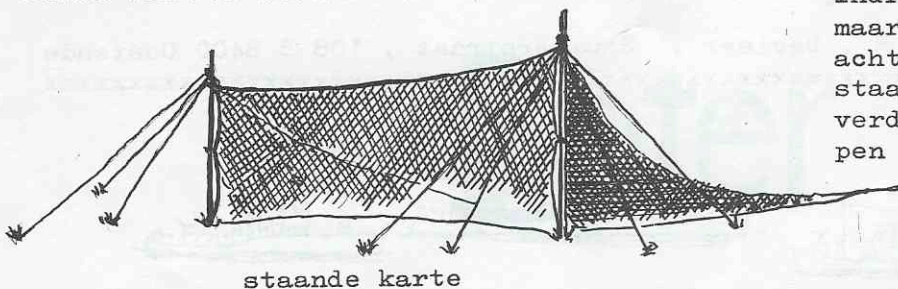




Daaraan zou deelgenomen worden door 2 Luftflotten en 2 divisies van uit Le Havre, 2 divisies van uit Boulogne, delen van een divisie van uit Calais, delen van een divisie van uit Dunkerque, delen van een divisie van uit Oostende, delen van een divisie van uit Antwerpen en delen van een divisie van uit Rotterdam.

Indrukwekkend, inderdaad, maar de Kriegsmarine achtte zich niet in staat het overbrengen en verdedigen van de troepen te verzekeren zonder de uitschakeling van de Royal Air Force door de Luftwaffe.



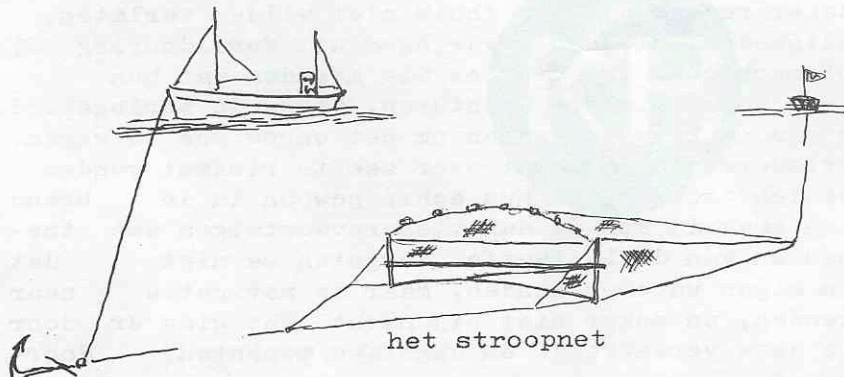
staande karte

want de RAF wist zich in verwoede gevechten in augustus en half september 1940 de Luftwaffe van het lijf te houden, zodat de Kriegsmarine moest inbinden en op 12 oktober werd het hele invasieplan uitgesteld tot de lente van 1941 !

Intussen werd in juli en augustus 1940 heel wat invasiemateriaal langs de binnenwateren naar Franse Kanaalhavens gebracht. Honderden houten typische Deense seine-vissersvaartuigen, van een 20 tot 40 ton groot werden aangevoerd, evenals massa's stalen binnenvaartuigen. De stompe voorsteven boven de waterlijn werd weggenomen, en ingericht voor hellende opritten binnen, en mobiele afritten van de steven buiten tot op het strand. Duizende uren oefenden soldaten, met paarden, met fietsen met motorfietsen zonder en met zijspan, kleine kanons, pantserwagens en kleine tanks, het laden en het bestormen van vreemde stranden.

In september 1940 voeren 112 binnenvaartuigen en sleepboten (er waren inderdaad nog "bakken" bij zonder eigen voortstuwing) in zee bewesten Oostende met soldaten, buiten de branding, die daar oefeningen hielden om de aanpassingen van het materieel in zo reëel mogelijke omstandigheden uit te proberen. De zeedijk was in de nabijheid voor een flink stuk afgezet door soldaten die de nieuwsgierige burgers deden doorstappen. Meerdere binnenvaartuigen met stompe stevens lagen in de

Brugse Vaart, even buiten Oostende, bemand door oudere leden van de Kriegsmarine, te wachten op het grote moment ! Van deze periode dateerde ongeveer het soldatenliedje "und wir fahren gegen England". Ook te Nieuwpoort werden de ongeveer



het stroopnet

tien thuisgebleven garnaalvaartuigjes van 10 tot 15 meter lengte met motoren tussen 20 en 70 pk, opgeëist om dienst te doen in de beruchte "Zeeleeuw-Operatie". De eigenaars kregen daartoe een vergoeding van 12 Duitse marken per dag. De vaartuigen werden aangepast om als landingseenheden dienst te doen om bemande rubberbootjes op de Britse stranden aan te voeren.

