

de baas. Zeebenen waren nodig, voornamelijk in de open boten die gemakkelijk schommelden.

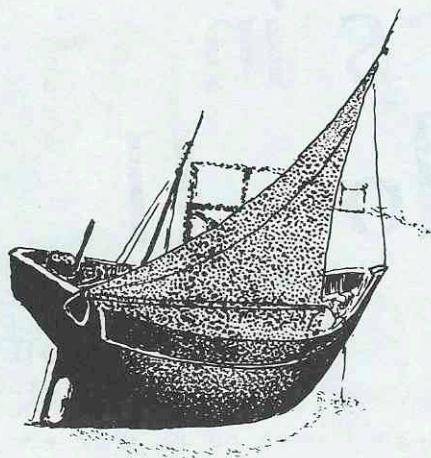
Er werd behoorlijk verdiend; Maar de risico's waren niet te onderschatten. Mijnen en beschietingen brachten veel leed.

Niettegenstaande de negatieve zijden van het bedrijf werden toch jongemannen gevonden om de vissersvaartuigen naar behoren te bemannen. Trouwens, de vissers waren vrijgesteld van arbeid in Duitsland. Zo ontstond een onvolledig type visser.

De Oostendse vissers hadden het 1e Handelsdok te hunner beschikking om binnen te lopen, de vangst te lossen en gemeerd te blijven tot de volgende trip. Daartoe moesten ze het oude houten sluisje passeren vóór het Zeestation dat nog met de "ellebogenstoom" werd bediend.

In feite werd hier teruggegrepen naar een toestand van voor 1934, toen de vismijn - door haar ronde vorm de "cierk" genoemd - nog op de plaats lag waar nu de ro/ro-stations voor de Oostende-Dover-Ferry's zijn opgericht, en het visserijbedrijf zich in de haven en in het 1e Handelsdok haar activiteiten kon ontplooiën.

Er was echter een groot verschil. Het dok was dan rondom bezet met een omheining uit prikkeldraad, voorzien van een paar doorgangen. Enkel bevoegden mochten zich binnen deze omheining bevinden. Bevoegden waren: de reders, de vissers, hun vrouwen, de vissers, allen om de vangst te lossen, en de controleurs van Overheidswege. Of er dan "gezeurd" werd of vis achter-



overgedrukt? Wat dacht je?

Het was voornamelijk gedurende de maanden november tot februari van de jaren 1942 en 1943 dat de haringvansten de sterk gerantsoeneerde Belgische bevolking enorm geholpen heeft. Grote vrachten werden per spoor en per vrachtwagen het binnenland ingevoerd.

Het is nog gebeurd dat in de prille novembermorgen een bemanningslid meende dat hij glanzende mijnen tegen het wateroppervlak zag drijven. Bij nader toezien bleek het haring te zijn die aan de oppervlakte kwam en hij beseftte dat hij de beide verward had. Bij het vissen haalde het toen 17,16 brutoton metende scheepje 25.000 kg haring aan boord.

Het jaar 1942 kende ook minder gunstige toestanden. Na het jammerlijk voorval met de O.30 kende het bedrijf nog meer schokkende verliezen.

André Verbanck, op terugkeer van de visvangst en in het zicht van de Nieuwpoortse haven, stierf op zee op 22 januari 1942.

Op 21 mei 1942 kwam de open boot N.57-PIERRE-JACKIE (ex-180), lang 9,5 meter en aangedreven door een Deutz-machine van 14 pk, in volle bedrijvigheid in zee in aanvaring met een mijn en zonk met haar bemanning: schipper Frans Beyen en matroos Fredericus Meyers.

Bij een aanval van Britse vliegtuigen op 4 juni 1942 aan boord van de Z.42, 22,14 ton bruto groot en bewogen door een ABC-diesel van 25 pk, werd Jules Dewilde getroffen en stierf.

Liet het leven tengevolge van een vliegtuigaanval Zwartvaegher Henri, aan boord van de N.6-ANGÈLE-LOUIS, groot 6,38 ton bruto, aangedreven door een Deutz-motor van 10 pk, op 21 juni 1942.

Op de H.77 tijdens de visvangst raakte Frans Vermoote zodanig zijn evenwicht kwijt, op 22 augustus 1942, dat hij over boord viel en jammerlijk verdronk.

De voltallige bemanning, bestaande uit Vermoote Frans, Vermoote Theodoor en Goderis Camiel, aan boord van de N.11-BERTHA-SIMONNE, groot 12 brutoton en bewogen door een Deutz-machine van 20 pk, verdween ten gevolge van een mijnontploffing op 30 oktober 1942.

Louis Devriendt, aan boord van de O.1-OSCAR, 11 ton groot en

aangedreven door een ABC-motor van 25 pk, verongelukte op zee, op 31 december 1942.

In de loop van 1943 werden te Nieuwpoort 16 nieuwe vissersvaartuigen opgetekend wat het totaal op 133 bracht.

