere visserijscholen werden er maar jongens aangenomen vanaf de leeftijd van twaalf jaar.

De kleinste Ibisknaapjes kregen een onderwijsprogramma voorgeschoteld dat normaal bestemd was voor leerlingen die het lager onderwijs achter de rug hadden. Het zeevaartprogramma kreeg zijn hoogtepunt in het principp der plaatsbepaling door middel van twee hoogtelijnen (Marcq St. Hilaire-methode) en dit in de Ibis voor dertien- en veertienjarigen.

De leraar stak de armen in de lucht en zei "Dit ganse programma heeft voor mijn jeugdige leerlingen niets anders te betekenen dan dressuur en hersenvulling. Het heeft met opvoeding en opleiding niets gemeen".

De inspecteur van het visserij-onderwijs bezocht in die tijd herhaaldelijk de school en maakte rapport aan de Directeur-Generaal van het Zeewezen. De Directeur-Generaal drong aan op een oplossing. Wat kon men doen? De te jonge kinderen de school doen verlaten ?

Dat was meer dan de helft van de schoolbevolking. Daarbij, waar moesten ze naartoe ? Het waren wezen, half-wezen en sociale gevallen. Een lagere school oprichten ? In welke lokalen ? Wie zou dat betalen? De toestand bleef status quo en men kon niet anders dan door de vingers zien voor de Ibis. Men zou proberen aan de school uitbreiding te geven. Een terrein van 3.400 m2 eertijds toebehorende aan de aangrenzende kloosterschool werd aangekocht en bij de Ibisgebouwen gevoegd. Dit was al overwogen geweest in 1937, en kon nu tien jaar later verwezenlijkt worden.

Een projekt werd ontworpen om een overdekt en verwarmd zwembad te installeren op deze gronden. Men zou het zwembad ook toegankelijk maken voor ander publiek, gezien men beschikte over een afzonderlijke toegang van op de straat. Dit zou de schoolwerkzaamheden niet storen. Tevens zou men met de "entrees" van het publiek de onkosten van het verwarmen van het zwembad kunnen dekken en zouden de leerlingen zwemles krijgen, die aan de Ibis geen duit kostte.

Om dit projekt te verwezenlijken was een kapitaaltje nodig en men vond niemand om het bij elkaar te scharrelen. Het projekt ging de archievenkamer in om misschien in betere tijden van onder het stof gehaald te worden. Het Ibisvaartuig 0.179 had in 1947 wel een zuivere winst van meer dan 800.000 Fr gemaakt, maar het geld moest dienen om de achterstallige annuiteiten van de oorlog te betalen. Neen, op school was het in die tijd een arm leven. De suikerklontjes voor de pap moesten geteld worden en de potloden om in klas te gebruiken moesten in stukken gezaagd om alle leerlingen te gerieven. Eens, toen de kok de getelde klontjes in de grote papketel had geworpen wist een slimme stoute leerling, die hielp in de keuken, die klontjes te bemachtigen. Hij had vooraf in de papketel een casserolletje, voorzien van een fijn draadje aan ieder oor, neergelaten. Toen de kok de rug gekeerd was, wist hij vliegensvlug het casserolletje uit de grote ketel door middel van de twee fijne touwtjes naar omhoog te halen en de met melk doordrenkte klontjes in zijn broekzakken weg te moffelen, om ze later op het WC op te knabbelen.

Spijts die rantsoenmaatregelen werd er toch feest gevierd in de Ibis. Ter gelegenheid van de plechtige Kommunie in 1948 op 17 mei mochten de familieleden van de kommunikanten ook hun voeten onder de Ibistafel steken. Weer werd een nieuwe traditie geschapen, die zou duren tot 1971. De Plechtige Kommunie greep steeds plaats op Pinksteren.

Het moet ook rond deze tijd geweest zijn in 1948 toen er een voorval in gangsterstijl plaats greep. Vier leerlingen waren ingezet bij het aardappelen schillen. Op zeker ogenblik ontstond er ruzie rond de aardappelmand en de ruzie liep uit op gevecht, waarbij een leerling een andere leerling een messteek toebracht in de buik. Het hele gevalletje kende een staartje en de schuldige moest voor de Kinderrechtbank verschijnen te Brugge. Gelukkig herstelde de gekwetste goed. Ook rond diezelfde tijd vatte men het plan op een gedenkteken op te richten voor al de gesneuvelden van de Ibis in de beide wereldoorlogen.

Er werden opzoekingen gedaan bij het waterschoutsambt en er werd navraag gedaan in de kustgemeenten om de gesneuvelde Ibisleerlingen te kennen. Zelfs in 1947 waren nog oud-leerlingen omgekomen op zee door het mijngevaar dat een dreigende nasleep van de oorlog voor onze vissers bleef. Na de opzoekingen kwam men tot de bevinding dat er niet minder dan 34 leerlingen op zee waren omgekomen, waarvan drie gedurende de eerste wereldoorlog en 31 gedurende de tweede wereldoorlog. Achteraf liet een vader weten dat hij bij de onthulling van de gedenkplaat maar één naam ontdekt had van zijn twee gesneuvelde Ibiszonen nl Ghys Kamiel en Ghys Albert. Zo komt het dat er op het herdenkingsprentje maar 34 namen staan terwijl in feite 35 Ibisleerlingen als helden van de zee mochten beschouwd worden. De onthulling gebeurde op 23 september 1948 in tegenwoordigheid van Mgr Lamiroy, bisschop van Brugge, Minister Vanacker en Goeverneur Van Outryve d'Ydewalle. De directeur ontving het pauselijk ereteken, uit de handen van de bisschop van Brugge.

De marmeren gedenkplaat in de inkomhall van de Ibis werd versierd met een gesmede palm die geschonken was door de meester-paswerker Mahieu G.

Zeven dagen na die plechtigheid kreeg de Ibis een geschenk van een reder in de vorm van een roeiboot, wat de roeibootvloot op drie eenheden bracht.

Nu het oorlogsgeweld voor goed uit de lucht was kon men aan wat blijder geluid denken, dan aan het gedonder van kanonnen en het gefluit van kogels. Er zou een kliek opgericht worden. Majoor Fossaert de stichter van het Ibispeterschap zou daarvoor zorgen. Het eerste wat geschonken werd was een tamboermajoorstok. Sommige jongens dachten dat het een nieuwsoortig straf- of foltertuig was, bestemd voor deze die gaarne "moosten". Daarna kwam deeltje voor deeltje het instrumentaria voor een volwaardige "kliek" op de Ibis toe, naargelang de brave majoor de nodige centjes bij elkaar kreeg om trommels, trompetten en wimpels te kopen. En er werd geblazen en gerettetet, dat horen en zien verging.

