

DECEMBER ACTIVITEIT

De Koninklijke Heem- en Geschiedkundige Kring De Plate heeft de eer en het genoegen zijn leden en belangstellenden uit te nodigen tot de volgende avondvoordracht op

donderdag 20 december om 20.00 uur

in de conferentiezaal van de V.V.F., Dr. L. Colensstraat 6, 8400 Oostende

Onderwerp: **KERSTMIS IN DE VLAAMSE KUNST**

Spreker: dhr. **Jean Luc MEULEMEESTER**

De heer Jean Luc Meulemeester is licentiaat kunstgeschiedenis en cultuurfunctionaris van de stad Oudenburg. Hij werkte mee aan vele boeken en tijdschriften en verzorgde onlangs nog de delen "Het rijke verleden" en "Het geloof" in de 17-delige reeks "Waar is de tijd".

Samen met het Passieverhaal van Christus behoort het kerstgebeuren ongetwijfeld tot de meest voorkomende voorstellingen in de kunst. Duizenden kunstenaars vonden in de loop van de geschiedenis in deze bijbelverzen inspiratie, ook in Vlaanderen.

Interessant in dit verhaal is dat de kunstenaars deze heugelijke gebeurtenis elk op hun eigen manier, met hun eigen kunnen hebben weergegeven. Daarbij hebben ze gebruik gemaakt van de verhalen die zich in de rand van dit gebeuren ontwikkelden.

Uiteindelijk vertelt het Nieuwe Testament ons heel weinig over de geboorte en moeten wij te rade gaan in de andere bronnen die in de loop van de geschiedenis zijn ontstaan, aangedikt met leuke volkse verhalen.

Deze voordracht met dia's zal ons zeker in de sfeer van deze tijd van het jaar brengen.

Wie verleden jaar de voordracht van Jean Luc Meulemeester "Tafelen door de eeuwen heen" meegemaakt heeft, weet dat hij een boeiende verteller is en zal deze avond zeker niet willen missen.

Opgelet: wegens de Kerst- en Nieuwjaarsperiode gaat deze voordracht door op donderdag 20 december en niet op de laatste donderdag van de maand.

Voorwoord

Het verzamelen van bidprentjes of doodsprentjes (1) is een hobby die de laatste jaren een enorme uitbreiding heeft gekend. Sommige verzamelaars zijn op zoek naar genealogische inlichtingen, anderen zijn onder de indruk van de foto's van de overlevenden terwijl sommigen zoveel mogelijk bidprentjes willen verzamelen om ze dan later op de ruilbeurzen te verkopen; in de volksmond zijn zij gekend als de "bidprentjesjagers".

Toen ik echter in het bezit gesteld werd van enkele bidprentjes waarop er zes ROUZÉES, zeelui van beroep, vermeld waren en slachtoffers van het oorlogsgeweld, wilde ik te weten komen in welke tragische omstandigheden zij hun leven hadden verloren.

Inleiding

De Belgische regering die het bestaan van haar land op het spel zette door te vertrouwen op Hitlers respect voor het internationaal recht en de Belgische neutraliteit, was tot geen enkel effectief gezamenlijk plan gekomen tussen haar legerleiding en die der geallieerden. De politiek van België in de jaren tussen de beide oorlogen had niet voldoende rekening gehouden met het verleden. Nochtans was de Belgische regering op de hoogte van de toekomstige Duitse aanval op België. Op 10 januari 1940 legden de militaire autoriteiten de hand op geheime Duitse invasieplannen, in beslag genomen toen een Duits militair vliegtuig een noodlanding had moeten maken nabij Mechelen-aan-de-Maas (2). Doch de regering bleef bij haar standpunt van een strikt neutrale houding, weigerde een nauw bondgenootschap aan te gaan met Frankrijk en Groot-Brittannië en hoopte aldus de dans te ontspringen.

De Duitse "Luftwaffe" zaait terreur

In de nacht van 9 op 10 mei 1940 werden, zonder oorlogsverklaring, door de Duitse Luftwaffe, uitgebreide aanvallen uitgevoerd op Belgische vliegvelden, verbindinglijnen en militaire hoofdkwartieren. Ook de kuststreek was het doelwit van de Luftwaffe. ~ Vooraleer de Duitse troepen ons land binnenvielen, omstreeks 04.00 uur op 10 mei, was er groot alarm op het vliegveld van STENE en werden de militaire vliegtuigen geëvacueerd naar het vliegveld van Het Zoute, Knokke. Bij dageraad werd dit vliegveld aangevallen door een Duitse bommenwerper. Een loods waar er zich negen vliegtuigen bevonden vloog in brand, vier militairen werden gedood, verschillende werden gekwetst. Eigenaardig genoeg werd het vliegveld van Stene niet gebombardeerd.