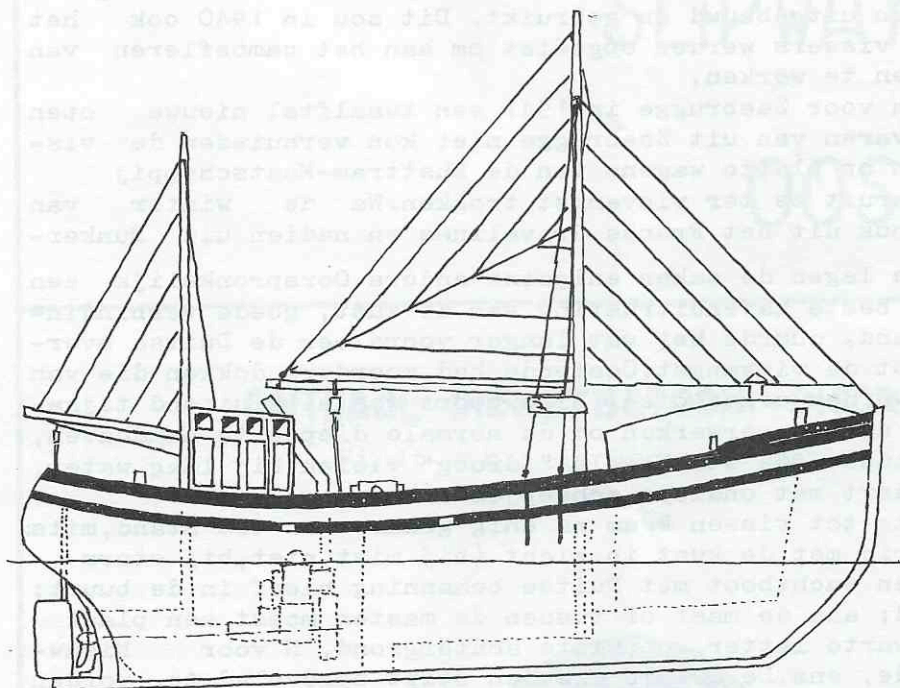
Het is duidelijk dat de thuis gebleven vissers, eenmaal het grote oorlogsrumoer geweest, graag in zee hadden gestoken om te vissen teneinde de kost te verdienen. Dat werd hen stevast geweigerd.

Toch verleenden de Duitsers, zeker te Oostduinkerke, reeds vergunningen aan beroepsvissers om aan eenige strandvisserij te doen. De oude technieken van de landman-visser werden terug bovengedaald, om op niet-commercieële basis voor wat voedsel te zorgen. Er werd "gekordeld" (kordelen) d.w.z. op de laagwaterlijn werden geaasde haken aan met stokjes vastgelegde lijnen uitgezet, zelfs tot 100 stuks. Bij hoogwater

kwam het vistuig onder water te liggen met de kans dat vis het aas lustte en zich vast beet. Bij aftrekkend water moest de visser bijtijds bij zijn uitstaand gerei zijn om de "vangst" binnen te halen.

Er werd binnenshuis ijverig aan fijnmazige netjes gebreid om "kruuwnetten" te maken voor het "kruuwen" op garnaal. Aan een U-vormig houten stokverbinding werd een driehoekig zaknet bevestigd, dat op borsthoogte door de visser evenwijdig aan het strand door het water werd geduwd. Af en toe kwam hij het strand op om de eventuele buit te lichten. Langs de kust worden dergelijke netjes nog als speelgoed verkocht.

Ook werd teruggegrepen naar de staande karte. Een staande karte was een niet te groot kuilnet uit licht materiaal, waarvan de netmond open gehouden wordt tussen twee houten verticale stokken, geplaatst in 't zand. Iedere stok wordt 4 maal gestaagd door een sterk touw, waarvan de uiteinden vastgeklemd werden in een gat in 't zand, afgesloten door een pol duinhelm. Het geheel werd opgesteld aan de laagwaterlijn. Bij stijgend water werd het net overspoeld en werd vis aangevoerd, bij terugtrekkend water hoopte men die vis te verschalken, bij laag water werd de eventuele vangst uit het net gehaald. Er werd wel eens 300 kg sprot gevangen, maar dat bleef een uitzondering.



Deense Seinevissersvaartuig (1936)

Dat gemier op het strand zette evenwel niet genoeg zoden aan de dijk om een gezin te voeden, maar het bleef een nuttige bezigheid.

Een poging van Heistse vissers om met roeiboortjes vanop het strand een soort kustvisserij te bedrijven werd uiteraard een flop.