Een bijzondere leermeester leerde de toekomstige visserszonen een processiemarsch en zo kreeg de Ibiskliek haar debuut op 24 juli 1949 ter gelegenheid van de Zeewijding te Bredene aan zee.

Op 1 februari 1949 werd de Directeur Cambier G. op rust gesteld na bijna 43 jaar zijn hart en ziel gegeven te hebben in vaderlijke gestrengheid aan al zijn kwekelingen. Hij werd opgevolgd door de Heer Wessels, die bevelhebber was geweest op het hydrografisch vaartuig "Paster Pype". Deze nieuwe dynamische directeur mocht echter niet voor lang het Ibisroer in handen houden, want op 5 mei 1951 moest de nog jonge Ibiskliek het "Te velde" blazen ter gelegenheid van de begrafenis van de nieuwe Directeur, overleden na een kortstondige ziekte.

2. Uitbouw van het Onderwijs.

Tijdens het anderhalf jaar bestuursschap van directeur Wessels gebeurde een merkwaardige verandering in de structuur van het onderwijs van de Ibis. Het programma werd gewijzigd en werd aangepast aan het officieel reglement van het Bestuur van Openbaar Onderwijs. Zo werden de twee bestaande lagere klassen omvormd tot een aanneembare lagere school met twee onderwijzers, waarvan de oudste indienst schoolhoofd werd. Iedere klas omvatte drie studiejaren en nu werden de lagere schoollessen zoals in andere scholen gedurende de dag gegeven. De derde klas was dan de eigenlijke visserijschool, waar gedurende de dag praktijklessen werden gegeven en avondonderwijs moest voorbereiden op de eksamens van de Zeevaartschool. Door de splitsing in twee afdelingen door te voeren zou er beter kunnen beantwoord worden aan het leerprogramma dat in 1947 was opgelegd. Nochtans was de taak van de onderwijzers zeker niet gemakkelijk, gezien ze nu in ieder klas moesten les geven op drie niveau's. Vele uurtjes waarvoor ze niet betaald werden brachten ze door op school om toch maar het beste uit hun leerlingen te halen. De toestand van drieledige lagere klassen heeft negen schooljaren geduurd (van 1950 tot 1959). Het schoolhoofd werd daarbij nog belast met avondlessen in de derde klas.

Dat was voor hem een totaal vreemd programma, dat hij zeker niet op de normaalschool geleerd had. Om zich daarin te bekwamen en volgens de eisen die gesteld werden ging het schoolhoofd cursussen volgen aan de Zeevaartschool te Oostende om het getuigschrift van bekwaamheid in Visserijonderwijs te bekomen. De leerstof van deze cursussen omvatte het theoretisch gedeelte van het programma schipper ter visserij eerste eerste klasse. Een paar jaar later ging zijn collega zich ook bijscholen op de Zeevaartschool.

In 1959, ingevolge het Schoolpakt, kon men de lagere afdeling uitbreiden tot drie graadklassen. De directie oordeelde het opportuun een onderwijzeres aan te stellen om de kleinsten van de Ibis in het eerste en tweede studiejaar ook wat moederlijke bezorgdheid te geven. Dat was nieuw in de Ibis. Nog nooit was een vrouwelijk lid in het opvoedend personeel geweest.

In 1960 werd de Technische Afdeling als eigenlijke visserijafdeling met volledig dagonderwijs opgericht. Er waren aanvankelijk twee klassen, die men verder zou uitbreiden tot drie in 1968; de leergangen omvatten de drie studiejaren. Bij deze reorganisatie gingen de twee onderwijzers van de lagere afdeling over naar de technische en de onderwijzeres nam ontslag. Er kwam een volledig nieuw onderwijzend personeel in de lagere afdeling. In 1965 telde de derde graad van de lagere afdeling 40 leerlingen en kon van het Ministerie van Nationale Opvoeding bekomen worden dat de klas gesplitst werd. Daardoor telde de lagere afdeling van dan af vier klassen. In 1969 ontstond de afdeling Bijzonder Onderwijs.

De tijd van de zeilschepen, de stoomtreilers en het eigen vastliggend opleidingsschip lag ver achter de rug. Mijnheer Fr. Hennaert was het laatste personeelslid (oud-leerling-toezichter en praktijkleraar) dat er nog van kon meespreken. Hij ging op 1 juli 1964 op rust.

Toch werd de praktijkopleiding aan boord niet uit het oog verloren. Sedert 1953 scheepten de leerlingen van het derde jaar in aan boord van het zeewetenschappelijk opzoekingsschip de "Hinders" om de techniek van het vissen te leren.

Aan boord van het opleidingsschip "Commandant Fourcault" van de zeevaartschool werd eveneens ingescheept om de navigatie te leren.

De inschepingen bestonden enkel uit korte dagreisjes. Op ieder schip gebeurde dit ongeveer een zestal keren per jaar. Waarom zo weinig ? Deze schepen stonden ook ten dienste van andere visserijscholen en moesten eigenlijk de visserij-opleiding in cummulatie nemen van hun eigenlijke opdrachten. Zo heeft de Ibis in het laatste kwarteeuw van haar story veel van het maritiem aspekt verloren, en is meer en meer een doodgewoon internaat geworden. De schoolse opleiding was veel meer theorie geworden dan praktijk.

Toch zingen de Ibisjongens nog met volle moed hun lied.

IBIS - LIED. Wijze "De Zwarte Leeuw"

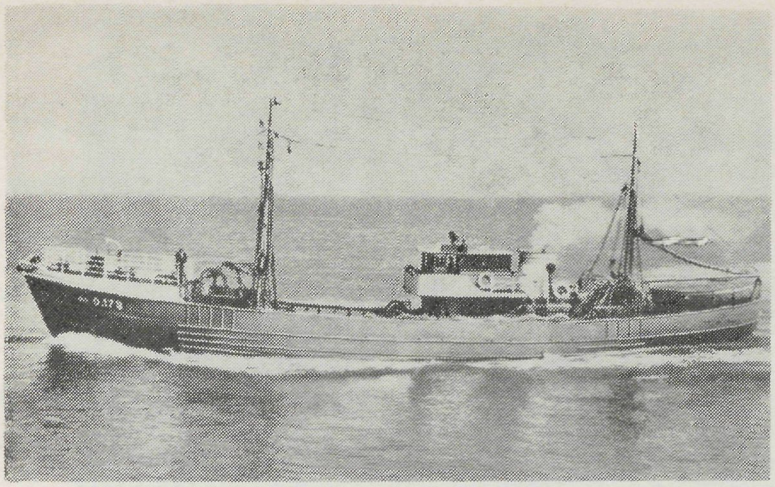
Wij zijn de vrome visserszonen
van 't edel Vlaamse duinenland
Wijzijn de knapen van de Ibis
waartoe ons hart, ons liefd' ontvlamt.
De dageraad is pas ontloken
voor ons ja, koene vissersbloed.
De zee hier bij ons Lieve Vlaanderen
bevaren wij met ernst en moed.