Volgens dhr. Walter Major, auteur van "Het Vliegveld te Stene-Oostende" (1920-1945) "had men op de eerste oorlogsdag, boven Stene, regelmatig vijandelijke vliegtuigen zien cirkelen, maar zij voerden geen aanval uit op dit nochtans zeer strategisch doel. Inderhaast werd al het gerief van de schietschool en de school voor waarnemers op vrachtwagens geladen en 's anderendaags vertrok de ganse bezetting naar TOURS in Frankrijk. Op de tweede dag mitrailleurden enkele Duitse jagers de zowat overal op het veld achtergelaten Bréguet XIX-krachten maar toen lag het vliegveld er reeds helemaal verlaten bij".

Ook Oostende zou niet gespaard blijven van de Duitse terreurbombardementen. De binnenstad werd zwaar beschadigd, ongeveer 160 burgers vonden de dood in de verwoeste gebouwen. Op 21 mei overvloog een Duits vliegtuig de Vuurtorenwijk. Arthur ROUZÉE en zijn echtgenote Margriet

SCHROYEN hadden post gevat aan de voordeur van hun woning gelegen in de Schietbaanstraat 50. Zij wilden het spektakel van het afweergeschut gadeslaan, hun beide peuters zaten veilig in de bergruimte onder de trap. Plots loste de vijandelijke bommenwerper één van zijn vernielende springtuigen die terechtwamen in de Schietbaanstraat. Arthur ROUZÉE en zijn echtgenote werden door de luchtverplaatsing op slag gedood. De twee peuters overleefden het drama en beide wezen werden door een echtpaar in het Brugse aangenomen en opgevoed.

In 1939 staat de gevreesde 2^e W.O. voor de deur. Groot-Brittanië en Frankrijk hebben de oorlog verklaard aan Duitsland. Aan onze grenzen met Duitsland en Frankrijk spreekt men van een PHONEY WAR", een schemeroorlog maar op zee is de Britse en Franse marine druk in de weer met het leggen van verankerde zeemijnen terwijl de Duitse luchtmacht de vaardoorgangen bezaait met magnetische mijnen. Voor onze vissersvloot was er echter geen schemeroorlog. Vooraleer één Duitse soldaat voet op ons gebied had gezet, had onze vissersvloot reeds negen vaartuigen verloren, 36 vissers hadden hun leven verloren, slachtoffers van het oorlogsgeweld. De oorlogvoerende landen hadden enorme defensieve mijnenvelden vóór hun kusten gelegd, maar zware stormen waren oorzaak dat talrijke zeemijnen losgeslagen werden van hun verankering, op drift geraakten en terechtwamen in de kustwateren of aanspoelden op het strand. Het bestrijden en onschadelijk maken van deze op drift geraakte zeemijnen was één van de voornaamste opdrachten van het Belgisch marinekorps dat op 15 september 1939 opgericht was. Sedert het ontstaan van de Belgische onafhankelijkheid was dit de derde Belgische Marine die het leven zag. Wegens gebrek aan interesse voor ons "maritiem welzijn" waren de twee vorige Marines afgeschaft.

Een drietal oude loodsbotten werd ter beschikking gesteld van het Marine Korps. Hun opdracht was het opsporen en tot zinken of ontploffing brengen van de drijvende mijnen, opdracht die zij met veel succes uitvoerden, sommige bronnen spreken van meer dan 200 vernietigde mijnen. Maar ook de verankerde zeemijnen waren een gevaar voor onze scheepvaart doch om die op te sporen en te vernietigen, had men mijnenvegers en veegtuigen nodig. De veegtuigen werden besteld bij de Franse marine en men had het inzicht drie stalen vissersvaartuigen te vorderen, nl. de 2.86 "George Eduard", de 0.88 "John" en de 0.97 "Jacqueline". Maar bij het uitbreken van de oorlog op 10 mei 1940 waren de 0.86 en de 0.88 op zee, de 0.97 lag verlaten in de haven van Oostende, haar stoommachines onbruikbaar. Toen echter bleek dat Duitsland met een nieuw geheim wapen, nl. de magnetische zeemijn, ten strijde was getrokken, werd het plan om stalen treilers te vorderen afgevoerd en werd beroep gedaan op de houten treilers 0.140 "Jeaninne-Georgette", de 0.317 "Maurice-Roger" en de 0.348 "Jan van Maerlant" om dienst te doen als mijnenveger.