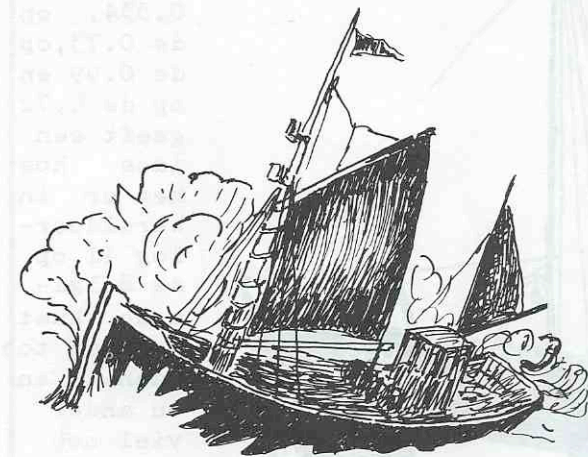
Te Oostende werden 15 nieuwe vissersvaartuigen bij de vloot gevoegd wat haar totaal op 95 bracht, weinig meer dan in 1942. Dit kwam door dat 7 scheepjes uit de vaart werden genomen en 4 naar andere havens overgebracht.

Zeebrugge, Heist en Blankenberge werden tot één groep gevormd, en met 18 nieuwe eenheden kwam het totaal vaartuigen op 112.

In de loop van dat jaar sloopten de Duitsers de practisch nieuwe vismijn te Zeebrugge. Bij hun vertrek bij de bevrijding van de Belgische kust in september 1944 werden de rest en de palende kaaimuren met springladingen vernield.

Dat het oorlogsgevaar door de vissers, voornamelijk bij de jeugdige kerels; wel eens lichtvaardig werd opgevat, is zeker.

Zo ving de 17,16 brutoton metende N.81-HENRI ROGER, met ABC-motor van 51 pk, eens een enorme artillerie obus (ϕ 30 cm - \pm 1,5 m lengte) (n.v.d.r. - dit is geen uitzondering want Britse slagschepen en monitoren voerden een hoofdbewapening tussen 35 en 40 cm). Bij het lossen van de kuil werd de 6-koppige bemanning opgeschrikt door een behoorlijke bons op dek. Toen de vis uiteen gegleden was, dacht men oorspronkelijk met een mijn opgescheept te zitten, maar het bleek een grannat. Het onding werd stevig vastgesjord en er werd naar



naar Nieuwpoort gekoerst. De Duitsers bevelen de andere eenheden op een respectabele afstand te blijven en de N.81 kreeg een afzonderlijke ligplaats toegewezen.

's Anderendaags mochten ze het krenge terug naar zee brengen om het overboord te kippen. Eerst werd een slijkplaats gevonden om het tuig een zacht "bedje" te geven. Daarna werd beraadslaagd om het loeder over het achterschip te dumpen. Het vaartuig zou eerst op topsnelheid worden aangedreven en op een teken zou het "zaakje" overboord gesmeten worden, waarop iedereen zich plat zou laten vallen op dek.

Zo gezegd, zo gedaan. Het ging als een fluitje voor een cent ! Jaja, maar dat wist niemand vooraf !

De 133 vaartuigen te Nieuwpoort bleken voor het verwerken van de aangevoerde hoeveelheden vis, hoofdzakelijk de haring, te overdaadig, zodat besloten werd 2 groepen van 12 vaartuigen van uit Gravelines te laten varen, de grootste en zeewaardigste eenheden.

Het haringseizoen 1943-1944 bleek alle rekords te kloppen. Nieuwpoort alleen voerde op 20 december 1943 1.200.000 kg haring aan. Voor het hele jaar 1943 werd over geheel de Belgische kust nagenoeg 40.000.000 kg zilveren visjes binnen gebracht. De landgenoten konden er maar wel bij varen.

Natuurlijk bleven ook dit jaar de zeerampen niet uit !

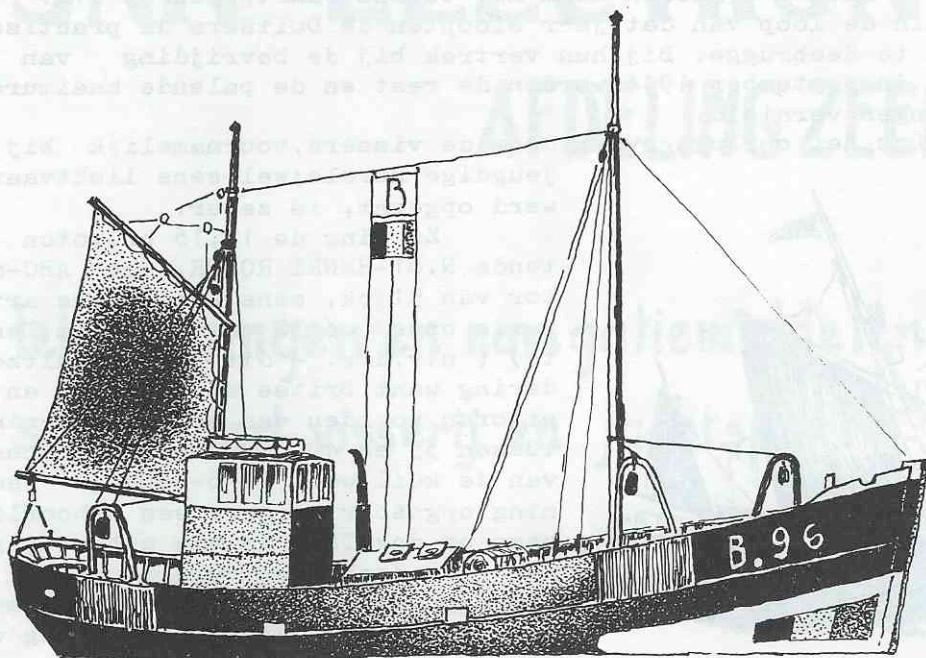
Op 9 januari 1943 verloor Gustaaf Salliau het leven aan boord van de O.218-ISIDOR, een open boot van 7,7 meter lengte en bewogen door een Claey's-motor van 7 pk. Wegens de sterke deining viel het slachtoffer over boord.