\- - -

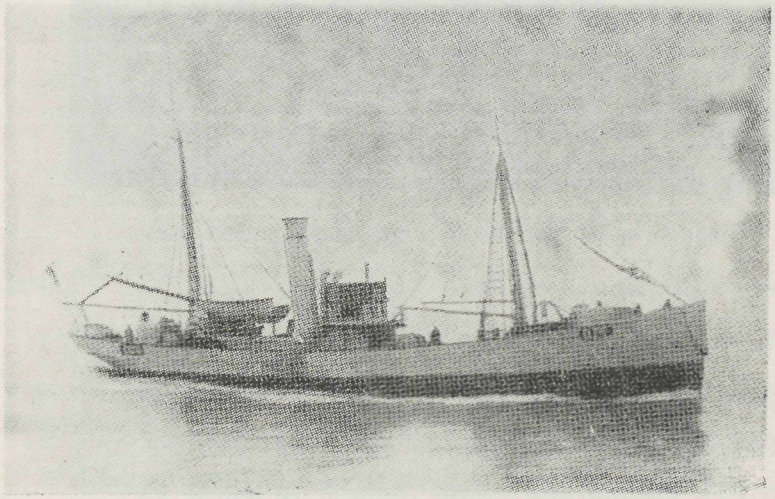
Op zee gaan wij ons leven slijten
vol vreugd en vol tevredenheid.
Die grote plas doet ons niet wijken.
Wij zijn voor 't onweer steeds bereid.
Wij varen ver van de kusten
en vissen met een trouw gemoed.
Het schip voldoet ook onze lusten
verheugt ons hart, verkloekt ons bloed.

\- - - - - - - - -

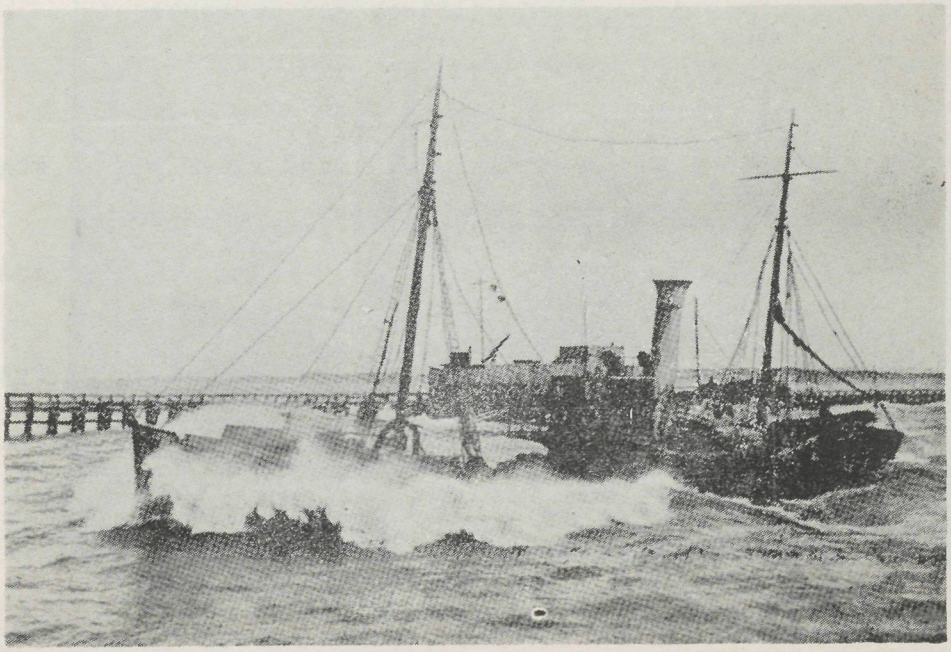
17



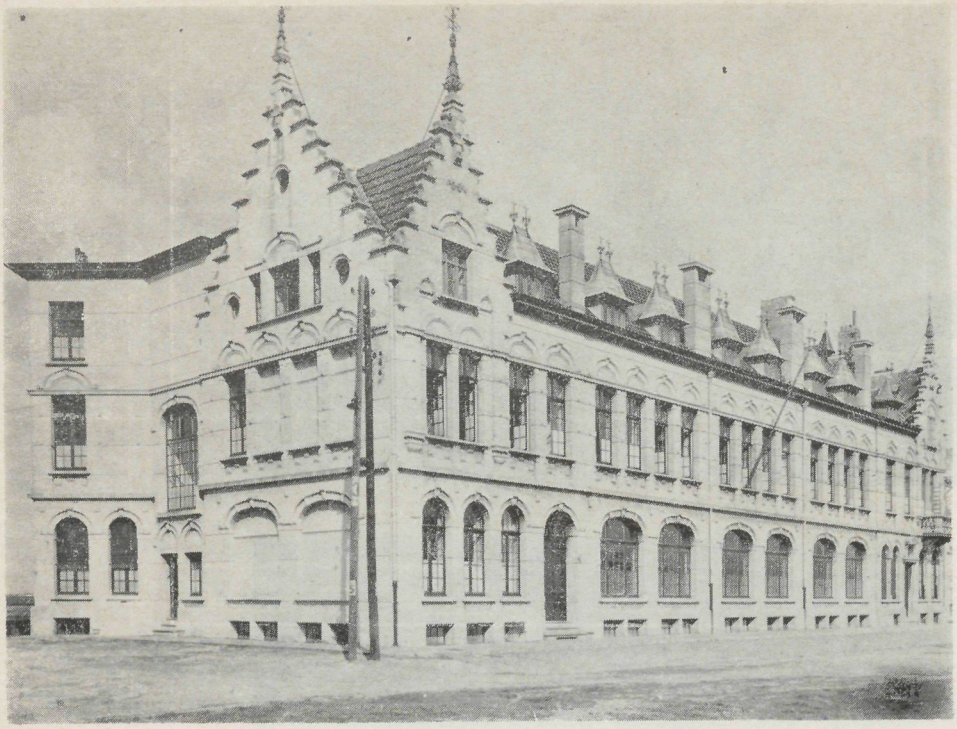
14



15



18



16

3. VERRUIMING VAN DE GEBOUWEN.

Er werden dikwijls kwesties aan de dagorde gebracht betreffende de verbeteringen aan de gebouwen en aan de inrichtingen van de school, voornamelijk kwesties van verlichting, verwarming, enz. Deze verbeteringen werden geëist door het Departement van Verkeerswezen.

Immers, op 2 augustus 1952 was er met de Staat een Conventie afgesloten om aan de Ibis de mogelijkheid te geven haar werkzaamheden verder te zetten. Er werd overeengekomen :

Art.1. Het K.W.Ibis stelt voor de duur van deze overeenkomst, kosteloos ter beschikking van de Belgische Staat de instelling en aanhorigheden, waarvan het eigenaar is op Sas-Slijkens-Oostende, alsmede haar materieel, zonder enige uitsluiting, en inbegrepen de schooltreiler of treilers, waarvan het eigenaar is of mocht worden.