Zo lang de "Operation Seelöwe" in de lucht hing kon er niet aan gedacht worden dat de grote oorlogsplannen van de Wehrmacht zouden doorkruist

worden door die lastige en misschien onbetrouwbare vissers op hun kleine bootjes, met in het achterhoofd middchien een eventuele vlucht naar Engeland. Er was geen denken aan.

De tijd verstreek terwijl de voorbereidingen moesten voortgaan "voor de uitoefening voor de militaire en politieke druk".

Eerst op 18 december 1940 was het gevaar dat de "operatie Zeeleeuw" nog ooit zou worden uitgevoerd, geweken. Hitler had een nieuw onderwerp gevonden om plannen te smeden, n.l. "Barbarossa" of de veldtocht tegen Rusland.

De Duitse Legerleiding moet uiteindelijk wel ingezien hebben dat hoe langer de voorbereidingen voor "Zeeleeuw" duurden, hoe beter de Britse verdediging uitgebouwd werd, en hoe moeilijker dit land op de knieën zou te krijgen zijn. De nuchtersten onder hen hadden zich reeds verzoend met een lange bezettingstijd, er deden zich moeilijkheden voor met de bevoorrading van de bevolking en in de zee zat gratis vis, dus voedsel.

Dergelijke bedebkingen moeten aan de basis gelegen hebben van de toelating die de Nieuwpoortse reders nog in de maand december 1940 kregen om in zee te vissen, rekening houdend met bepaalde beperkingen.

De eerste vangst werd op 22 december 1940 binnengebracht door de N.52-St.-PIERRE van de rederij A. en J.Verbanck, uit hout gebouwd in 1934 te Oostende, metend 10,79 ton bruto en bewogen door een ABC-motor van 25 pk. Het vaartuig, die dus de spits afbeet, was 's morgens uitgevaren en liep om 4 u 's namiddags de haven terug binnen. De vangst, bestaande uit 80 kg garnaal en 2 bennen schol werd, wegens ontstentenis van een officiële ruimte, verkocht in een café, en meerdere gegadigden joegen de prijs in de hoogte. Deze proef leek dus uitstekend geslaagd.

Hoeft het gezegd dat de afwachtende eigenaars van andere vaartuigen, wegens het niet doorgaan van "Zeeleeuw" door de Duitsers vrijgeven, zich haastten om hun schuitjes zeeklaar te maken om het bedrijf van de N.52-St.-PIERRE te volgen.

In januari 1941 bedreven reeds een 12-tal Nieuwpoortse scheepjes de visvangst. Zelfs een drietal gestrandde schuitjes werden "in a hurry" uit hun hachelijke positie gehaald, hersteld en in de vaart gebracht.

In januari-februari 1941 garnaal en sprot -met het stroopnet- gevangen. Wat Zeebrugge betreft, hadden de Duitsers in Wereldoorlog I de haven als oorlogshaven uitgebouwd en gebruikt. Dit zou in 1940 ook het geval kunnen zijn en vissers werden opgeëist om aan het camoufleren van bepaalde oorlogsdoelen te werken.

Toch werden voor Zeebrugge in 1941 een twaalfstal nieuwe open boten gebouwd. Daar varen van uit Zeebrugge niet kon verhuisden de vissers met hun schuiten op platte wagens van de Kusttram-Maatschappij naar De Panne van waaruit ze ter visvangst trokken. Na de winter van 1941-1942 voeren ze ook uit het Franse Gravelines en nadien uit Dunkerque.

Te Oostende lagen de zaken enigzins anders. Oorspronkelijk een "Zeeleeuw-haven" met beste havenuitrusting van de kust, goede verbindingen naar het binnenland, duurde het wat langer vooraleer de Duitse overheid toelating gaf tot de visvangst. Oostende had meerdere dokken die van de voorhaven konden worden afgesloten. Nieuwpoort was uitsluitend tijhaven, die door gebrek aan baggerwerken om de normale diepte te handhaven, op sommige plaatsen tussen de staketsels "droog" vielen bij laag water, t.t.z. zelfs scheepvaart met ondiepe scheepjes was onmogelijk.

De toelating tot vissen kwam na enig geharrewar tot stand, mits uitsluitend dagvisserij met de kust in zicht (bij mist niet, bij storm niet) (drie mijl); een wachtboot met Duitse bemanning bleef in de buurt; geen kompas aan boord; aan de mast of tussen de masten moest een plaat gehesen worden met zwarte letter op witte achtergrond, N voor Nieuwpoort, O voor Oostende, enz. De orders dienden strikt opgevolgd te worden of anders: "einsperren"!