Een mijnontploffing maakte een eind aan het leven van Arthur Verleye aan boord van de O.104-LUCIENNE, groot 21,5 ton en bewogen door een AWA-motor van 50 pk. Dit viel voor op 14 juli 1943.

Drie vissers verloren op 3 augustus 1943 het leven door een mijnontploffing aan boord van de Z.3-FRANCISCUS-THERESIA, 22 ton groot en aangedreven door een Kromhout-machine van 60 pk. Het waren Theofiel Beyen, Leonard Gombert en Richard Vandenabeele.

Heel rampzalig was de vernieling op 12 augustus 1943 van de 0.29-ANDRE-ADRIENNE en de 0.33-OSCOVIS I door barstende mijnen. De 0.29 was 17,5 ton groot en bewogen door een Deutz-motor van 20 pk. Haar gebleven bemanning bestond uit : de schipper Charles Germonpré, de matroos Jozef Germonpré en de jongen Eduard Westerlinck.

De 0.33 verdween eveneens in de diepte, bemand door schipper Amedé Vanbesien, de motorist Jan Roelandts, de matroos René Vanbesien en twee jongens Willy Fonteyne en Oscar Hillewaert.



Een samenvatting van 4 zeever- slagen van de schip- pers op de 0.334, op de 0.73, op de 0.99 en op de 0.72 geeft een idee hoe het er in Wereldoorlog II op de Belgi- sche kust kon aan toe gaan. Een en ander viel nog mee door de aanwezig-

heid van meerdere eenheden in de omgeving.

Op 2 september 1943 omstreeks 9.30 u 's morgens aan de west- zijde van de Wenduinebank. Kalme zee, licht bewolkt, helder zicht. In el- kaars nabijheid visten de vaartuigen : 0334-PIERRE VALCKE, 14 ton bruto ton groot, bewogen door een Deutz-motor van 50 pk, schipper Frans Roose; de 0.73-HENRI-ANDRE, 9,75 ton bruto groot, bewogen door een Junkers-mach- ine van 30 pk (één der 2 stalen vaartuigen in die tijd, daar ze gebouwd was in 1936) onder schipper Hendrick Calcoen; de 0.147-MICHELINE, groot 20 ton, bewogen door een Kromhout-motor van 40 pk ; de 0.103-DENISE van 14 ton bruto met IMOP-motor van 50 pk; de 0.72-JACQUELINE-DENISE, 12 brutoton met een ABC-motor van 34 pk, onder schipper Frans Chapel; de 0.14-DE VIER GEBROEDERS, groot 16 ton bruto en aangedreven door een Deutz-motor van 25 pk, onder schipper Verbiest; de 0.99-DE ZEEGOLVEN, onder schipper Isi- door Pincket, als laatste en slachtoffer. Ze was, naast de schipper nog bemand door de motorist Coucke Joseph, de matrozen Marcel Lycke en Leon Dasseville en de scheepsjongen Henri Peere.

Schipper Pincket's bemanning was over het voordek verspreid want het net werd opgehaald: Coucke en Lycke stonden aan de lier, de jon- gen Peere stond uitkijk op de voorsteven en Dasseville stond aan de voor- ste galg om het uit het water stijgende visbord in te pikken. Schipper Pincket was in het stuurhuis, toen een geweldige knal alle lawaai over- stelpte. De schipper werd uit het stuurhuis geslingerd en vond motorist Coucke bebloed vóór zich. Zijn schip was middendoor gebroken. Het voor- schip zonk onmiddellijk. Heel de bemanning lag te water toen enkele secon- den later ook het achterschip in de diepte verdween. De 0.334 en de 0.73 waren vrij vlug bij de drenkelingen. Matroos Albert Declercq van de 0.334 sprong over boord om de gewonde drenkelingen hulp te bieden, evenals ma- troos Hendrik Deliere van de 0.73. Motorist Coucke en schipper Pincket wer- den aan boord van de 0.73 gehesen, de 0.72 haalde Lycke aan boord en de 0.334 redde de jongen Peere die machteloos en uitgeput op twee bennen dreef. Matroos Dasseville bleek onvindbaar. De andere toegesnelde vaartui- speurden nog de zee af maar geen spoor van Dasseville, die tegen de ver-

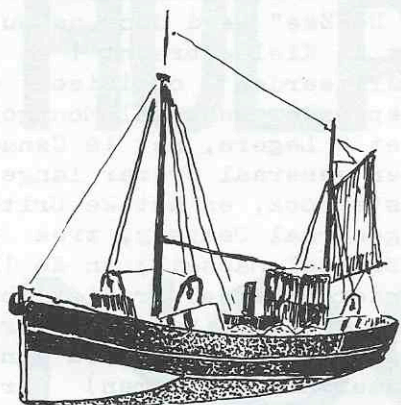
schansing stond bij de ontploffing en waarschijnlijk de volle kracht van de explosie op de borst kreeg.

Omstreeks de middag kwamen de reddende eenheden in de haven van Oostende toe en werden de gewonden ter verzorging opgenomen.

