

Anzegem

Wis en bliksem, Jan

26 juni 2013

Bonenklakkers... Nee, nee, goed lezen: kLakkers. Tja, ik had er nog nooit van gehoord. Ze schijnen echter thuis te horen in de hoek waar nog ander bont volk zit dat met zijn nering probeerde op kermissen aan de kost te komen. Zoals de raar aangeklede man die wij „de Zeeloper“ noemden. Een jogger avant la lettre die zich rennend en met een collectebus schuddend tussen de kermisgangers bewoog. Zelfs wanneer iemand iets in de bus wilde deponeren, wat zelden het geval was, maakte hij nog pas op de plaats. Hij stond echt nooit stil. Geen moment. Of de verkoper van gedroogde wijting, „bonink“ zeiden wij. Het was vis die niet enkel stijf stond doordat hij gedroogd was maar ook van het overvloedig gebruikte zout. En de bonenklakker? Die scheen in onze streken niet voor te komen. Vertegenwoordigers van dat gilde zijn dan ook al sinds de jaren veertig van vorige eeuw van het maatschappelijke toneel verdwenen. Vóór die tijd waren ze blijkbaar vooral actief in de Vlaamse Ardennen en het is een feit dat Anzegem tegen dat regionale landschap ligt aangevlijd.

De bonenklakkers waren mannen of vrouwen, meestal niet zo jong meer, die thuis bonen of erwten pofften en die op kermissen aan de man en vrouw brachten. Dat poffen gebeurde op een ijzeren plaat die op de traditionele kachel, de Leuvense stoof, gloeiend heet werd gestookt. De erwten of bonen knalden dan met een kort, droog geluid open: ze klakten. Vandaar dus.

Op de avond voor de feestelijkheden gingen ze aan het werk om een kleine mand te vullen met vers geklakte waar. De verkopers en verkoopsters liepen tussen de mensen terwijl ze hun negotie duidelijk maakten met de kreet: „Boontjes...Boontjes!“. Een klein bekertje was de eenheidsmaat voor het bestellen van de waar. Tot net vóór de Tweede Wereldoorlog was de prijs voor één zo'n bekertje de ronde som van 25 centiem. Het bekertje werd tot de rand gevuld en die inhoud werd in de jaszak van de koper gestort. Die dan ambulant de bonen of erwten soldaat maakte.

Wat bliksem

In Anzegem zijn het Gapers. Een spotnaam, jawel. De verklaring voor die naam komt me wat eigenaardig voor omdat de Anzegemnaren die aan zichzelf zouden gegeven hebben. Wat met spotnamen per definitie niet gebeurt. Maar kom.

Het verhaal hoe ze in Anzegem aan hun spotnaam gekomen zijn, is gesponnen rond de patroonheilige van het dorp: Sint-Jan De Doper. Zijn specialiteit in het verlenen van hemelse hand- en spandiensten is het brengen van soelaas voor de vallende ziekte en de stuipen. Dat komt zo.

Behalve dat Johannes, toen hij nog geen Sint was, het als roeping ervoer om in het water van de Jordaan te gaan rondplassen, moet de man bij leven ook een onderzoekende geest gehad hebben. Hij wilde namelijk wel eens weten hoe dat nu precies zat met de bliksem. In tegenstelling tot Benjamin Franklin die zijn onverantwoord gevaarlijke experiment zonder enige schade overleefde, werd Sint-Jan van de sokken gebliksemd. Hoe hij het aan boord had gelegd om door de bliksem getroffen te worden dat vertelt het verhaal niet. In elk geval stortte hij stuiptrekkend ter aarde. Hij zal het wel overleefd hebben en dat was meteen genoeg om zijn ijzeren reputatie omtrent het genezen van epilepsie te vestigen. In Anzegem wordt de heilige vooral uitgebreid gevierd op 24 juni. Zeker vroeger kwamen bij



De beeldengroep 't Gaperke van Jef Claerhout

die gelegenheid de pelgrims van heinde en verre om de heilige eer te bewijzen en zijn gunsten af te smeken. De Anzegemnaren zagen al snel dat aan dat vele volk wel een cent te verdienen viel. Zo kwamen enkele slimmeriken op het idee om de vrome heilzoekers alerhande middeltjes tegen de vallende ziekte te slijten. Anderen verkochten het miraculeuze water dat in ruime hoeveelheden uit de Anzegemse bodem opwelde als een onfeilbaar middel om zwerende wonden en etterde ogen te genezen. Er ontstond een dermate grote diversiteit aan wondermiddelen dat het nodig werd om aan de potentiële kopers duidelijk te maken wat waar precies was te bekomen. Zo hing de lepe beunhaas een bord boven de deur waarop te lezen stond tegen welke kwaal daar heil en remedie kon gezocht worden. Probleem: de meeste pelgrims konden niet lezen! Geen nood echter, er stond ook een tekening bij die de kwaal moest illustreren. Afhankelijk van het tekentalent van degene die het uithangbord had gekonterfeit, riepen vele van de uithangborden meer

vragen op dan ze antwoorden boden. De geïnteresseerde stond er dus soms geruime tijd naar te staren om te doorgronden wat er precies bedoeld werd. Ze stonden daar met open mond maar wat te gapen. Gapers, dus.