De Duitse wachtboot die te Oostende gestationeerd was, was een Duits stevig houten vaartuig, met twee lange masten, waarmee kon gezeild worden (vandaar de naam die de boot kreeg: "De Lange Mast"). Zij had wèl een kompas, en een radio (hoe hoger de antenne hoe beter) waarmee ze konstant in verbinding stond met de haven. De onderofficier gezagvoerder en enkele bemanningsleden bleken oud-vissers.

Heel de visserijaangelegenheid stond onder de controle van de "Hafenüberwachungstelle", vrij vertaald in Havenkontrole-bureau, ondergebracht in het Hotel du Bassin, hoek Kapellestraat en vindictievelaan, met zicht op de dokken. De leiding was in handen van een Luitenant, bijgestaan door enkele onderofficieren en soldaten.

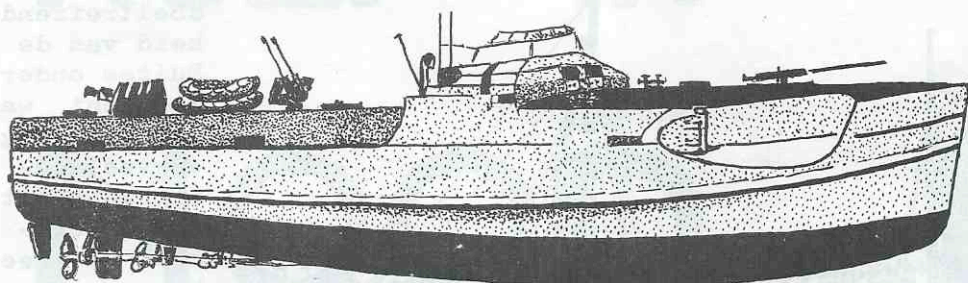
Toen bekend werd dat mocht gevaren worden was het aantal beschikbare vissersvaartuigen niet zó uitgebreid ( $\pm$  20 kleine gedekte vaartuigen en een 15-tal open boten). Nu begon een "rush" naar alle waterlopen in het binnenland om boten op te kopen. Men moest wel beroepsvisser of reder zijn om een vaartuig uit te baten. Ook een speurtocht naar kleine scheepsmotoren ontwikkelde zich en na enige tijd zag men de meest onverwachte combinatie's te water liggen om ter visvangst uit te

varen. Er waren dan reeds mensen die geen onderscheid maakten tussen binnenwater en de zee ! Ook de Zeevaartinspektie van het Zeewezen zag dit, maar deed een oogje dicht. Nood Breekt Wet, en onze landgenoten hadden het krap inzake voeding. Iedereen snapte wel dat dit niet lang kon duren.

De allereerste bootjes die uit de haven van Oostende voeren, mochten oorspronkelijk geen motor hebben, en diende geroeid of gezeild, doch de Duitsers zagen zelf vluch het onhoudbare van hun order in, en annuleerden ze. Natuurlijk waren de bezetters de enige instantie die voor gasolie voor de motoren kon instaan.

Begin maart 1941 voer de O.126-MASCOTTE, een 22 brutoton groot vaartuig, bewogen door een 50 pk-motor, uit, eigenaar Deckmyn Ed., onder gezag van schipper Ch. Pincket, een ervaren middenslagschipper, met andere collega's naar zee om te vissen.

Door het klein aantal bruikbare vaartuigjes begon de vraag naar nieuwe kleine eenheden te groeien. De bouwers van houten vissersvaartuigen die zich tot dan toe maar slapjes hadden gehandhaafd, grepen nu met beide handen de kans om te bouwen. Natuurlijk was de tonnage beperkt en stalen schepen mochten niet worden gebouwd. Een bouwvergunning kreeg enkel een reder of een beroepsvisser en hij moest zich



laatste versie Schnell-boot - 35 meter - 92,5 ton

naar de kapitein Eberhardt, niettegenstaande de Duitsklinkende naam een eerzaam Belgisch ambtenaar.

Men kon enkel hout van Belgische bodem betrekken en voor de metalen organen van de uitrusting werden bonnen verstrekt voor de aankoop van gietijzer, staal, koper, lood voor de sloopschroef, bouten allerlei beslag aan dek, roer en de masten, galgen, lier, motor, koelwater- en lensleidingen, enz. Ze waren ook uitgerust met navigatielichten en onderdekse verlichting.

Oorspronkelijk een tiental, later gestegen tot een 20-tal sloopswerven, werkten zich uit de naad om aan de vraag te voldoen. Voor Oostende werden 10 gedekte vaartuigen (niet hoger dan 20 ton) en 14 open boten gebouwd (niet langer dan 11,8 meter); voor Nieuwpoort 8 gedekte en 10 open boten; voor Blankenberge 1 gedekt en 1 open vaartuig en voor Zeebrugge 1 gedekte en 3 open boten. In de loop van 1941 slaagden enkele reders die hun eigendom niet zover in Frankrijk hadden moeten achterlaten er in hun tuigje naar België terug te halen, met toestemming van de bezetter uiteraard.