Deze drie houten treilers vormden nu, tezamen met de loodsbotten A4, A5, A6; de twee vedetten C4 en de "Prince Charles", alsook het stalen motorjacht "Aloha" (3) de Eerste Escadrille van het marinekorps, met als thuishaven Oostende. Maar vooraleer de bestelde veegtuigen door de Franse Marine konden geleverd worden, was onze kust bezet en het Marinekorps had nu andere katten te geselen.

Vanaf 17 mei begon de algemene uittocht van de Oostendse vissersvloot. Franse en Engelse havens werden aangedaan. De meeste kwamen na avontuurlijke overtochten in Zuid -Engeland terecht waar zij in Dartmouth, onder bewaking van de Britse Marine, verzameld werden, dit in het vooruitzicht van deelname aan de evacuatie van de geallieerde troepen uit het omsingelde Duinkerke. De Belgische stomer S.S. "Julia", bevelhebber kapitein Maurice COPPIN, die op 8 mei 1940 vanuit Swansea (Zuid-Wales) was afgevaren met een lading kolen, werd gepraaid door de Britse Marine, begeleid naar Portsmouth en kreeg daar het bevel Dartmouth te vervoegen. Toen de Britse Admiraliteit vrijwilligers zocht om de geallieerde troepen vanuit de "hel van Duinkerke" te evacueren naar Engeland, bood kapitein .Coppin onmiddellijk zijn diensten aan; hij zou met 'de S.S. "Julia" naar Duinkerke varen. Maar gezien de S.S. "Julia" geladen was met "Welsh coal", werd

zijn voorstel niet aanvaard, wel werd hem gevraagd een vissersvaartuig te bemannen. Zijn keuze viel op de moderne 0.86 "Georges-Eduard". De bemanning van de S.S. "Julia" scheepte in aan boord van de 0.86 en vier Oostendse vissers boden zich vrijwillig aan om deel uit te maken van de bemanning van de 0.86.

Op 1 juni vertrok de 0.86 richting Duinkerke, meerde aan aan één van de kaden en scheepte ± 560 Franse soldaten in. Bij de terugreis naar Engeland kwam de 0.86 vast te zitten op een zandbank. Een vaartuig met een geringe dieptegang, dat de 0.86 ter hulp snelde, kon de Franse soldaten overnemen en overbrengen naar Engeland. Met de vloedtij kwam de 0.86 opnieuw vlot en wendde onmiddellijk de steven naar Duinkerke en scheepte opnieuw ± 450 militairen in die in Dover aan wal gezet werden. De militaire opdracht van de 0.86 was nu beëindigd; men kon terug denken aan het uitoefenen van de visvangst.

De vissersvaartuigen die niet opgeëist werden (4) om dienst te doen als hulpvaartuigen bij de Britse Marine, werden nu verdeeld over de verschillende vissershavens, nl. Brixham, Newlyn, Swansea, Milford Haven en Fleetwood. De 0.86 kreeg Milford Haven toegewezen als thuishaven, maar belandde uiteindelijk in Fleetwood, thuishaven van o.a. de Engelse, Nederlandse en Belgische IJslandvaarders. Haar eerste reis, vanuit Fleetwood naar de visrijke visgronden van IJsland zou ook haar laatste zijn.

Op 10 februari 1941 verliet de 0.86 de haven van Fleetwood; de twaalfkoppige bemanning stond onder het bevel van kapitein Frans HALLEMEERSCH. Via het Noorderkanaal, Ratlin Island en St Kilda komt men in de Atlantische Oceaan terecht en vaart men steeds Noordwest, de barre IJslandse kust tegemoet. Op 13 februari had men veilig (5) de visgronden bereikt. Er was een razende storm opgestoken, het regende dat het goot, en het was pikdonker in dit Hoge Noorden gebied, een perfect scenario voor het drama dat zou volgen. Omstreeks 22.00 u strandde de 0.86 op de rotsachtige kust. De kapitein probeerde nog zijn vaartuig los te krijgen, maar alle manoeuvres waren nutteloos: de 0.86 zat steevast. Het vaartuig lag met zijn open dek naar de zee toe, zware en stortzeeën sloegen over het vaartuig. De reddingsboot was reeds overboord geslagen, de machinekamer en de logies van de bemanning stonden onder water. De volledige bemanning had bescherming gezocht in het stuurhuis. Het werd een lange, ijsskoude nacht. Langs de ene zijde de zware branding die de rotsen overspoelde, de andere zijde gezeseld door de stortzeeën.