Art.2. De Staat verbindt zich het onderhoud van gezegde eigendommen te zijnen laste te nemen met uitzondering evenwel van de zeeschepen, welke ten laste blijven van de VZW.
Hij (Ministerie van Verkeerswezen) waarborgt de betaling van de wedden, lonen, enz. verbonden aan de functies van het personeel van de Ibisschool, doch met uitzondering van deze verbonden aan de functies van het personeel van de afdeling lager onderwijs en van de bemanning van de schooltreilers.

Art.4. De Staat neemt te zijne laste de kosten van uitrusting, voeding, scholing en onderhoud van de kinderen.

Art.5. Het aantal leerlingen die de voordelen van het internaat mogen genieten is beperkt tot 90.

Art.7. Benevens zijn afdeling Vakonderwijs, zal het K.W.Ibis ook een afdeling lager onderwijs in stand houden voor zover kinderen van minder dan 12 jaar aanwezig zijn in het internaat. Beide afdelingen zullen voldoen aan de ter zake door de wetten of reglementen gestelde eisen.

Bovendien zal het Werk de beroepsvorming van de leerlingen aan boord van Staatsschepen mogen inrichten in akkoord met de vertegenwoordigers van de Staat.

Wanneer de nieuwbenoemde directeur de Heer David René op 11 september 1952 als derde "kapitein" het Ibisroer overnam, werd hij onmiddellijk geconfronteerd met de gevolgen van de Konventie. De laatste schooltreiler 0.179 werd verkocht en alle aandacht moest nu naar de walinstallaties gaan.

Men zou met de verbeteringswerken beginnen in 1953.

De natuur zelf kwam het plan verijdelen. In de stormnacht van 1 februari 1953, die voor de Belgische en de Nederlandse kust een katastrofe was, brachten de ontketende elementen de Ibis zware averij toe. Gans de kelderverdieping liep onder water en er was voor een half miljoen frank schade.

Vijf maand na het aanvaarden van zijn directeursschap mocht Mr David meer bouwheer dan kapitein spelen. Dit heeft zo bijna heel zijn ambtsperiode geduurd. Naast de jongens in de school waren er bijna bestendig metsers, timmerlui en stukadoors aan het werk. De herstellingen van de overstromingsrampschade stelden de verruiming en verbeteringen voor twee jaartjes uit.

Eindelijk begon men in 1955 met de plaatsing van de centrale verwarming in gans het gebouw. De sanitaire inrichtingen werden in de kelderverdieping aangebracht. De drie slaapzalen werden tot één slaapzaal omgevormd na afbreken van de tussenmuren. De leerlingen kregen metalen bedden in plaats van hangmatten.

Een jaar later in 1956 werd de vleugel van het gebouw langs de Noordede, met 21 meter verlengd. Daarin kwam het proviandmagazijn, een personeelslokaal, twee klassen en op het einde een kleine overdekte speelplaats. Een gedeelte van het plein werd gebetonneerd om te dienen als "basket-ballveld".

In 1957 werd de turn- en feestzaal gebouwd, daar waar vroeger de oude zaal Patria was. Een jaar later kwam er een voetpad bij.

Toen de Heer Caestecker Hubert op 1 mei 1959 tot vierde Ibis-directeur benoemd werd, waren de gebouwen er en moest er begonnen worden met ze zoveel mogelijk ook komfortabel in te richten.

Wat in vele internaten allang verworven was en gemeen goed, behoorde in de Ibis nog bij de super-luxe artikelen.

Jaar na jaar kon de materiële toestand verbeterd en uitgebreid worden. We vermelden: gasfornuizen in de keuken in de plaats van de oude kachel, waarvan de roosters in stukken vielen; aftandse naaimachines vervangen door electrische, een droogzwierder voor het vele wasgoed, vernieuwing van gans de slaapzaaluitrusting, inrichting van de turnzaal en speelzaaltjes, vernieuwing van alle reftermobilair, enz. Aan de didactische uitrusting werd ook veel zorg besteed en de laatste aanwinst is een retroskoop, om schematische tekeningen te projecteren.

\- - - - - -

4. UITBOUW VAN HET INTERNAAT.

Reeds in 1954 werd een kaderuitbreiding vooropgesteld.
Tot 1963 moest het internaat het stellen met vier toezichters. Gewoonlijk was er maar één toezichter voor de 90 leerlingen. Actief met de leerlingen bezig zijn was onmogelijk. Men probeerde de leerlingen in drie groepen in te delen: "De Bruinvissen"-"De Zeehonden"- en de "Zeeleeuwen". Het internaatsleven zou meer het cachet van jeugdbeweging krijgen. Van die poging werd afgezien toen outsiders in 1960 hulp kwamen bieden om de vrije tijd van de jongens te vullen. Door leiders en leidsters van de scouts werd een Ibisscoutsgroep gesticht. De "Jan Bart" scoutsgroep had haar activiteiten op de woensdagnamiddag en in de week-ends. Tijdens de vakantie werden ook kampen georganiseerd. Juffrouw Adri Vermeesch, beter gekend bij de jongens als "Akela" heeft samen met haar leidsters vele van haar vrije uurtjes voor de Ibisknapen gegeven gedurende verscheidene jaren.

De Rotaract-Paul Harris kring, die jonge mensen uit de burgersklasse groepeert, kwam ook helpen, door het jaarlijks inrichten van

zomerkampen.

De zo broodnodige affectieve opvoeding van de sociaal-gehandicapte begon stilaan te verbeteren. Wanneer in 1963 twee jonge dynamische toezichters bijkwamen kon gedacht worden aan actief met de jongens bezig zijn. De toezichters gingen cursus volgen te Brussel om het opvoedersdiploma te verwerven. De cursustijd betekende echter in de weekends vermindering aan personeel.

In 1968 waren de studies achter de rug en de Ibis was vijf gediplomeerde opvoeders rijk. De vroegere vrije tijdsbesteding, die bestond uit karweien doen, netten breien of speelplaatsslenteren verdween. Er werd nu getekend, geschilderd, geknutseld, geboetseerd en geplakt. Voor dat alles waren vrije-tijdsateliers nodig. In 1964 werd een groot huis (eertijds een deel van het vroegere klooster) dat paalde aan de Ibis te koop gesteld. De Ibis kon het aankopen en een jaar later werd het in gebruik genomen. Het oude gebouw werd gaandeweg verfraaid en ingericht en omvat nu twee klaslokalen, een breizaal een ateliertje voor vrije expressie en een bergplaats voor toneelgerief. Op zolder kan er geknutseld worden en poppenkast gespeeld. Aangezien iedere opvoeder in kontakt komt met alle leerlingen gingen ze zich specialiseren in een bepaalde activiteit. Sportieve opvoeders leerden de jongens voetballen, basketten en volley-bal spelen, ook athletiek en stelten lopen. Een andere opvoeder met rennerstalenten leerde zijn gastjes op rollen fietsen. Weer een andere stopte ze melodica's en Orffinstrumenten in de hand en leerde ze een modern schlagertje spelen. Nog een andere gebruikte zijn theatertalenten om dramatisatie en toneel aan te leren. Teken- en schrijverstalenten werden ontdekt en de Ibiskrant kwam tot stand.