Twee maanden later was het weer hommeles. Op 2 november 1943 kwam de O.117-STELLA MARIS, 13 ton bruto groot en uitgerust met een ABC-machine van 51 pk in aanraking met een zeemijn en zonk vernield. Haar bemanning bestond uit: schipper Henri Dequick, matroos Alfred Deley, motorist Jozef Huys en jongen Jacques Brackx.

En op vrijdag 5 november werd de N.141-DE ZEE het slachtoffer van een dergelijke sluipmoordenaar. Hierbij kwamen om: schipper Karel Maes, motorist Marcel Vilain, matroos Lodewijk Tahon en scheepsjongen Alfons Calcoen.

Op 1 januari 1944 telde de kustvissersvloot 323 gedekte vaartuigen van gemiddeld 20 ton bruto en 66 open boten, verdeeld over: Nieuwpoort met 106 gedekte vaartuigen en 9 open boten; Oostende met 72



gedekte eenheden en 28 open boten; Zeebrugge telde 67 eenheden en 2 open boten terwijl Blankenberge met 18 gedekte en 17 open boten ter visvangst voeren, alles uitgerust met motoren en bemand door 1087 vissers.

Wat sedert enige tijd de ogen uitstak, moest gebeuren. De Duitse gezagdragers konden het niet meer aanzien, en wilden ook van hun macht profiteren en hadden geen schrik van zwarte-markt-praktijken. Ze vorderden meerdere eenheden - o.a. de N.86-DE HOOP en de N.147-MAURICE - liefst grote die met allerlei voordelen werden overgehaald om voor de Duitsers te varen. Uiteraard werden hun vangsten onttrokken aan de Belgische bevoorrading, maar met papieren waarop het magisch woord "Brandenburg" stond, was alles mogelijk.

Op 23 januari 1944 stierf matroos Benjamin Vileyn, bemanningslid op de N.1-ONS GEDACHT, groot 33,5 brutoton en bewogen door een Lincke-Hoffman-motor van 60 pk, aan de verwonding van een vijandelijke kogel.

Enkele dagen later maakte de oorlogsgod het weer bont, toen op 28 februari drie vissersvaartuigen, met hun bemanning, door een zeemijn de diepte werden ingeslingerd.

De Z.8-ALBERT-EMIEL, 23 ton groot, aangedreven door een Deutz-motor van 50 pk, verdween en met haar Alexander Neyts, schipper; Honoré Vandevelde, motorist; Eugène Vlietinck, lichtmatroos. Zijn stoffelijk overschot spoelde op 14 mei 1944 te De panne aan.

De B.32-WAMI, open boot van 5 ton bruto, bewogen door een Chevrolet-motor van 16 pk, onderging hetzelfde lot en met haar: Karel Wittevrongel, Gerard Popelier. Op 21 mei spoelde ook zijn lijk te De Panne aan.

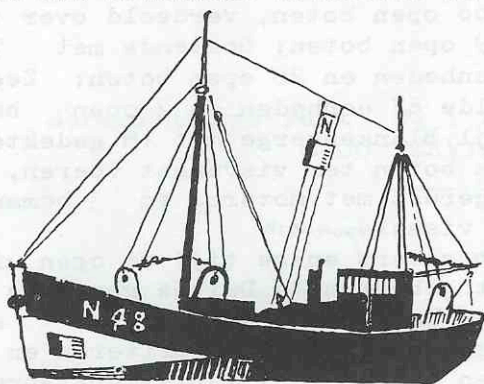
De N.11-COLUMBUS, groot 35,5 ton bruto en bewogen door een Bolnes-motor van 90 pk, vloog in de vernieling en met haar de bemanning bestaande uit: schipper Prosper Rassaert; de motorist Oscar Bourgois; de matroos Julien Dequick; de matroos Louis Vilain; de lichtmatroos François De Roo en de scheepsjongen Henri Veranneman.

In het voorjaar begon het luider en luider te gonzen over de Geallieerden die in Engeland klaar stonden om, zeker op verzoek van de Russen, maar ook omdat de nood in Europa hoog was, in dat Europa te landen, teneinde het gehate Duitsland en Oostenrijk uit te schakelen.

De Nieuwpoortse haven kende een verrassende bomaanval waardoor een tiental vaartuigen vernield werden, de kaaimuren erg beschadigd en een en ander van de omgeving aan diggelen ging. Er mocht niet meer gevaren worden. De vissers kregen van de Bezettters de toelating om via de binnenwateren hun eenheden naar Diksmuide of Brugge te brengen.

Er zat dreiging in de lucht. De Britse en Amerikaanse luchtvloten bombardeerden spoorwegknooppunten, rangeerstations, kruispunten van belangrijke hoofdwegen, opslagplaatsen. Een klein kind kon voelen waar het naartoe ging. En op 6 juni 1944 was het zovèr ! D-day van de Operatie Overlord was aabgebroken en de Geallieerden landden op de Normandische Stranden. Aanvankelijk kwamen heel wat troepen aan land maar het duurde tot 19 augustus 1944 na het sluiten van de Zak van Falaise dat de Duitsers daar verslagen werden en de triomfantelijke opmars naar het noordoosten van de Geallieerden kon beginnen.

De Duitsers op de Belgische kust rekenden op hun onoverwinnelijke troepen en waren er oorspronkelijk gerust in, maar nog vóór Falaise viel werden de wenkbrauwen gefronst. De vissersvaartuigen werden te Oostende verzameld en mochten niet meer varen. De Duitsers wilden niet dat dit bruikbaar materieel in Britse handen viel. Wat later werden de



eenheden naar Brugge overgebracht en zelfs verder. De O.20-PATER REYN van de rederij "De Zee" werd door de Duitsers zelf tot in Kiel gebracht !