Ter voortstuwing werden motortjes ingebouwd die vroeger nooit als sloopmotor bekend stonden, o.a. Neufeld-Kinke, MOP, BVB, Fiat, Ford, Bonard, Citroën, Junkers, Buick, De Witte, De Dion-Bouton, Miesse, Adler, Renault, Ferro-Ohio, Dodge, Krefeld, Atfou, Hansa, Bovey, Oakland, Belleville, Fowler, Magnet, Chevrolet, Bull Dog, Invincible, met vermogens tussen 6 en 35 pk, een zeldzame keer tot 50 en zelfs 70 pk.

Gedurende de zomer van 1941 werd er veel garnaal gevangen. Er was nog steeds "vrije" verkoop, de prijs werd bepaald door vraag en aanbod. Toch bleek deze methode niet helemaal de goede.

In de loop van de zomer 1941 nog werd door bemiddeling van het toenmalig Belgisch Gezag, in samenwerking met de Duitse Overheid, het korporatief stelsel in voege gebracht. Onder de benaming "Nationale Landbouw- en Voedselkorporatie - Tak Visserij" kwam het nieuwe verkoopstel-

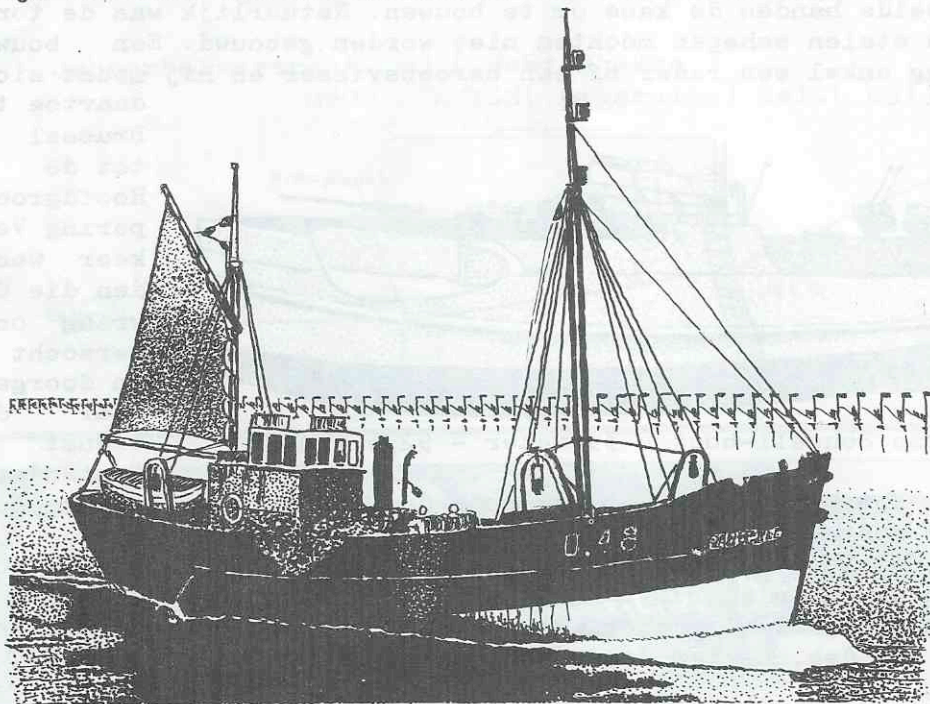
daartoe te  
Brussel  
tot de  
Hoofdgroe-  
pering Ver-  
keer wen-  
den die de  
vraag on-  
derzocht  
en doorgaf  
naar de  
dienst  
Oostende,

sel in voege.

Te Oostende werd de aangevoerde vis en haring te koop aangeboden in een groot bedrijfsgebouw in de St.-Franciscusstraat. De verkoop geschiedde onder de leiding van de genoemde Korporatie, een tijdelijke vereniging van vissers en vishandel. De vangsten gingen aan nagevoeg vaste prijzen naar de handel. Zo kende de haring, naarmate er meer werd gevangen, prijzen tussen 7,25fr en 5,25fr het kilogram.

Door de snelle val van Frankrijk was admiraal Dönitz, de Duitse commandant van de onderzeemacht, vrij onverwacht zijn voornaamste onderzeeboothaven in Lorient, departement Morbihan, militaire- en handelshaven aan de monding van de Scorff en aan de noordzijde van de Golg van Gascogne, onder te brengen. In juli 1940 was daarmee begonnen en het nam steeds uitbreiding.