Stilaan was de hulp van buitenstaanders bij het opvoedingswerk overbodig geworden. In 1968 werd de scoutsgroep ontbonden. In 1971 kwamen nog twee opvoeders bij, maar de dienstprestatie van de opvoeders verminderde. Nu komen onze Ibisjongens in de vrije tijd in kontakt met acht talentvolle opvoeders, die elk een beetje op hun eigen gespecialiseerd terrein werken.

5. VIERING VIJFTIGJARIG BESTAAN.

Tengevolge van onvoorziene omstandigheden kon die viering niet dag op dag, dit is op 6 juli 1956 doorgaan.

De Voorzitter Ernest John Solvay wilde koninklijke luister aan de plechtigheid verlenen. Op 4 oktober 1956 liet de secretaris van Koning Leopold III weten, dat zijn zoon Prins Alexander het Ere-voorzitterschap van het Werk aanvaardde en de viering zou bijwonen.

In een buitengewone vergadering van de Beheerraad op 10 oktober 1956 werden voor de plechtigheid nog eens alle puntjes op de i's gezet. Het programma begon al 's morgens te 9 uur, toen een jeep van de Rijkswacht de auto van de Prins opwachtte aan het rondpunt van de autostrade te Oostende. Te 9.30u. celebreerde Mgr. Desmedt, Bisschop van Brugge, een dankmis in de St. Jozefskerk van Bredene. Na de mis vertrok een stoet van personaliteiten, oud-leerlingen en leerlingen naar de school. Eerst legde de Prins een tuil neer voor de herdenkingsplaat van de gesneuvelde Ibisjongens. De Ibiskliek en de Gemeentelijke Harmonie van Bredene zorgden voor de gepaste muzikale omlijsting. Daarna had een akademische zitting plaats in de feestzaal van de school. Vervolgens reed men naar Oostende om de Prins toe te laten bloemen neer te leggen bij de monumenten van de gesneuvelden.

Te 13 uur werd een lunch aangeboden op de school.

Vele oud-leerlingen woonden de plechtigheid bij. Toen hun oud-directeur ze bij elkaar riep om stoet te vormen, gingen ze braafjes per drie in de rij staan zoals ze dat vroeger geleerd hadden.

Het feest zou ook het startpunt zijn voor een Oud-leerlingenbond. Er werd zelfs aan een voorzitter gedacht. De oud-leerling Frederic Vanderwal of beter gekend als"Fré Walle", één van de beste schippers van de vloot, werd met die taak bedacht.

Men had opzoekingen gedaan bij de Gemeentebesturen en de Waterschoutsambten alsook oproepen in de lokale Pers om de oud-leerlingen terug te vinden. Sommigen waren gestorven of gesneuveld en van anderen wist men helemaal niets meer.

Zelfs was er een leerling bij, die in 1914 naar Amerika vertrokken was als scheepsjongen aan boord van de "Katanga" en nooit meer terugkeerde. Gustaaf Depreiter, stamnummer 55 was in Jersey-city gebleven en had zijn geluk beproefd bij Uncle Sam.

- - - - - - -

6. BIJZONDERE FEITEN.

11 mei 1957 - De leerlingen op zeetrip van Oostende naar Boulogne aan boord van de mailboot "Roi Leopold III". De leerlingen voelden zich verschrikkelijk in hun nopjes op dit nieuw schip, dat nog maar een jaar in de vaart was.

1958 - Wereldtentoonstelling te Brussel. De Ibis vormt de erehaag bij het openen van het Paviljoen van de Landbouw, de Jacht en de Visserij.

28 juni 1962 - De oudste burger van Brussel "Manneke Pis" krijgt een Ibisuniform.

26 oktober 1965 tot 23 december 1965 -Geelzuchtepidemie in de school. Er worden 15 gevallen gemeld. De leerlingen werden vier weken geconsigneerd in de school. Alle personeel werd ingeënt.

Kerstverlof 1966 - Tien jongens en twee personeelsleden vertrekken met een militair vliegtuig, naar Bastia (Corsica). Deze reis was aangeboden door de Belgische Strijdkrachten op Corsica.

1967 - Van 4 tot 24 juli - Een tweede vliegtuigreis naar Corsica. Er zijn twintig leerlingen en vier personeelsleden mee. De Ibis kampeert in legertenten.

1968 - Tentoonstelling "Zeesimfonie" in de lokalen van de school.

februari - Het was een prestatie in teamwork van het personeel. Een achttal marine-schilders namen er aan deel. Scheepsmodellen, een schelpenverzameling, opgezette zeevogels in een stranddecor, aquariums met Noordzeevis, zeevaartinstrumenten en een Ibis-story in fotomateriaal, lokten meer

dan duizend bezoekers, spijts het gure weer en de felle sneeuwval.

1970 - Tweede Personeelsfeest van de Ibis met het orkest van Ron Davis, de beloftevolle Bredense zanger die aan de gevolgen van een auto-ongeluk op 22 januari 1971 overleden is.

-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-=-

WE ZOUDEN ALLEN ZEER DANKBAAR ZIJN DIE ONS, NIET-BESCHREVEN VERMELDENSWAARDIGE FEITEN OF ANEKDOTEN, WETEN MEE TE DELEN.

COELUS ROBERT.
Schoolhoofd K.W. Ibis
Prinses Elisabethlaan 1
8401 - Bredene.