De Geallieerden - officieel de 21e Legergroep onder generaal Montgomery, trok met 2 Legers, het 1e Canadese Leger onder generaal Crerar langs de Franse kuststrook, en het 2e Britse Leger onder generaal Dempsey, trok in de richting Brussel-Maaseik; en de 12e Legergroep, onder generaal Bradley bestaande uit het 1e Amerikaanse Leger onder generaal Hodges (later zou nog

het 3e Amerikaanse Leger met het Franse Leger daar nog bij komen) trok richting bezuiden Maaseik tot Luxemburg - trokken geestdriftig naar België en Duitsland, de Duitsers vóór zich uitdrijvend.

De Franse havens werden door de Duitse bezetter hardnekig verdedigd, omdat ze niet als bevoorradingshavens zouden kunnen worden gebruikt. Zo viel Cherbourg na 10 dagen strijd op 27 juni 1944, onder bevel den generaal Von Schlieben, Le Havre op 12 september, Dieppe op 1 september, Boulogne op 26 september en Calais op 30 september. Dunkerque werd links gelaten tot het einde van de oorlog 8 mei 1945.

De langzamere opmars van de Canadezen kwam duidelijk tot uiting door het feit dat Brussel op 3 september werd bevrijdt, Antwerpen op 4 september en Oostende en het westelijk deel van de kuststrook op 8 september. De bevrijders van de stad behoorden tot de Manitoba Dragoon Guards, een regiment dat in Wereldoorlog I een ruitserij-regiment was (dragonders) maar nu uitgerust met snelle gepantserde wagens. Hun verkenningseenheden reden de stad binnen met de befaamde pantserwagen Daimler II, een 7,5 ton wegend vierwielig rijtuig, bemand door drie soldaten, aangedreven door een 95 pk-motor aan een maximum snelheid van 50 miles of 80 km/uur. Haar pantserdikte bedroeg 14 mm en ze voerde 2 wapens: een 40 mm kanon en een mitrailleur.

Op deze 6e september werden nog enkele Duitsers krijgsgevangen genomen en in de rijkswachtkazerne opgesloten. Aan de oostzijde van de haven waren Duitse "sprengkommando's" of vernielingstroepen van de "pioniere" en de Kriegsmarine nog bezig een en ander, o.a. de "duikboot-basis" naar de verdommenis te jagen.

De Duitsers trokken terug tot achter de naast elkaar liggende Boudewijnkanaal en het afleidingskanaal naar de Leie, beiden tussen Zeebrugge en Heist. Van daar zou hun tegenstand sterker worden met het oog op het bezetten van de Scheldemonding teneinde te beletten dat Antwerpen als aanvoerhaven zou worden gebruikt.

Hoe hadden de aftrekkende Duitsers de haven "onder handen" genomen ? De haveningang was afgeschermd door een stalen net en verder lagen een 15-tal wrakken van oud baggermaterieel, sleepboten en binnenvaartuigen tussen de staketsels. Verder waren de vitale delen: het Demey-

sluis met de draaibruggen, het sluis van het Visserijdok en het sluisje naar de oude Handelsdokken, met de draaibrug vóór het treinstation, buiten gebruik door gezonken stalen baggermaterieel en de bruggen gesaboteerd.

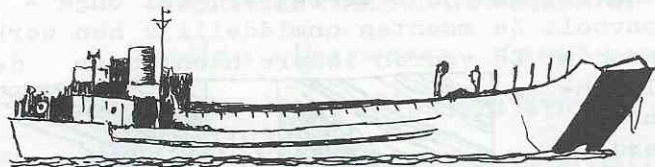
Wrakken lagen in de Voorhaven, hoofdzakelijk gebruikt door de eenheden van het Zeewezen. Ook de kaaimuren van de Visserijhaven, van het Tijdok, de Diepwaterkaaien, het Houtdok, waren onbruikbaar door de enorme gaten die uit de kaairanden waren geslagen. De vismijn was een ruïne. De slipway's in de Visserijhaven waren grondig gesaboteerd, grote kaaikranen lagen gekanteld.

Sommige kaaimuren waren evenwel niet beskadigd, zoals het Schuuldok (nu Montgommerydok), de oude Handelsdokken en het Vlotdok achter het Demey-sas.

Niettegenstaande dit alles, bestemde een militaire Commissie van het grote Hoofdkwartier - waaronder enkele met de streek vertrouwde officieren van de RNSB aan toegevoegd waren - na enige dagen onderzoek, de haven van Oostende de eerste haven sedert 6 juni 1944 die in korte tijd uitstekend kon worden in staat gebracht om de rol van aan- en afvoerhaven voor het leger te vervullen, want er was haast bij!

De Royal Engineers (=genietroepen) met speciale afdelingen en specialisten van de Royal Navy, werden aangevoerd om onder hoge druk de taak aan te vatten.

De wrakken in de havenmondning werden zodanig gemanoeuvreed tot dat een veilige vaargeul ontstond om havenverkeer toe te laten.