Dit verkortte de weg die zijn onderzeeboten moesten afleggen van hun basis naar het operatiegebied, met ruim 830 km. Nu de Franse Westkust in Duitse handen was, konden de "lievelingen" van Dönitz meer tijd besteden aan het aanvallen van konvooien, omdat ze minder tijd en



0.48-PAULETTE - 1943

brandstof nodig hadden om naar hun 'werk' te gaan. De doeltreffendheid van de Duitse onderzeemacht was met één slag verveelvoudigd. En dit was de oorzaak dat Zeebrugge meer en meer aan belangstelling verloor naarmate het belang van Lorient en haar mogelijkheden steeg, en terug aan vissen kon worden gedacht.

Naarmate het aantal vaartuigen dat in zee stak groeide, kon de wachtboot dit niet meer bijhouden en werd de vloot in groepen van 10 à 12 vaartuigen opgedeeld en kwam een beurtstelsel in voede waardoor meerdere vissersvaartuigen aangeduid werden om de dienst van wachtboot te vervullen, en die kregen een drietal bewapende soldaten aan boord. Een en ander was zodanig geschikt dat de wachtbootbemanningen geen geldelijk verlies leden.

In de loop van het jaar 1941 was de haven van Oostende "verrijkt met een Duitse groep mijnenvegers, of een "minensuchflotille" bestaande uit een 10 à 12-tal gevorderde typische houten Deense seine-vissersvaartuigen van een 20 ton groot (Denemarken trad in oorlog met Duitsland op 9 april 1940 en op 10 april capituleerde koning Christian). Wit geschilderd, vonden ze ligplaats aan het Londen-Istanbul-station, waar nu de Oostende-Dover-ro/ro-ferry's ligplaats hebben. Ze werden zonder uitzondering bewogen door een ééncilinder 2-takt-middeldruk- of "gloeikop"-motor van scandinavse origine van 60 tot 90 pk, met de dikke uitlaatpijp uit het machineschachtje schuin naar achter op langs het stuurhuis tegen de bezaanmast. Ze hadden verstelbare dubbelblad-schroeven uit brons, meegenomen door eenvoudige wrijvingskoppelingen.

Men kon van ver zien of de "groupe Dora", zoals ze bij de Duitsers bekend was, zee zou kiezen. Op een gegeven moment zag men de hoge voormasten.

plots hard heen en weer slingeren door de startslag onder invloed van de samengeperste lucht in de grote éencilinder. Het was net alsof er een harde windvlaag over de flottielje vloog.

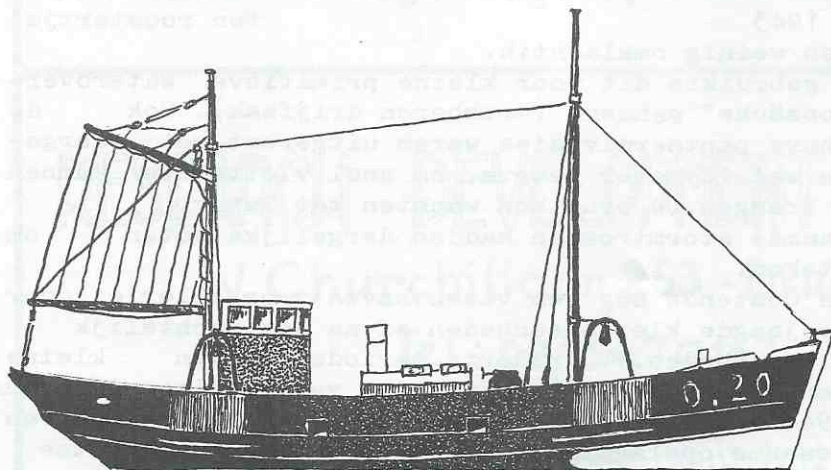
Ze hadden in het visruim een generatorgroep van een 120 pk opgesteld staan waarmee ze de magnetische mijnen in zee (Engelse oorsprong) te lijf gingen.

Ook werd in 1941 door de "Organisation Todt" de bouw begonnen van een grote scheepsbunker op het einde van het Zeewezendok aan de oostzijde van de haven. Todt Fritz was een ingenieur die jong bij de NSDAP aansloot en met een paramilitaire groepering verdedigingswerken bouwde voor het Duitse Leger.

De betonnen bunker bestond uit vier inhammen van 14 breedte en een lengte van 45 meter, overdekt door een plat dak van 2 meter dik. Er was ligplaats voor 8 motortorpedoboten - de Duitsers noemden ze "S-boote" of "schnell-boote" die dus duchtig beschermd werden tegen vliegtuigbommen en scheepsartillerie.

Het sluis aan de noordkant van het dok bleek militair een val, en daarom werd aan de noordwestzijde van het dok een open verbinding gegraven tussen het dok en de havengeul.