H E E M K R I N G " T E R C U E R E " E I N D E I 9 7 2

++

BEHEERRAAD

Hoofdman	Belpaeme Noël
Onderhoofdman	Eeckhout Raoul
Secretaris	Van Steenkiste Roland
Penningmeester	Defever Julia -postrekening 547808

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN SCHEPENEN VAN DE GEMEENTE BREDENE

Burgemeester	Albert Claeys
Schepenen	Lagast Raymond
	Van Hooren Raymond
	Beeckaert Roger

MEDEBEHEERDERS

Cattrijsse Willy
Desopper Georges
Devriendt Willy
Fischer André
Fonteyne Gilberte
Geselle Camille
Gevaert Fernand
Landsoght Jacques
Terreyn Henriette
Vandecasteele Louis
Roland Versluys

EREVOORZITTER	Verbanck Richard
Ereleden	Penninck Jozef-Legeweg I33 St-Andries
	Farazijn Daniël-Groeningestr 77 Gent

TWEEMAANDELIJKS MEDEDELINGSBLAD : R O E P S T E E N

+++++++
+++++
+++
+

ACTIVITEITEN I 9 7 2 HEEMKRING " T E R C U E R E "

==========

I Zondag I6 januari : " Boerderijen van Bredene "
Stichting werkgroep

2 Tentoonstelling Walter Seys / Willem Vermandere
Vernissage :vrijdag 28 januari
Tentoonstellingsdagen : van 29/I tot en met 6/2

3 WILLEM VERMANDERE avond : dinsdag I/2
Kleinkunstavond - volksliederen

4 Zaterdag 5 februari : Jaarlijks TER CUERE feestmaal

5 MOSSELSOUPER : 26/2

6 Zaterdag II maart : Geleid bezoek aan het Gemeentehuis van Wenduyne

7 Zondag I2 maart : jaarlijkse algemene statutaire vergadering

8 Vrijdag 7 april : Bezoek aan het archief van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde , afdeling Oostende - Kust

9 Toneelavond ingericht door het DF-Sas en Dorp , in samenwerking met TER CUERE

IO Feitelijke opening van het heem , receptie met geleid bezoek van het Gemeentebestuur . (28/4)

II Zondag 4 juni : Deelname aan de 25 e Cavalcade met folklorische wagen : " Admiraal Popham "

I2 Zaterdag IO juni : uitstap naar de kolenmijnen en Bokrijk ingericht door DF. Sas en Dorp in samenwerking met TER CUERE

I3 Zaterdag IO juni - Opgravingen op het strand te Klemskerke codenaam " Wackerbout "

I4 Zondag 25 juni : Ter Cuere-zoektocht

I5 Woensdag 28 juni : Prijsuitreiking Zoektocht met gezellig samenzijn

I6 Demonstratie strandvisserij : Zaterdag 8 juli

I7 6 juli t/m I6 augustus : Tentoonstelling Bredene vroeger en nu , en Zeefauna

I8 IO september : Folkloristische Koekezondag
Kinderspelen
Wedstrijd ringsteken
Wedstrijd op de toptafel

I9 Zondag 24 september Geleid bezoek aan de watermolens van de Zwalmvallei

20 Uitgifte " Ter Cuere Watermolen - brochure " 24/9

21 Maandag I oktober
Oprichtingsvergadering werkgroep " Oude Zichtkaarten "
22 Vrijdag 20 oktober
Ontvangst met geleid bezoek aan het heem, archief en verzamelingen van de heemkring , van de Vlaamse Vereniging voor Familiekunde , afdeling Oostende-Kust .
23 Maandag 23 october
Eerste vergadering van de werkgroep " Oude Zichtkaarten "
24 Zaterdag 28 oktober
tweede opgravingsexpeditie " Wackerbout " op het strand
25 I en 2 november
Tentoonstelling Zichtkaarten, wijkpaviljoen Sas

26 Vrijdag 3 november
Tweede werkvergadering werkgroep " Oude Zichtkaarten "
27 Maandag I3 november
Derde werkvergadering werkgroep " Oude Zichtkaarten "
28 Uitgave " ROEPSTEEN " nrs. 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 & I0
29 Uitgifte Jaarboek I972
30 Maandelijkse bestuursvergaderingen , uitgezonderd juli en augustus .

Iedere zondag : van II tot I3 uur : ledenbijeenkomst in het heem : uitwisseling , reproduktie zeldzame dokumenten , bespreking nieuwe aanwinsten enz . (Aan te bevelen)

LEDENLIJST VAN DE HEEMKRING " TER CUERE " - BREDENE

Afgesloten op I december I972

Ameele Romain	Zuidstraat 6	Bredene
Aspeslagh Charles	Duinenstraat 25	Bredene
Aspeslagh L.A	Jozef II straat 25	Oostende
Backers Georges	Nukkerstraat 5	Bredene
Baillière Simon	Kastanjelaan 37	Stene
Ballegeer André	Meeuwenlaan II	Blankenberge
Bastin Yvan	Duinenstraat 347	Bredene
Beaumont Gaston	Hendrik Serruysl.42	Oostende
Beeckaert Roger	Steenovenstraat I3	Bredene
Beirens Arseen	Markt IO	De Haan
Belligh Camiel	Dorpstraat 82	Bredene
Belligh Gustaaf	Monnikenstraat I4	
Belpaeme Noel	Frankrijklaan 48	
Bertens Marcel	August Plovieplein 5	
Beyen Julien	Van Tyghemlaan 47	Oostende
Billiaert Roland	Breendonklaan 43	Bredene
Billiau Leo	Guido Gezellestr 37	
Blomme Edmond	Vanderstichelenstraat IO	Oostende
Boey Lucien	Zandstraat I5	Bredene
Boey Maurits	Zandstraat 65	
Boey Noel	Duinenstraat 52	
Boey René	Koerslaan 36	
Bolle Pierre	Pr. Elisabethlaan 72	
Bollenberg Albert	Brugse Stw I	
Bollenberg Henri	Zuidstraat I5	
Bollenberg Willy	Zuidstraat I3	
Bossaer Ray	Batterijstraat 40	Klemskerke
Boucquaert Jerome	Staessenstraat IO	Bredene
Boucquaert Leon	Fritz Vinckelaan 58	
Broucke Aimé	Veldstraat 88	
Broucke Henri	Lagravièrestraat 6	
Brouckxon Edward	Vuurtorenwijk	Oostende
Brouwers Johan	Gentstraat 46	Bredene
Bruyneel Roger	Brusselstraat I4	
Bruynooghe Dirk	Tarwestraat 22	Oostende
Bulcke William	Benediktijnerstraat 3	Bredene
Buttiens Alfons	Wierenstraat 39	Oostende
Caestecker Hubert	Pr. Elisabethlaan I	Bredene
Callebaut Guido	Hoefijzerlaan 3	
Callewaert	Dorpstraat 22	
Candaele Albert	Prins Albertlaan 42	
Cardon Romain	Pr. Elisabethlaan 80	
Cattrijsse Roger	Hoogwegel 47	Gistel