Bij het ruimen van de wrakken uit het Demey-sluis bleek het zware drijvende hijsmaterieel ongeschikt. De wrakken werden

gelicht tussen stalen holle cilinders die bij laagwater aanweerszijden van het wrak werden gelegd. Datalen kabels werden onder het wrak doorgehaald met buiteneinden die door middenkokers in de cilinders werden doorgehaald en vastgezet. Bij hoogwater kwam heel de zaak naar boven zodat de wrakken konden vervaren worden. Uitstekende brugdelen boven de sluis kom werden vooraf weggewerkt. Het Vlotdok was op 30 oktober vrij te bereiken voor de legernoden.

Om gebruik te kunnen maken van de LCT (= Landing Craft Tanks) (er waren niet minder dan 16 variaties) werden twee laad- en losstellingen bewerkt, een in de rand van de zuidmuur in de Schuilhaven, en een tussen de pieren en de bestaande kaaimuren van het afgekeurde visserijhavensluis aan de vismijn.

Doch de oorlog ging verder wilde men de haven van Antwerpen, de grootste op het Continent, met haar enorme mogelijkheden, dan moest de Schelde bevrijd worden. En dat wisten de Duitsers net zo goed en hadden zoveel mogelijk uitgebreide maatregelen getroffen om dit te beletten.

De bevrijding van de Schelde werd toevertrouwd aan de Canadese generaal Simonds, vervanger van generaal Crerar. De 2e Canadese Divisie en de 52e Britse Divisie gingen op 24 en 25 oktober 1944 de strijd aan met de Duitsers om Zuid-Beveland te veroveren. Deze landengte werd op 30 oktober ingenomen.

De strategische sleutel om de Schelde open te stellen was evenwel de Vesting Walcheren. Op 1 november 1944 startte een combinatie van zee-, lucht- en landstrijdkrachten op het door bressen overstroomde Walcheren. De op 4 september begonnen operatie eindigde eerst op 8 november 1944 door capitulatie van de Duitsers.

Van uit Oostende vertrokken LCT's afgeladen met vechtmaterieel en soldaten - de straten omheen de geruïneerde vismijn en nabij de Opep-wijk stonden vol met dit soort tuigen - om hun aandeel in het gevecht te leveren. Aan de strijd werd deelgenomen door genoemde divisie's en ook door Commando's Amerikanen, Belgen (als we het goed voorhebben in het 4e Commando), Fransen, Nederlanders, Noeren en Polen.

Langs weerszijden grote verliezen; de geallieerden kenden

27.633 doden, gewonden en vermisten, meestal Canadezen en Britten.

Na Walcheren begonnen de 10 flottieljes mijnenvegers van Cd Hoffer, waaronder de 10 eenheden van de Belgische 118e, aan het vegen van de stroom tot Antwerpen. 200 vegers vernielden 285 mijnen in 22 dagen.

Op 28 november 1944 baanden de Belgische MMS'en 193 en 77 de weg voor het eerste konvooi dat de haven van Antwerpen binnenvoer, met als eerste schip de Noor LYSLAND.

En de 10 Belgische vissersvaartuigen bemand door 60 Belgische vrijwilligers vissers die onder de Red Ensign hun militaire collega's gingen bijstaan ?

Het waren de : 0.63-SAINT PIERRE

Z.48-MARIETTE-BERTHA

H.42-PHARAILDE

0.276-LUCIENNE-CHRISTIAN

0.291-JORDAENS

versterkt door vijf schepen van een 50 ton in dienst van de N A A F I (Navy, Army, Air Force Institution) een instelling voor het vertier van de militairen, de :

0.27-DE ZEVEN KINDEREN

0.53-POLYDOOR PIETERS

B.15-DE DRIE GEZUSTERS

0.96-GEORGETTE-LYDIE

0.336-ELISABETH-GILBERTE

Op 25 november 1944 verlieten de schepen in konvooi South End, koers Antwerpen, begeleid door een oorlogsbodem. Op 26 november passeerden ze in de vroege morgen Zeebrugge. Dezelfde dag nog omstreeks 17 u werd Antwerpen bereikt. De haven, door het verzet vrijwel ongeschonden, begroette dit eerste konvooi. Ze mochten onmiddellijk hun werk beginnen, n.l. de Schelde rein houden. Ze voeren iedere nacht over de stroom en wierpen kleine springladingen in het water teneinde mijnen of wrakstukken te vernielen. Dit werd 12 nachten na elkaar gedaan met een alarm op 10 december 1944. Ze hadden een toevallige ontmoeting met een kikvorsman, meldden dit aan de Navy. Deze vond 2 Duitse kikvorsmannen in een rubberboot nabij een sluis, en had ze vlug bij de kladden !

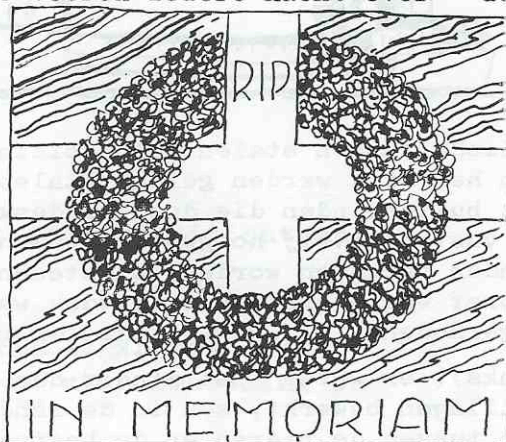
In april 1945 werd de Belgische ploeg afgemonsterd. Einde 1945 kregen de reders hun vaartuigen terug.