Op een plein in Anzegem staat in een net prieel met millimeter-nauwkeurig geschoren haagjes, het beeld 't Gaperke van Jef Claerhout. Een jongetje dat met open mond naar een kikvors aan zijn voeten staart. Sint-Jan en zijn vereerders komen er blijkbaar niet aan te pas.

Over berg en dal

*„Ingoyghem, lang en smal
Ooteghem, de fleure van al
Anseghem, het meeste van al“.*

In dit manklopende volksrijmpje uit de negentiende eeuw wordt verwezen naar het reliëf van Anzegem en zijn deelgemeenten. Wie de straatnamen, wijken en herbergen van de fusiegemeente Anzegem bekijkt, moet onvermijdelijk de indruk krijgen zich hier in een Alpenlandschap te bevinden. Hier vind je ogenschijnlijk de ene berg naast de andere. Er is bijvoorbeeld de Tiegemberg. Een bult die je van verre ziet liggen maar die een eerder genadige helling vertoont. Verder bestaan daar straten en wijken als Bergdries, de Heinsberg, de Meuleberg, de Onderberg en de Bergstraat. In Anzegem loop je langs en over de Berglaan, de Borreberg en de Zilverberg. In Ingooigem en Vichte liggen de Klijtberg en de Wijnsbergstraat. Ja, leuk allemaal, tenslotte is in het land der blinden een oog nog steeds koning. De vraag is dus terecht op welke manier die namen moeten ingeschat worden en dus hoe hoog een bezoeker zich echt boven de zeespiegel bevindt daar in Anzegem. Op de Engelhoek is dat dertig meter, aan de Sint-Janskerk al 55 meter en op de top van de Holstraat, aan het „Kruiske“ bereiken we een indrukwekkende 80 meter!



Bij 't Kruiske. 80 meter boven de zeespiegel.

Het moet zijn dat deze verhevenheden in het landschap al heel vroeg mensen hebben aangetrokken die er wilden wonen. Stille maar onvergankelijke getuigen daarvan zijn de stenen pijlpunten die op de Heirweg en op de Kruisweg gevonden werden. Zij die het kunnen weten zeggen dat die wel eens uit het stenen tijdperk kunnen stammen. Hetgeen ze een slordige 20 000 jaar oud maakt. In de geschriften die tot ons zijn gekomen, duikt Anzegem an sich eerst veel later op: een goede duizend jaar geleden, namelijk.

Al eerder, iets van 50 jaar voordat Christus werd geboren, kwamen de Romeinen in onze gewesten wat de baas spelen. Maar die lui, dat is bekend, waren uitstekende architecten en wegenbouwers. Om hun legers relatief snel van de ene belangrijke plaats in hun rijk naar de andere te krijgen, legden zij wegen aan. De snelwegen van die tijd: de heirbanen. Een dergelijke weg liep van Bavay via Ronse tot in Wenduine en die kwam ook in Anzegem langs. Dan was er de heirbaan die Boulogne met Keulen verbond en, wat dacht je, die zou ook op Anzegems grondgebied gelegen hebben. In de naamgeving van sommige straten en plaatsen in de gemeente is dit nog te merken. Aan de parochie „Heirweg“, bijvoorbeeld. Die heirbaan liep verder van de Heuntjesstraat naar de „Barze“. Die weg staat nu nog bekend is als „Ouden Heirweg“. Het punt waar de twee genoemde heirbanen elkaar kruisten ligt de huidige wijk „Kruisweg“.

Toen de Romeinen verdreven waren had men in onze streken af te rekenen met de Franken. De oorsprong van vele van onze huidige plaatsnamen is heel dikwijls in die tijd te zoeken. Dat is voor Anzegem niet anders. Meestal werd een bepaalde plaats genoemd naar een of andere heerser of eigenaar, gevolgd door „heem“. In dit geval moet een zekere Ansold of Ansuwald hier baas zijn geweest. Via Ansoldinghem, later Ansoudeghem en Ansdegem kwam men tot het huidige Anzegem.

Bijaldien ligt Anzegem in het zuidoosten van West-Vlaanderen. „Op de grenzen van West-vlaanderen, tusschen Schelde en Leije, langs den aerdenweg van Kortryk naar Aude-naerde...“, zoals Kanunnik Tanghe het in 1850 beschreef. Daar waar het landschap zich begint in rimpels te leggen. Je weet echter niet goed of het fronsen is of dat het alleen maar lachrimpeltjes zijn. Het is hoe dan ook het voorgeborchte van de Vlaamse Ardennen. De streek ook die Stijn Streuvels in zijn werk zo vaak heeft beschreven.

Het huidige Anzegem is een fusie van Anzegem zelf, met sinds 1971 Gijzelbrechtegem en sinds 1977 ook Kaster, Tiegem, Ingooigem en Vichte. De gemeente ligt in de zandleemstreek, op de scheiding tussen het bekken van de Leie en dat van de Schelde. Het is nog verrassend landelijk met vele hoevetjes die niet zelden tot riantе woonhuizen zonder landbouwfunctie zijn omgebouwd. Witte gebouwen onder rode pannendaken. Wat in het overwegend groene kader soms bijzonder charmant oogt.