Cattrijsse Willy	Fritz Vinckelaan I04	Bredene
Cavereel A	Koninginnelaan 48	Oostende
Christiaen Marie-Rose	Veldstraat 3	Bredene
Claeys Albert	Kapellestraat 3I3	
Claeys Leon	Gentstraat 48	
Clicteur Omer	Driftweg 57	
Coelus Robert	Noordlaan 8	
Colpaert Alice	Sluizenstraat 3	
Colpaert Maurits	Kapellestraat 33	
Constant Maurice	Sluizenstraat 29	
Content Arseen	A. Liebaertstraat 48	Oostende
Cordy Paul	Berkenlaan II	Stene
Croos Firmin	Nukkerwijk 22	Bredene
Crucifix André	Breendonklaan 39	
Dangez Henri	Voorhavenlaan 80	Oostende
David Gustaaf	Breendonklaan 22	Bredene
Debaedts Nick	Mariakerkelaan 64	Oostende
Debaene Alois	August Plovieplein II	Bredene
Debeuckelaere Oscar	Dorpstraat 75	
Deblauwe Raoul	Buurtspoorwegstr 2	
Debrock Marcel	Nieuwstraat 76	
Debruyne André	Spaarzaamheidstr I4	
Debruyne Richard	Leeuwerikkenstr I84	Oostende
Debruyne Valère	Jacob Besagestr 57	
Declerck Paul	Eksterstraat 39	
Decoo Firmin	Duinenstraat II7	Bredene
Decouter Yvonne	Suizenstraat 98	
Decraecker Jozef	Bredene Steenweg	Oostende
Decroos Henri	Vaartdijk Noord I	
Decroos Jan	Ringlaan Zuid I53	De Haan
Decuyper Elisabeth	Driftweg I75	Bredene
Defever Gerard	Pr. Elisabethlaan 45	
Defever Julia	Rozenlaan 2I	
Defever Madeleine	Prinses Elisabethlaan 29	
Defever Margriet	Rozenlaan 2I	
Defurne Herman	De Rudderstraat 6	Oostende
Dekeyser André	Kapellestraat 235	Bredene
Dekoninck Raf	A. Deleustraat 42	Ichtegem
Delaere Eric	Brugse steenweg 57	Bredene
Delaere Georges	Fritz Vinckelaan 4	
Deleu Redgy	Gentstraat 38	
De Lille Georges	Buurtspoorwegstraat 55	
Demeere Henri	Koningstraat 76	Oostende
De Mol Jean	Frankrijklaan 9	Bredene
De Muyt Luc	Dorpstraat I23	
E.H. Denoor Remi	Prinses Marie Joséläan 9	
de Ponthieu Giovanni	Vinkenstraat 23	Oostende
Depoorter Eddy	Spaarzaamheidstr I5	Bredene
Depoorter Jerôme	d°	
Deputter Georges	Prins Karellaan 6	

Derinck Kamiel	Processieweg 6	Aartrijke
Derinck Urbain	Kapellestraat 7	Bredene
Deroo Gilbert	Nukkerstraat 25	
Derudder Roger	Frans Provoostplein 7	
Deschepper Eugeen	Mariakerkelaan 8	Oostende
Desmet-Raes	Werkstraat 42	Gent
Desopper Georges	Brugse Stw I B	Bredene
Deswaef Emmanuel	Koerslaan	
D'Everlange Leon	Pr. Elisabethlaan 25	
Devos Fernand	Ruiterlaan 8	
Devriendt Willy	Brugse Stw 5I	
Devos Roger	Kapellestraat 307	
Dewever Eric	Dorpstraat 46	
Dewever	Duinenstraat 262	
Dewulf Georges	Dorpstraat I7	
D'Hulst Roger	Derbylaan I3	
Dubois René	Coupurestraat 20	
Duchateau François	Peter Benoitlaan 20 A	
Dreesen Jan	Rode Kruislaan 4	Oostende
Durnez Jules	Nieuwstraat 74	Bredene
Eeckhout Raoul	Wagenmakerstraat I	
Eerebout Roger	Kapellestraat 233	
Eerwaarde Zusters	Dorpstraat I44	
Eerwaarde Zusters	Nukkerstraat I06	
Eerwaarde Zusters	Peter Benoitlaan 2I	
Eneman Jules	Driftweg 45	
Everaert Pierre	Duinenstraat I3	
Faict Herman	Nieuwstraat 27	
Feys Henri	Cockerillstraat 8	
Fischer André	Verbondenenlaan 9	
Fischer Karel	Molenstraat 92	
Fonteyne Gilberte	Verbondenenlaan 9	
Francier Jaak	Torhoutsteenweg 88	Oostende
Geryl August	Benediktijnerstr I8	Bredene
Geselle Camiel	Buurtspoorwegstraat 89	
Gevaert Amedée	Onafhankelijkheidstr 4	Oostende
Gevaert Fernand	Duinenstraat 40	Bredene
Gilliaert Etienne	Kapellestraat 239	
Glorie A. Durnez	Lombardzijdelaan 73	Westende
Haeck Kamiel	Driftweg 59	Bredene
Havermaet Roger	Parklaan I0	Bredene
Halewyck Raoul	Kasteeldreef 7	Snellegem
Hallemeesch Robert	Dr Vandeweghеplein I	Bredene
Helsmoortel August	Sportstraat I8	
Helsmoortel Maur.	Zandstraat 67	
Hendrickx Wilfried	Prins Albertlaan 88	Oostende
Hollevoet Albert	Sluizenstraat 99	Bredene
Hosten Wilfried	St Ricquierstraat I0	
Hubert Fernand	Verenigingstraat 3	

Ingelbrecht Oscar	Kapellestraat I2I	Bredene
Jacqueloot Urbain	Vindictivelaan I9	Oostende
Knockaert Cyriel	Noordzeestraat 30	Bredene
Knockaert C.-Vandenbroucke	Vredestraat 22	
Knockaert Julien	Polderstraat I05	
Knockaert Georgette	Pater G. Defeverstr 22	
Knudde Marcel	Dorpstraat 92	
Krefeld G	Keizerslaan I3	Brussel
Lagast Raymond	Kapellestraat 37	Bredene
Lambrecht Raymond	Frankrijklaan 3I	
Lantsoght Jacques	August Plovieplein 22	
Lateste Oscar	Fritz Vinckelaan 68	
Latré René	Prins Albertlaan 66	Oostende
E.H. Latruwe Firmin	Pr. Elisabethlaan I9	Bredene
Lauwereyns Erik	Steenweg op Gistel 238	Oostende
Lauwereyns Roland	Buurtspoorwegstraat 9I	Bredene
Lecoutere	Driftweg 3I	
Leirman André	Taboralaan I30	Oostende
Leveke Willy	Zeelaan I2	Bredene
Lingier Maurice	Wagenmakerstraat I6	
Lingier Raymond	StPieter & Paülusplein I4	Oostende
Lingier Robert	Dorpstraat I04	Bredene
Loy Alfred	Duinhelmlaan 5	
Luca Kamiel	Prins Albertlaan 68	Oostende
Luca Robert	d° 7I	Oostende
Dr. Luja Marcel	Hendrik Consciencelaan 3	Bredene
Maes Marcel	Mariakerkelaan I49	Oostende
Mahieu Raymond	Duinenstraat I86	Bredene
Mackelberge Jannie	Breendonklaan I2	
Meerschaert Charles	Duinenstraat I69	
Melis Charles	Zandstraat 20	
Metsu Charles	Koningin Astridlaan I5	
Metsu Walter	Koningin Astridlaan I5 A	
Meyns Fernand	Breendonklaan 57	
Meysman Louis	Buurtspoorwegstraat 52	
Meyus Carlos	Ijzerlaan 2	
Milh Jan	Kristinastraat 56	Oostende
E.H. Neirynck Firmin	Kerkstraat 8	Bredene
Neyt Leopold	Dorpstraat 3I	
Nyssen Jules	Dorpstraat 20	
E.H. Olivier Albert	Spaarzaamheidstraat 33	
Opstaele	Dorpstraat I06	
Pittery Gilbert	Nukkerstraat 74	
Plovie Iwan	Turkijenlaan 29	
Poppe Oscar	Duinenstraat 338	
Pottier Louis	Kon. Elisabethlaan	Nieuwpoort
Pyra Georges	Dorpstraat 74	Bredene
Pyra Kamiel	Kapellestraat I3I	
Pyra Remi	Violierenlaan I0	