De Britse Marine had het zo druk met het vegen van vaarroutes voor haar Navy- en koopvaardijschepen, als steun voor de oprukkende legers aan land, zodat het geduld van de vissers erg op de proef werd gesteld.

Vooraleer de Noordzee, die nu rijk aan vis was, terug met enige zekerheid kon worden bevaren over dezelfde routes, moest er enige tijd overheen gaan. Indachtig de rijke haringvangsten omstreeks de jaareinden 1942 en 1943, waarvan de Belgen genoten hadden, kregen de vissers van de militaire overheid toelating om binnen bepaalde enge grenzen te vissen, want de vaartuigen die naar het binnenland waren bevolen, kwamen nu druppelgewijs terug naar de kust. Vergeet men evenwel niet dat in de kustzones heel wat mijnen waren geveegd, maar losgeslagen mijnen door stormachtig weder was geen fantasie.

Te Oostende en te Zeebrugge waren de vismijnen een ruïne, zodat naar noodoplossingen moest worden gezocht. Door het vrijmaken van de vaarroute naar Antwerpen kon de druk op de haven van Oostende vermindern, zodat daar meer bewegingsvrijheid voor de vissers uit volgde. Door het vrij maken van Demey-sas en de ruimte die beschikbaar kwam in het Vlotdok, konden de vissersvaartuigen nu daar ligplaats vinden, en verrees op de oosteroever van dit dok, op de plaats waar vroeger kolen werden gestapeld, een tijdelijke vismijn, opgetrokken uit barakken en afdakjes.

Dat het mijnengevaar met het beheersen van het zuidelijk deel van de Noordzee niet geweken was, kwam duidelijk als bewijs het verlies van 2 Nieuwpoortse vaartuigen in één klap einde december 1944, en wel



door aanvaringen met mijnen.

De N.48-MARTHA-ROBERT zonk op 22 december met haar bemanning, bestaande uit : David Lambrecht, Maurice Lambrecht, Lucien Lambrecht, Robert Lambrecht en Fernand Delange.

De N.59-AMALIA-JUSTINA, 16 ton groot, bewogen door een Deutz-motor van 70 pk, werd door hetzelfde noodlot getroffen. Ze verdween in de diepte, eveneens op 22 december met haar bemanning : Albert Danneels, Maurice Vandierendonck, René Vandierendonck en Georges Vandieren - donck.

In de loop van het jaar 1945 werden te Nieuwpoort 8 nieuwe vissersvaartuigen in de vaart gebracht, 14 te Oostende en 4 te Zeebrugge.

Door de rijkdom aan vis in zee - onder de oorlog kon niet in volle zee worden gevist - konden de vissersvaartuigen na korte reises van enkele dagen tevreden naar huis terug keren.

Konden de vissers nu enigszins opgelucht zijn daar voor hen luchtaanvallen van Britse zijde uitgesloten waren, toch bleef het uitkijken naar de kwaadste vijand, de zeemijn. Dat deze van Duitse of Engelse makelij was speelde geen rol, de uitwerking bleef even weerzinwekkend.

En op 24 januari 1945 was het zovèr. Een eenheid uit Blankenberge, de B.11-SCARPHOUT, 17 ton groot en bewogen door een ANCMotor van 51 pk, liep in de haven van Zeebrugge tegen een mijn en zonk. Leon Claeys verloor hierbij het leven, zijn 3 medeopvarenden werden gekwetst.

Op 4 februari 1945 kwam nabij Oostduinkerke de O.54-CECILE, groot 22 ton en aangedreven door een AWA - scheepsmotor van 80 pk, tegen een mijn gelopen en zonk zo snel dat van redding geen spraak was. Haar bemanning kwam om. En op 19 februari 1945 barstte de N.145-ZENOBIE VELGHE, een 30 ton metend vaartuig bewogen door een H.M.O.-motor van 110 pk, de lucht in, haar bemanning meesleurend. Dit waren Camiel Cuveele, Robert Cuveele, Maurice Torney en Karel Bepotter.

Een waak later, op 27 februari maakte een mijn nog een slachtoffer, n.l. Gaston Verschelde, de schipper van de O.96-ALBERIC, 14 ton groot en uitgerust met een ABC-motor van 60 pk.

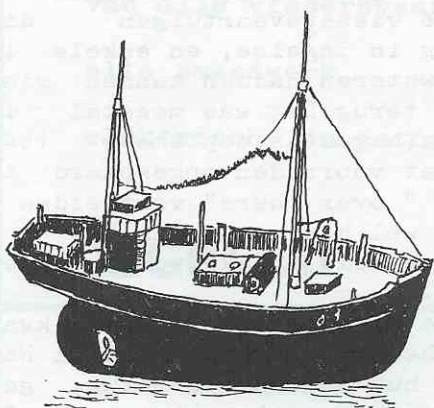
De maand daarop, op 12 maart 1945 kwam de .68-BALTIC II, groot 37 ton en bewogen door een ABC-machine van 80 pk, in aanvaring met een mijn, met het bekende gevolg. De vissers die er bij hun leven verloren waren : Jan Acken, stuurman; Robert Barbé, motorist; Gustaaf Martin, matroos en Alfred Eyland, leerling-matroos.

Dezelfde maand nog, n.l. op 20 maart barstte de B.121 - NELLY de lucht in, haar bemanning zonder verweer latend, n.l. Lodewijk Vanderheyde, stuurman; Arthur Vlietinck, motorist; Remi Carton, matroos; Leon Vandenbergh, lichtmatroos; Roger Dewitte, scheepsjongen.