Een lus(t) voor het oog



De aloude hoeve en afspanning De Barze in het rode ochtendlicht

De wandeling was uitgetekend als een slordig klavertje van vier. In lussen die telkens begonnen en eindigden op dezelfde plaats. Heel eerlijk had de wandelclub de eerste lus aangemerkt als „de mooiste“. Hetgeen heel getrouw de waarheid was.

Het kwam al even ter sprake: de Barze. Een rare naam. Zeker wanneer je weet dat die aan een hoeve gegeven wordt. Het gaat hier om een historisch waardevolle hoeve die een deel is van de kasteelsite van Hemsrode. Er wordt beweerd dat het gebouw daar al in 1642 stond. De naam komt van l' Auberge. Het is ooit een stopplaats geweest voor de reizigers die onderweg waren tussen Kortrijk en Oudenaarde. Die zich, met andere woorden, bevonden op wat vanouds de

heirbaan was. Ten bewijze van de vroegere functie wordt aangevoerd dat er in de voorgevel nog een ring te zien is waaraan de paarden werden gebonden. Naar mijn aanvoelen is dat wel wat zwak als bewijsmateriaal want dat zie je wel meer.

Het kan echter niet geloofwaardig worden dat de Barze al te zien is op de Ferrariskaart die tussen 1770 en 1778 werd getekend. Het woonhuis, samen met een stalvleugel staat verder te boek in de Atlas der Buurtwegen van ongeveer 1845.

Hemsrode

Vermits de Barze een deel is van de kasteelsite van Hemsrode, kon het niet uitblijven of het kasteel moest ook in beeld komen. Wat ook klopte. Het was overigens ook beloofd. Er is veel water te zien rond het kasteel. Niet dat het een waterkasteel zou zijn, dat niet. Wel hebben de brede grachten en andere waterpartijen een geschiedenis die ver teruggaat in de tijd. Gedurende de 10^e eeuw, vermoedelijk rond 900, streken paters van de Gentse Sint-Pietersabdij hier neer. Het was toen nog een moerassig gebied en het heette daar Ansoldinghem.



Het kasteel Hemsrode

Als naar gewoonte zaten die mannen niet wat met de duimen te draaien maar zij groeven er vijvers. Hun bedoeling was om de inwoners van gezonde vis te kunnen voorzien. Vissen eten bovendien muggen en hun larven en dus was het gevaar voor malaria iets minder. Tot vandaag zijn die vijvers nog bij het kasteel van Hemsrode te zien.

De eerste gekende eigenaar van het goed is Joos van Hemsrode. Zijn naam wordt vermeld in 1283 of 1284.

Zoals gebruikelijk in de zo lange tijdspanne dat het kasteel bestaat, ging het door verkopen en door erfenissen herhaalde malen over in andere handen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het

kasteel bezet door de Duitsers. Om een reden of een oorzaak die me niet bekend is, ging het kasteel in augustus 1940 volledig in de vlammen op. De bijgebouwen die gespaard bleven en die vroeger gebruikt werden als koetshuis en personeelsverblijf werden in 1955 of daaromtrent heringericht. Ze vormen zo de huidige verblijfplaats van de familie. Het interieur werd in 1975 vernieuwd en de centrale tuin was in 2000 aan de beurt. Het bassin dat voordien voor het kasteel lag, werd dan voor het koetshuis aangelegd. Ook verschillende zogenaamde zichtassen (zicht-assen) werden anders georiënteerd.

Er zijn twee dreven die naar het kasteel leiden. De ene al langer dan de andere. De dreef die vertrekt aan de Kalkstraat is afgezoomd met beuken en verder met linden die in de vorm zijn gesnoeid. Aan het einde is deze dreef gemarkeerd door gecementeerde pijlers en een ijzeren hek. De tweede toegang ligt aan de kant van Hemsrode en is eveneens gemarkeerd door pijlers.

Jonkheer en Mevrouw Benoit de Maere d'Aertrycke wonen er nu sinds 1998. Zij verleenden voor deze gelegenheid genadiglijk de toegang tot het domein aan de wandelaars. Overigens mag het kasteeldomein zich verheugen in jaarlijks tot wel 20 000 bezoekers. Wanneer die komen kijken naar de spectaculaire cross-country van de Internationale Military Waregem. Al kwamen wij dan te voet en niet op de rug van een ander levend wezen, we mochten er toch in maar toeschouwers waren er niet.

Tijd

Het moet al raar lopen indien er in een willekeurig dorp niet minstens één merkwaardig persoon rondloopt. Of daar heeft rondgelopen. Dus ook in Anzegem. Ik vond er zelfs twee.

Waarschijnlijk zijn het er wel meer geweest maar van die twee vond ik genoeg gegevens om er iets te kunnen over vertellen.

„*Tempus fugit*“ (de tijd vliegt), zei de man om zich tegenover de mopperende dirigent van de dorpsfanfare te verontschuldigen voor zijn laatkomen op de repetitie. Wie dat presteerde toen de 19^e eeuw omkantelde in de 20^e, die werd daar gegarandeerd op aangekeken. Edmond Van Simaëys verdiende er de bijnaam „Tempus“ aan waarmee hij in Anzegem bekend is gebleven.