Questier Marcel	Nieuwstraat 90	Bredene
Questier Roger	Frankrijklaan I6	
Raes - Schallier	Parklaan 20	
Ramakers Maria	Gentstraat 32	
Ramakers Jessie	Duinhelmlaan 4	
Rammant Norbert	Veldstraat 2	
Rau Raymond	Oude Molenstraat 22	Oostende
Rau Roland	Vismijn 38	
Rosseel Gustaaf	Ed. Moreauxlaan 65	
Rossel Fernand	Meiboomlaan 2I	
Rotsaert Freddy	Frankrijklaan 6	Bredene
Rubben Karel	Capucienenlaan II	Aalst
Sareyka-Van Canneyt	Kampfweg 36	Mönchen-Gladbach
Scharlé Albert	Derbylaan 26	Bredene
Smet Leon	Petunialaan I	Oostende
Stragier Richard	Darwinlaan I2I A	Bredene
Steenacker Henri	Van Tieghemlaan 55	Oostende
Stubbe Philomène	Pr.Elisabethlaan 24	Bredene
Dr. Tack	Pr. Elisabethlaan 34	
Tas Albert / Patro	Duinhelmlaan 9	
Tas Marcel	Groenestraat 25	Vlissegem
Terijn Henriette	Buurtspoorwegstraat 89	Bredene
T'Jampens	Duinenstraat 302	
Thijs Frans	Zeepaadje 6	
Vanalderweireldt Edward	Thomas Vanloostr 52	Oostende
Van Canneyt Jules	Dorpstraat 87	Bredene
Vandecasteele Henri	Molenstraat 88	
Vandecasteele Louis	St. Ricquierstraat I7	
Vandecasteele André	Sluizenstraat 64	
Van de Kerkhove Camiel	Brusselstraat 5	
Vandenberghe Edwin	Dorpstraat I4	Klemskerke
Vandenberghe Gustaaf	Peter Benoitlaan 5	Bredene
Vandenberghe Jean	de Smet de Nayerl 2	Oostende
Vandenbosch Lodewijk	Koerslaan 37	Bredene
Vandenbogaerde Gerard	Antwerpenstraat 52	
Vandenbriele Willy	Leopoldlaan 30	De Haan
Vandenbroecke Georges	Veldhoekstraat	Maldegem
Vandenbroucke Maurits	Veldstraat I0	Bredene
Vandenbroucke Yvonne	Duinenstraat 229	
VanderBeken Michel	Peter Benoitlaan I-3	
Dr. Vandenweghe Jan	Prins Albertlaan 70	Oostende
Vandervennet-Lievens	Gulden Vlieslaan I6	Brugge
Van Eeghem Maurice	Koningin Astridlaan 34	Bredene
Van Gheluwe Maurice	Vicognedijk I5	Oostende
Van Haverbeke Eddie	Nieuwpoortsteenweg 20 A	
Vanhooren Firmin	Zeelaan 9	Bredene
Vanhooren Freddy	Driftweg I29	Klemskerke
Vanhooren Raymond	Noordzeestraat 8	Bredene
Vanhoucke Robert	Kapellestraat I53	
Vanhoutte Maurice	Veldstraat I6	V. Z. W. Snaaskerke

BIBLIOTEEK VLAAMSE VERENIGING
FAMILIEKUNDE AFDELING OOSTENDE
AANGEKOCHT OP :
WAARDE :

Van Isacker Jacques	Breendonklaan 49	Bredene
Vanlaere Gerard	Buurtspoorwegstraat 63	
Vanleenhove Frans	Duinenstraat 35	
Vanloo Anne-Marie	Duinenstraat 5I	
Vanloo René	Duinenstraat 333	
Vansteenkiste Roger	Duinenstraat 50	
Vansteenkiste Roland	Ijzerlaan 3	
Van Thuyne Maurits	Noordlaan 3	
Vanwalleghem Daisy	Duinenstraat 2	
Vanwalleghem Honoré	Pr.Elisabethlaan 94	
Vanzandweghe Auguste	Brugse Stw 40	Oostende
Velghe Alfons	Dorpstraat I20	Bredene
Verbanck Frans	Driftweg 33	
Verbanck Richard	d°	
Verburgh André	Zwanenstraat 75	Zandvoorde
Vercaemert Jean Pierre	Kerkhofstraat I	Bredene
Vercruysse André	Van Hembdenstraat I3	Oostende
Verhaeghe Allard	Noord Ede straat 72	Bredene
Verlinde Alois	Nukkerstraat 27	
Verlinde André	Benediktijnerstr 24	
Verlinde Henri	Nukkerstraat 86	
Verlinde Roger	Nukkerstraat 86	
Vermeulen Arsène	G. Defeverstraat 22	
Vermeylen André	Dorpstraat I32	
A. Vermeylen-Burke	Sluizenstraat I60	
Vermoortel André	Kapellestraat 6I	
Versluys Kamiel	Kapellestraat I67	
Versluys Noël	Brusselstraat 6	
Versluys Pierre	Brusselstraat I4	
Versluys Roland	Brusselstraat 8	
Versluys Willy	Driftweg I67	
Verstraete Marc	Batteriestraat 38	Klemskerke
Vancken Paul	Lelielaan 4	Oostende
Vrancken Raymond	Vicognedijk 26	
VVKS 53/II Noordland	H.Bonne/Zegelaan 3	Bredene
Warlop Bernard	Kon.Astridlaan 6I	
Wybo Alfons	Vicognelaan 5	
Wyntin Erik	Distellaan 69	Oostende
Wyntin Herman	Sluizenstraat I30 A	Bredene
Zwaenepoel Georges	L.Vanderschaeghestr I3	
Zwaenepoel Willy	Zegelaan 2	