Acht dagen later op 28 maart sloeg het mijngevaar toe op de O.143-St.-JAN, 23 ton groot en aangedreven door een ABC-motor van 50 pk. Werden meegesleurd: Jacques Gonzales, stuurman; Julien Rosseel, motorist; Albert Deswelgh, matroos; Petrus Bogaert, matroos; René 'tJaeckx, leerling-matroos.

Een eerste teken van de komende ingrijpende veranderingen was de aankomst te Oostende van de stalen motortreiler O.285-MARIE-JOSE-ROSETTE van de rederij Lambregt, 135 ton bruto en uitgerust met een Deutz-motor van 240 pk. Na oorlogsdiensten in Engeland was ze op 10 april onder Belgische vlag naar Oostende vertrokken en kwam in dienst van het Zeewezen als visserijpolitiekruiser.

Op 13 april 1945 liep de Z.8-ERIC-AGNES op een mijn en zonk ogenblikkelijk. Kregen geen kans : Felix Vlietinck, schipper; Leopold Mille, motorist; Jozef Couwijzer, matroos; Constant Vlietinck, matroos.



Dertien dagen later, op 26 april 1945 liep de O.157-SIMONE, groot 17 ton en aangedreven door een ABC-machine van 34 pk, op een mijn en zonk. Zowel stuurman Hector Rouzée als matroos Maurice Debeen lieten hierbij het leven.

En op 8 mei juichtte Europa, want daar was de oorlog voorbij. Maar Japan was nog niet overtuigd van haar nederlaag, de atoombom moest erbij gehaald worden om haar daarvan te overtuigen. Zij aanvaardde dit op 2 september 1945.

De mensen waren in jubelstemming en dankbaar voor het einde van een nachtmerrie. De landen waren terug vrij, maar de zeeën zouden nog lang deze oorlog doen herinneren.

Op 3 juli 1945 ondernam de O.285 onder gezag van kapitein A. Demulder, met aan boord hoofdwaterschout Carlier en enkele reders en machinespecialisten naar Frankrijk om de havens af te zoeken naar Belgische eenheden.

Een tweede vruchtbare reis had plaats op 11 september 1945 naar La Rochelle en op 14 oktober was het vaartuig terug met een konvooi Belgische vaartuigen, o.a. de stoomtreiler O.163-CHRIST MAHLMAN, de

O.217-ANDRE-MARCEL, de O.300-JONGE FRANS.

Mens de oorlog voorbij, kwamen de eerste kleinere vissersvaartuigen die onder de oorlog in Engelse, en enkele in noordelijker, wateren hadden kunnen vissen, naar huis terug. Dat was meestal in de maanden juli, augustus, september 1945. Velen hadden wat voorraden opgespaard in de tijd dat ze "over there" vertoefden, want ze wisten wel hoe het er in het thuisland was gesteld inzake voeding, kleding, brandstof.

Naarmate de dienst het toeliet kwamen ook de eenheden die voor de Royal Navy voeren, naar hun thuishaven terug, gekneusd en nog in hun oorlogskleuren. In een mum van tijd kregen de scheepswerven voor houten- en deze voor stalen schepen, hun handen vol om "de wonden te he-

len" en ze terug geschikt te maken voor de visserij. Want nu ook was er haast bij.

Eindigen we met een kort overzicht.

Tussen 3 september 1939, het uitbreken van Wereldoorlog II, en 8 mei 1945, het einde van deze oorlog, vergingen 41 vissersvaartuigen in oorlogsomstandigheden. 36 daarvan liepen op een mijn. Er vielen 162 doden.

Na 8 mei 1945 liepen nog eens 10 vissersschepen op een mijn, terug goed voor nog eens 46 doden.

Volgt hier nu de lijst opgemaakt door de griffier van het Voorzorgsfonds te Oostende :

1940 :	46 doden
1941 :	12 doden
1942 :	28 doden
1943 :	30 doden
1944 :	22 doden

In het jaar 1945, deeld onder de oorlog, deels onmiddellijk na de oorlog, telde men niet minder dan 72 doden.

In totaal vergingen tijdens, en kort na de oorlog, dus 51 vissersvaartuigen en vonden 208 vissers hun graf in de golven. Duidelijk was de zeemijn de grootste vijand: ze nam 46 schepen voor haar rekening. Bij beschietingen door Britse jachtvliegtuigen vielen 5 doden.

Vergelijken we even met militaire slachtoffers :

Brigade Piron :	120 doden
Belgen bij de RAF :	207 doden op 1.200
Belgen bij de R.N. :	20 doden op 300

Handelsmarine : 587 op 9.500

Zeevisserij : 208 op \pm 1.200 = 2.300

+1.087

Trouwe Lezer,

We deden ons best om deze geschiedenis zo waarheidsgetrouw mogelijk op te stellen. De vele documenten die werden geraadpleegd waren ook niet steeds in overeenstemming met elkaar, voornamelijk inzake aantallen. Daarvoor onze eventuele verontschuldiging.

R . Decler

Werden geraadpleegd : Warships of World War II - Lenton & Colledge
Les Belges dans la bataille de l'Atlantique
door Henri Anrys

Neptunus : info marine (meerdere nummers)

Marine : van de Belgische Zeevaartbond in Londen

Meerdere dagbladartikels

Eigen documentatie.

(())(())(())(())(())(())