Een reclame van het automerk Pipe.
Van Wiki Commons. Public Domain

Was de man een geleerde? Ja, maar hij kon geen enkel diploma tonen. Overigens, welk diploma had dat wel mogen zijn voor de autodidactische duizendpoot die hij was? Een geleerd, wijs man was hij alleszins. Met een witte baard. Hij woonde in een klein huisje in de kasteeldreef. Dat was de privé weg naar het kasteel Hemsrode. Hij verbleef er samen met Virginietje, zijn vrouwtje. Dat hij daar woonde had er ongetwijfeld mee te maken dat Tempus de eerste chauffeur was op het kasteel. Dat was hij geworden toen de adellijke familie haar eerste auto kocht. Een Pipe. Het bedrijf met die wat curieuze naam fabriceerde vanaf 1905 personenauto's en het was gevestigd in Brussel. Ze stonden ook bekend als Compagnie Belge de Construction Automobiles. Waar ze hun rare merknaam vandaan hadden, is niet bekend. Het automobiël van de grafelijke familie was uiteraard het eerste dat in Anzegem rondreed. Het was dan ook een onderwerp van gesprek dat al even veel te berde kwam als het weer. Chauffeur Tempus zat in de open lucht aan het grote stuurwiel, gekleed in een stijf kostuum van dikke, zware

stof. De gapende Anzegemnaars dachten zelfs dat het kostuum van „berenvel“ gemaakt was.

De kennis en bekwaamheid van Tempus hield echter niet op bij het besturen van een auto. Hoe nieuw, onbekend en buitengewoon dat toen ook was. Hij was iemand die nog veel meer in zijn mars had aan kunde, kennis, vakmanschap en bekendheid met allerlei zaken. Naast chauffeur was hij een bekwaam goudsmid, de ontwerper en bouwer van muziekinstrumenten, meubelmaker, grimeur en decorbouwer van het toneelgezelschap, huis- en decoratieschilder, uurwerkmaker en nog een keur aan andere ambachtelijke vaardigheden. Het is haast niet voor te stellen in de tijd dat Tempus leefde maar hij sprak ook vloeiend Frans en Duits en hij verstond wat Engels. Toen hij zeventig jaar oud was leerde hij nog Spaans. Hij sprak vloeiend, in gebarentaal, met doofstommen. In 1932 was hij zelfs aanwezig op een congres van doofstommen in Kortrijk. In de gevoerde gesprekken liet hij zich niet onbetuigd, zeggen de berichten.

Het spreekt voor zich dat de man met een meer dan gewone intelligentie begiftigd was. Hij was ook zeer belesen. Honderden boeken heeft hij gelezen en hij kende bijna alle schrijvers van zijn tijd. Hij was bedreven in het gebruik van landkaarten, hetgeen hem als chauffeur wellicht goed van pas kwam. Er waren nog niet te veel onderwerpen van gesprek waarin Tempus niet zijn mannetje kon staan.

Een persoonlijk drama in 's mans leven speelde zich af tijdens de Eerste Wereldoorlog. Anna, de jongste dochter van Tempus, was midden oktober 1918 zwaar ziek geworden. Tempus verbleef op dat ogenblik te Huldenberg waar naartoe hij zijn werkgevers gevolgd was. Toen het nieuws hem bereikte kwam hij te voet, op klompen, ijlings naar huis, dwars door de Duitse versperringen. Anna had kroep, difterie dus. Die ziekte was, voordat vaccinatie algemeen gebruikelijk was of zelfs maar bestond, één van de meest voorkomende

doodsoorzaken bij kinderen. De toestand was dus levensbedreigend voor het dochtertje van Tempus. Op aanraden van een Duits officier ging hij op pad, opnieuw te voet, om in Geraardsbergen een geneesmiddel te gaan halen. Toen hij terug thuis kwam was zijn kind reeds overleden. Op dat ogenblik waren de geallieerde legers doorgebroken en werd er in en om Anzegem ongenadig strijd geleverd. Edmond maakte zelf een witte lijkstreek en midden het spervuur voerde hij op een kruiwagen, helemaal alleen, zijn overleden dochter naar het kerkhof om haar eigenhandig te begraven.

Klein is little, is petit

Het levensverhaal van de tweede merkwaardige Anzegemnaar leest als een spannend boek.

Henri Heffinck werd in 1903 in Anzegem geboren. Hij groeide uit tot een vinnig kereltje, niet groot van gestalte maar met een ongebreidelde belangstelling voor alles wat nieuw was. Rond de eeuwwisseling volgden vernieuwingen en uitvindingen elkaar op in snel tempo. Er was dus nogal wat waarop Henri zijn belangstelling kon richten.

Merkwaardig is wel dat hij ook chauffeur werd, net als Tempus. Dat was nadat hij door tussenkomst van een familielid van vaderszijde, die in Frankrijk woonde, voor mecaniciens-elektriciens ging leren in Roubaix. Terug in zijn geboortedorp vond hij werk in de fabriek van ene Devos, bij het station van Anzegem. Toen zijn werkgever ook één van de eerste bezitters werd van een automobiel, werd „Rietje“, zoals hij algemeen genoemd werd, zijn eerste chauffeur. Kort daarop kocht dokter Van Cauwenberghe uit Anzegem ook een auto en hij slaagde erin om Henri van Devos los te weken om zijn chauffeur te worden. Voortaan reed Rietje met de dokter op ziekenbezoek.