De Duitsers waren bijzonder bezorgd voor hun "S-boote" want het waren kostbare vaartuigjes en er was aan de ontwikkeling gewerkt sedert 1921. Zelfs de Britten, die ze "E-boats" noemden, hadden er ontzag voor. Ze waren het produkt van de bekende houten botenbouwer Lürssen - werf, bij Bremen. Ze maten 92,5 ton leeg en 104,5 ton geladen, hun lengte was 35 meter, breedte 5,10 meter en diepgang 1,5 meter. Ze werden den aangedreven door 3 schroefassen via 3 dieselmotoren met een totaal vermogen van 6.000 pk waardoor ze een snelheid kregen van 39 kn ( met



0.20 - PATER REYN - 1942

een proafmachine werd een snelheid van 44 kn gehaald). Ze voerden een hoofdwapen van 2 lanceerbuisen voor 53 cm- (21 duim) torpedo's, waarvan er 4 aan boord waren. Daarnaast voerden ze een behoorlijke luchtafweer met minstens 20mm-kanonns.

De bunker kreeg ruimten voor brandstof, zoetwater, eigen bevel, munitie en totpedo's en manschappen.

Het prachtig uitgebouwde geheel werd in april 1942 ingehuldigd. De Duitsers bliezen hoog van de toren en noemden het een U-bootbunker, en te Oostende bleef het de "duikbootbasis".

De spuikom beoosten de achterhaven werd door de Luftwaffe als vliegbasis ingericht voor watervliegtuigen, met een helling en een loods aan de oostzijde. Een vijftal ééndekker-watervliegtuigen op drijvers van het type Arado Ar 196 voor verkenningsvluchten, waren er gestationeerd. Toen de Britten dit enige tijd hadden aanzien en de Duitsers maar driekeer werden, trotseerden af en toe wat jagers van de RAF de Flak (= Flugzeug Abwehr Kanone of Kompanie) boven en omheen Oostende om de "watertoren" uit het water te schieten. Waarin ze slaagden.

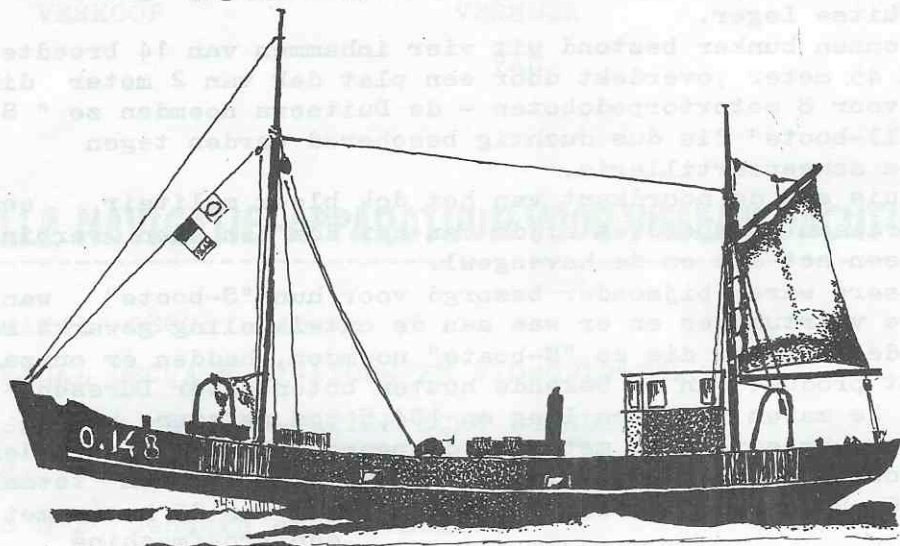
Dan kwamen er ook tijdelijk omgebouwde motortreilers tot "mijnensuchboote" in de Oostendse haven die in 1940 in een of andere haven waren gebleven, met tussen de voormast en het bakdek een "podest für 37 mm flak" en op dek aan S.B- en B.B.-zijde vóór de brug, achter een beschermende pantserplaat, een zware luchtafweer-mitrailleur.

Er verschenen nog zogenaamde "Räumboote" of snelle mijnve-

gers, eveneens uit hout gebouwd, in de stijl van de "S-boote", doch kleiner en niet zo kostbaar, eveneens met een laag silhouet en in felle camouflagekleuren. Ze liepen 16 kn, hadden enige luchtafweer en werden geacht dicht onder de vijandelijke kusten mijnen te ruimen.

Later kende de haven nog zogenaamde "Vorpostenboote", gevorderde kolenstokende stoomtreilers met vóór de mast een stuk vlakbaange - schut op "podèst" en op de brugvleugels enig luchtafweer. De visruimen van deze voornalige vissersvaartuigen, waren uitgebroken en vervangen door min of meer comfortabele verblijven voor de uitgebreide, een 26 man tellende bemanning.