Na het overlijden van dokter Van Cauwenberghe achtte Henri het ogenblik gekomen om zich als zelfstandige te vestigen. Hij huurde een winkel met garage op de Dorpsplaats. Hier vestigde hij zich als mecaniciens, elektriciens en fietsenmaker. Achter zijn atelier had hij een kwekerij van kippen en varkens. Hij construeerde ook een soort gemotoriseerde bakfiets waarvan de falende remmen ervoor zorgden dat de eerste testrit in de sloot eindigde. Zonder erg trouwens. Het was niet zijn enige exploot. In 1938 vroeg hij een brevet aan voor de uitvinding van een „Aandrijvingsmechanisme voor rijwielen“. Dit mechanisme stond bekend als „Krachtpedaal Henri-Sport“. Er zijn me geen bijzonderheden van bekend. Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werd Henri gemobiliseerd. Zoals alle mannelijke landgenoten die in de geviseerde leeftijdscategorie vielen. Het Belgische verzet tegen de Duitse horden hield niet lang stand. Na een veldtocht die veertiendaags heette, capituleerde het Belgische leger. Bij zijn terugkeer vond Rietje zijn woning bezet door Duitse soldaten. In zijn atelier was een soldatenkeuken ingericht. Tot zijn ongenoegen merkte hij dat de Duitsers gretig gebruik maakten van alle elektrische toestellen en voorzieningen. Hij vreesde met name dat de rekening voor het elektrische verbruik wel eens zeer hoog zou kunnen oplopen. Vanzelfsprekend zou hij dat zelf moeten betalen. Daar zou hij wel even een stokje voor steken. Hij besloot de elektrische installatie van zijn werkplaats onklaar te maken. Hij deed dat zo handig dat niemand hem ervan verdacht de hand in het spel te hebben. Maar Rietje had zijn roeping gevonden: hij werd saboteur!

Op eigen initiatief begon hij legermateriaal te vernietigen dat door de overhaast vluchtende Engelse soldaten was achtergelaten. Daardoor kon het niet meer gerecupereerd worden door de Duitsers. Hij ging daarbij nogal eens drieren te werk. Hij gooide handgranaten in achtergelaten auto's, hij liet twee Engelse kanonnen stukspringen en hij stak een voorraad benzine in brand. Toen hij doende was om een deel van een motor te demonteren van een legerauto, werd hij betrapt door de rijkswacht van Anzegem. Hij werd verhoord en op 15 september 1940 aangehouden door de Duitse militaire politie. Hij bleef drie dagen opgesloten in de rijkswachtkazerne van Anzegem. Daarna werd hij voorlopig vrijgelaten maar hij werd verplicht zich elke maandagmorgen aan te melden op de Duitse Kommandantur in Kortrijk. Nadat hij dat order zo'n vijftien keer had gevolgd, werd hem op zekere dag gezegd dat hij bij zijn volgend bezoek mondvoorraad mee moest brengen voor 48 uren. Terecht

vreesde hij dat hij zou gedeporteerd worden. Hij besloot te vluchten. Naar Engeland, via Frankrijk en Spanje.

Het kwam hem op een reis te staan die niet zonder ernstige problemen verliep. Door bezet gebied verplaatste hij zich te voet en voorzien van papieren van een opgeëiste vriend die aan de versterkingen voor de Duitsers in Noord-Frankrijk moest werken. Met veel moeite, in een klein bootje, bereikte hij tenslotte Spaans grondgebied. Hij werd prompt in de lurven gevat door de Guardia Civil. Hij kwam in het concentratiekamp van Miranda terecht. Henri verbleef negen maanden in het kamp van Miranda. Onder barre omstandigheden met veel honger en dorst. Na negen maanden gevangenschap werd hij eindelijk, door tussenkomst van de Belgische ambassadeur te Madrid vrijgelaten. Hij wilde via Portugal Engeland bereiken, maar hij was toch verplicht nog twee maanden in Lissabon te blijven hangen voordat hij via Gibraltar en Schotland tot in Engeland kon geraken.

Het verhaal is te lang om het hier in extenso te vertellen, maar na een zware opleiding werd Rietje, die opereerde onder de schuilnaam „Petit Henri“, 's nachts per parachute gedropt op Belgisch grondgebied. Zijn metgezel en overste brak daarbij een been en werd na veel vieren en vijven toch ondergebracht in een ziekenhuis. Maar Petit Henri stond van toen af wel alleen in zijn sabotage-opdracht. Het bleek wel dat het hem was toevertrouwd want Henri verrichtte meer dan 350 sabotages in bezet gebied.

Na de bevrijding bleef Henri zeer zwijgzaam over wat hij allemaal had gedaan. De enige commentaar die hij doorgaans kwijt wilde was dat hij veel geluk had gehad. Het belette niet dat men zijn diensten toch wist te waarderen. In een uitgave van de „Picture Post“ uit 1946 staat zijn foto met het onderschrift: „The Little Man No One Noticed“. En zo was het maar net. Wel kreeg Petit Henri intussen verscheidene eretekens, diploma's, brevetten en onderscheidingen. In 1945 kreeg hij de persoonlijke gelukwensen van koning Georges VI van Engeland. De Engelse overheid gaf hem nog The Military Cross, een hoge onderscheiding. De Franse Republiek bedacht hem met een „Diplôme de Croix d'Honneur du Mérite Franco-Britannique“ en de „Médaille de la France Libérée“. Zoals de omschrijving het zegt: „*Pour sa participation à la libération de la France*“.

Een kleine Anzegemnaar die heel groot bleek.

Wie echt het hele (lange) verhaal wil lezen kan terecht op:

http://users.telenet.be/jacqueline.gerniers/SITE%20II%202011/index_6.htm

John Le Carré had het allicht beter kunnen schrijven maar aan de feiten had ook hij weinig kunnen toevoegen.

In de patatten

Little Henry was niet de enige Anzegemnaar die zich tijdens de oorlog heldhaftig gedroeg. Ook in het dorp zelf waren er mensen die hun menselijkheid behielden en die iemand in nood wilden helpen. Met niet te onderschatten gevaar voor eigen lijf en leden.



De hoeve aan de Weedries

Op 16 juni 1944 tussen één en twee uur 's nachts stortte een Engels vliegtuig neer in een aardappelveld achter de hoeve van De Bosschere aan de Weedries. Het was een Lancaster met de immatriculatie JB455. Er waren zeven bemanningsleden aan boord. De dag voordien was het vliegtuig opgestegen in Oakington, Cambridgeshire, als onderdeel van een eskader dat 240 bommenwerpers groot was. Met als opdracht de strategische spoorwegknooppunten in Lens en Valenciennes te bombarderen. Op de terugweg werd de Lancaster boven Doornik-Oudenaarde aangeschoten door Duitse nachtjagers.

De JB455 redde het niet. Van de bemanningsleden kwamen er zes om in de crash, de zevende, Flight Lieutenant Hugh Wallace Thomson, werd kort voor de definitieve klap uit het vliegtuig geslingerd. Hij kon zijn parachute nog open trekken maar toch raakte hij gewond. De bewoners van de hoeve waren er direct bij en ze troffen de nog levende luitenant aan. Ze verborgen hem vier dagen in de kelder. Ze verzorgden hem, gaven hem te eten en te drinken. Dat was allesbehalve vanzelfsprekend want op de bovenverdieping waren Duitsers ingekwartierd! Met de hulp van het verzet slaagde Wallace Thomson erin om terug in Engeland te raken. Hij werd weer ingeschakeld in de gevechtshandelingen. De andere bemanningsleden kregen een graf op de gemeentelijke begraafplaats van Anzegem. Toch overleefde Hugh Wallace Thomson de oorlog niet lang. Op 18 september 1948 tijdens de luchtbrug-operaties naar Berlijn stortte zijn vliegtuig neer kort na het opstijgen. Ontsnapte hij aan de dood toen zijn vliegtuig in 1944 in een aardappelveld neerstortte, hij overleefde de tweede crash niet. Met een vliegtuig dat geladen was met... aardappelen. Hij was dertig jaar oud.

Bij de hoeve is een gedenkplaat aangebracht en elk jaar wordt er bij de hoeve een herdenkingsplechtigheid gehouden. In 2004, toen het dus zestig jaar geleden was dat de bemanning van de JB455 daar het leven liet, was de plechtigheid nog meer uitgebreid dan gewoonlijk. Familieleden van de slachtoffers waren toen ook aanwezig.

Hete buur

Hier en daar, vooral bij oude huizen en boerderijen valt wel eens een alleenstaand, klein huisje op te merken. Het hoeft dan niet noodzakelijk een hokje te zijn waar de mens zich van iets kan ontdoen dat het humane mechanisme kwijt wil. Het kán, maar dan heeft de deur een openingetje in de vorm van een hartje. Ik heb me dikwijls afgevraagd waarom dat net een hartje moest zijn. Maar kom. Nu zijn er ook kleine huisjes die het andere uiteinde



Een ovenbuur die er nog onderhouden uitziet. Al zal het gebouwtje wellicht niet meer als broodbakoven gebruikt worden.

van het spijsverteringskanaal dienden: het waren broodovens. In Anzegem kregen die een wat merkwaardige naam: het ovenbuur. Een „bakhuis“, op andere plaatsen. In deze tijd heeft een dergelijk gebouwtje geen bepaalde functie meer. Het doet, sic transit gloria, nu vaker dienst als berging, kolenopslag en bergplaats voor brandhout en als rommelhok dan dat er ook nog werkelijk brood zou in gebakken worden. En nochtans, ik heb het nog mogen meemaken dat bij een buur brood gebakken werd voor de hele buurt. Een feest! Voor de kinderen werd er zelfs uit het restant van het deeg een soort poppetjes gebakken die natuurlijk veel en veel lekkerder waren dan de rest van het baksel. Veelal staan de

bakhuisjes nu te vervallen.