Eigenaardig was dat de Kriegsmarine voor haar kleine marine-



0.143 - St.-JAN - 1943

Gemakkelijk te hanteren en weinig omslachtig.

Ook de Genie gebruikte dit voor kleine primitieve waterovergangen. Ze werden dan "Flossäche" genoemd (=rubberen drijfzak). Ook de brugpioniers van de kostbare pantserdivisies waren uitgerust met dergelijke "Schlauchboote" van wel 12 meter lengte, om snel vlotten te kunnen bouwen om wapens over te brengen. De brug kon wachten tot later.

Ook de zogenaamde stormtroepen hadden dergelijke boten om vlug een water over te steken.

Daarnaast was Oostende nog een vluchthaven voor allerlei door Britse strijdkrachten opgejaagde kleine eenheden of na een nachtelijk treffen tussen oppervlakte-eenheden. Voor korte periodes konden kleine eenheden gebruik maken van de slipway op het noorden van de Visserijhaven.

In 1943 of 1944 werd in de Visserijhaven nabij de ingang van de vismijn, die dan een enorme opslagplaats geworden was van het Duitse Leger, een installatie geplaatst met, o.a. een boog in het water waaronder het vaartuig kon doorvaren, voor het ontmagnetiseren van marine-eenheden.

Het haringseizoen meldde zich op het einde van 1941. Daar de meeste haring gevangen werd vóór de Noord-Franse kust (de Sandettiebank) werd via de Korporatie en de bevoegde overheden gevraagd - en bekomen - om de Oostendse vaartuigen van uit Dunkerque te laten vissen. De afstand De afstand van Oostende naar de vanggronden was te groot om in één dag heen, vissen en terug te keren, en het daglicht was in de winter op haar kortst. Voor de gewone visserij gingen de Oostendenaars gewoonlijk niet verder dan de Middelkerkebank.

De gevangen haring werd op treinwagens geladen en naar België gevoerd. Ook nu werd er met het stroopnet gevist. Sommige kleine eenheden hadden vrij vlug hun laadcapaciteit bereikt. Door overbelasting hadden sommige moeite om de haven van Dukerque te bereiken.

De eerste haring te Nieuwpoort werd aangevoerd op 6 december 1941 door de N.28-MADELEINE (ex P.12-MADELEINE), een vaartuig van 10,77 ton; bewogen door een Deutz-motor van 35 pk.

De ongewoon grote vangsten speelden sommige vissers parten,

vaartuigen  
geen omslachtige houten reddingboot in daviets gehangen gebruikten. Ze hadden opblaasbare rubberboten waarmee kon geroeid worden. Ze noemden ze "Schlauchboot" of "slangenboot" wegens de buisvorm van het kader, met een rubbervloer waarop een houten roostertje.

want op 4 januari 1942 gebeurde een ongeval. Tussen de talrijke vaartuigjes die vóór de kust van Dunkerque-Gravelines bedrijvig waren was de 0.30-MARCELLE, open boot bewogen door een motor van 17 pk, bemand door schipper Antoon Dewit, matroos Fernand Sobry en matroos Jozef Samyn ; de 0.189-COR MARIE, open boot van 9 meter met Deutz-motor van 11 pk ; de 0.170-ANNA II, een gedekte boot van 9 meter en bewogen door een Invincible-motor van 22 pk, onder schipper Alfons Vieren. De Duitse wachtboot had de thuisvaart bevolen en de vissers voegden zich naar het bevel. De 0?189 had motordefect en werd naar de haven gesleept door de 0.170. De mensen op de 0.30 waren nog bezig met haring uit het net in hun boot te laden, op 1,5 mijl benoorden Gravelines.

De 0.30-MARCELLE is nooit binnen gelopen. De 0.170 viste een onderdeel van de 0.30 op. Een 10-tal dagen later spoelde het lijk van Fernand Sobry te Les Hemmes nabij Marck, aan. Antoon Dewitte en Jozef Samyn bleven spoorloos.

Was de 0.30 overbelast geweest ?

Feit is dat in dit haringseizoen de 0.183-MICHELINE aan de steiger te Dunkerque, zonk door overbelasting.

=====  
== Trouwe Lezer, ==

== We deden ons best om deze geschiedenis zo waarheids- ==  
== getrouw mogelijk op te stellen. De vele documenten die werden ge- ==  
== raadpleegd waren waren ook niet steeds in overeenstemming met el- ==  
== kaar, voornamelijk inzake aantallen. Daarvoor onze eventuele veront- ==  
== schuldiging. ==

R. Decler