Eertijds werden ze wel goed onderhouden want ze waren belangrijk in het alledaagse leven van vele landbouwers en hun gezinnen. Tot na de Eerste Wereldoorlog had bijna elke hoeve in Anzegem een eigen ovenbuur. Gebouwd op een afstandje van de woning en de stallen. Dat was geen toeval. Het was integendeel zelfs verplicht om een bepaalde afstand aan te houden. De politieverordening ter zake gaf als motief: *...zoo datter gheen brant of en comme...*

Wat me bij de ovenburen in Anzegem vooral opviel was dat ze uit twee delen bestonden die aan elkaar waren gebouwd. Het voorste, en grootste deel, was de voorhal of het ovenkot. Daarin werden wel eens de bussels hout opgeslagen waarmee men de oven stookte. Daar werden doorgaans ook de werktuigen bewaard die nodig waren om de oven te

gebruiken. Zoals de trog om het deeg door en door te kneden, de rokkelare (rakelhaak of rakelijzer) die diende om de as uit de oven te verwijderen en ook wel eens, als het brood in vormen (platinen) gebakken werd, om deze uit de oven te trekken. Verder de ovenpale. Een houten schep met een tongvormig blad van 25 tot 35 cm breed en ongeveer 35 cm lang en met een lange steel. Het blad van de pale is vooraan dunner om het inschieten van het brood in de hete oven te vergemakkelijken en vooral om bij het uithalen het blad gemakkelijker onder het brood te krijgen. Het tot houtskool verbrande hout werd er ook bewaard in een ton. Alles had er een vaste plaats.

Wat maal ik erom

Om brood te bakken heb je meel nodig. Of bloem. En om dat te verkrijgen moest je eertijds bij de molen langs. Die was er. Er waren er zelfs meerdere. Ook nu nog heeft Anzegem twee molens. Een watermolen en een windmolen.

De watermolen is de Molen ter Walskerke. Het is de enige nog werkende watermolen in heel West-Vlaanderen. Op deze tocht ben ik er niet langs geweest.

De watermolen staat op de Maalbeek en dat is al zo sinds de 15^e eeuw. Sinds 1901 is het Bureel van Weldadigheid van Harelbeke, wat nu het O.C.M.W. (Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn) is, eigenaar van de gebouwen.

Het metalen middenslagrad met een diameter van vier meter werd in 1907 geplaatst om een houten rad te vervangen.

De watermolen met het roerend werk, het waterrad en het sluiswerk werd op 28 juli 1983 beschermd als monument. Hij werd tegelijk ook geklasseerd als dorpsgezicht. Als een deel van het open landschap rond hoeve en molen.

De molen werd hersteld tijdens de jaren zestig van vorige eeuw en grondig gerestaureerd in 1995. Dat laatste met de steun van de Werkgroep West-Vlaamse Molens. Daartoe werd met goed gevolg een dossier ingediend bij de Koning Boudewijnstichting.



De nog goed ogende Landergemmolen. In werkelijkheid bijna een ruïne.

Tussen april en augustus 2011 liet de eigenaar, nog steeds het OCMW van Harelbeke, opnieuw onderhoudswerken uitvoeren.

Een molen die ik op deze tocht wel gezien heb, zij het niet van echt dichtbij, was de Landergemmolen. Een houten staakmolen met open voet. Op de huidige molenwal stond er al voor 1418 een staakmolen om graan te malen.

De tijd en de omstandigheden spaarden de molen niet en zijn geschiedenis is er dus ook een van verval en herstel. De molen werd in 1942 stilgelegd en dat luidde alweer een periode van neergang in. Dat werd zo erg dat in 1963 de kap instortte. Als gevolg daarvan moest de hele constructie worden geschoord. In 1970-1972 werd de Landergemmolen uitwendig hersteld en in 1991 werd hij weer draaivaardig gemaakt op initiatief van de Werkgroep West-Vlaamse Molens vzw.

Van waar ik hem kon zien, zag de molen er goed uit maar schijn bedriegt want het geheel is nu zelfs gevaarlijk slecht geworden. Dat komt doordat verschillende delen die vitaal zijn voor de ondersteuning en de

structuur van de molen nu flink aangetast zijn. Gerot, kan gerust gezegd worden. Er bestaat zelfs kans dat het hele geval omwaait! Het dringt zich dus op dat er aan de Landergemmolen ernstig gewerkt wordt.

Ring, ring, no reason to sing

„Daerby komt de steenweg zeer profytig voor het dorp, door de teer, die aldaer gedaen wordt, ter gelegenheid van den doortogt, die meer dan verdobbeld is, sedert de inrigting

van die nieuwe baen. De nieuwe kalsyde, door het gemak welke zy geeft om alle slach van koopmanschap te vervoeren, dient ook wonderwel om het leven te houden in de markt, welke aldaer, elken woensdage, gehouden wordt.“

Aan het woord is alweer Kanunnik Tanghe zoals hij dat in 1850 op schrift heeft gesteld. Maar of men tegenwoordig nog zo overtuigd is dat de steenweg „zeer profytig“ zou zijn,



dat is nog maar de vraag. Op mijn tocht zag ik zo hier en daar zwarte vlaggen. Altijd al een veeg teken en een aanwijzing dat men hier tegen iets, gewoonlijk een groots plan, in opstand is gekomen. Het viel me op dat de vlaggen al behoorlijk verkleurd waren en een zelfgeschilderd bord in een tuintje was wat moeilijk te lezen doordat de letters al erg vervaagd waren. Het moet dus wel over een oud plan gaan. Het Provinciebestuur heeft het zich in het hoofd gehaald om het doorgaande verkeer uit de dorpskom van Anzegem weg te houden. Dat denken ze te kunnen realiseren

door een ringweg aan te leggen. Velen zien dat echter niet zitten en de argumenten voor en tegen worden over en weer geëkaatst.

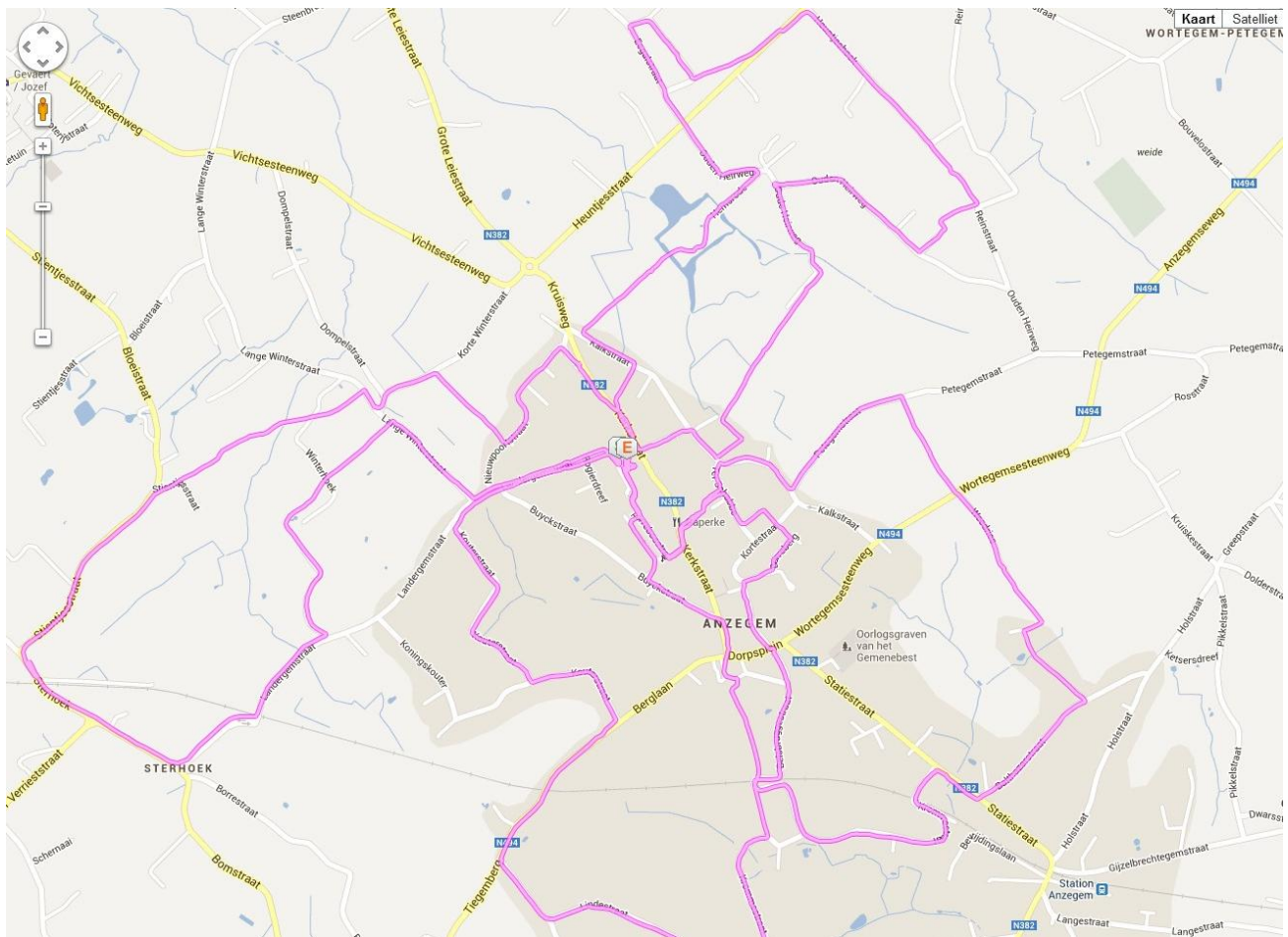
De morrende menigte heeft zich verenigd rond „Omring Anzegem NIET“, een a-politiek actiecomité dat geweldloos ageert tegen de plannen om in Anzegem een omleidingsweg aan te leggen. De leden van die groep zijn ervan overtuigd dat er om de leefbaarheid en de veiligheid in Anzegem te verbeteren, betere oplossingen zijn dan een ringweg.

De provincie heeft vier mogelijke tracés voorgesteld maar geen daarvan vindt genade in de ogen van het actiecomité. Want, is hun observatie, elk tracé betekent het onherroepelijk verdwijnen van natuur- en landschapselementen die symbool staan voor de groene gemeente die Anzegem nog steeds is.

Ja, hallo, zeggen ze bij de provincie. De weg is absoluut nodig. De verkeersdruk is te groot in Anzegem. En kijk, dat laatste is nu iets waar beide partijen het wel over eens zijn. Maar over de remedies tegen die kwaal lopen de meningen ver uiteen.

Misschien moeten ze Petit Henri erbij halen om de snode plannen te saboteren. Of Tempus. Om een oplossing uit te vinden.





Het slordige klavertje van vier. 23,5 kilometer



© 2013
Michel Christiaens