's Morgens vroeg waren de weersomstandigheden nog niet verbeterd doch één van de matrozen, de 57-jarige Gustaaf ROUZÉE, had zijn buik vol van deze uitzichtloze toestand. Hij verliet het stuurhuis, sprong op dek, wond een touw, die hij vastsjorde aan de verschansing van het vaartuig, om zijn lenden, klauterde over de zijde en sprong in de woeste branding, hopen de wal te kunnen bereiken. Doch na enkele meters afgelegd te hebben in het ijsskoude water voelde hij geen grond meer, hij was terechtgekomen in een diepe geul. Hij probeerde terug aan boord te klimmen. Verkleumd door de koude en uitgeput door de onmenselijke inspanningen voelde hij zijn krachten begeven en riep om hulp. Twee bemanningsleden verlieten spontaan hun schuilplaats in het stuurhuis en probeerden hun scheepsgezel terug aan boord te hijsen. Tevergeefs echter, ook zij werden door de wrede omstandigheden overmand, zij riepen nog om hulp naar de andere opvarende in het stuurhuis, doch tevergeefs, Gustaaf ROUZÉE verdween in de golven.

Nadat de weersomstandigheden wat verbeterden verlieten de opvarenden, bij ebbe, het gedoemde vaartuig, doch de ijsskoude tocht over land, op zoek naar hulp, eiste nog vier slachtoffers. De lijken van de vijf slachtoffers werden later teruggevonden en begraven te Vick, aan de zuidkust van IJsland. De overlevenden bereikten uiteindelijk de schaars bewoonde wereld en werden verzorgd in een opvangcentrum voor schipbreukelingen te Reikjavik, hoofdstad van IJsland.

Na de succesvolle evacuatie van meer dan 330.000 geallieerde militairen van het strand van Duinkerke (26 mei - 4 juni) door de Britse Marine, weliswaar met de hulp van honderden kleine vaartuigen (6) , was het nu de beurt aan de jachtpiloten van de Royal Air Force (R.A.F.) om zich te onderscheiden. De Luftwaffe was begonnen met haar terreurbombardementen op vliegvelden en haveninstallaties als voorbereiding tot een landing op de Zuidkust van Engeland. Haar voornaamste opdracht was de vernietiging van de R.A.F.: dit was noodzakelijk vooraleer er sprake kon zijn van een landing. Op zaterdag 7 september ondernam de Luftwaffe haar eerste geconcentreerde overdag aanval op Londen. Driehonderd bommenwerpers geëscorteerd door 600 jachtvliegtuigen namen deel aan de aanval. Niet alleen de haveninstallaties kregen het zwaar te verduren, ook de nabijgelegen woonwijken leden zware schade. De East-End van Londen stond in lichterlaaie, de gloed was enorm en mijlen ver zichtbaar. De haveninstallaties waren zwaar beschadigd, ook twee Belgische koopvaardij schepen lagen gekapseisd in the Surrey docks. (7) Deze overdag aanval moet als de kritieke dag van de Slag om Engeland (the battle of Britain) beschouwd worden. De dag daarop, zondag 8 september, werd tot dag van nationale rouw uitgeroepen.

De invasie van Engeland werd uitgesteld, de Luftwaffe was immers niet in staat de R.A.F. uit te schakelen. Maar nu moest de slag van de Atlantische Oceaan nog geleverd worden. De geallieerde scheepsverliezen hadden reeds een omvang genomen vergelijkbaar met het ergste jaar van de oorlog 1914-18.

Honderden schepen met hun kostbare ladingen en moedige bemanningen waren reeds uitgeschakeld, anderen lagen zwaar beschadigd in Britse havens Er was een wanhopig tekort aan scheepsruimten. Het resultaat van de slag om de Atlantische Oceaan zou uiteindelijk beslissend zijn voor de beheersing van de scheepvaartroutes en de bevrijding van Europa.

Toen België op 10 mei 1940 in de oorlog betrokken raakte, was het overgrote deel van haar koopvaardijvloot op zee. De gezagvoerders kregen telegrafisch instructies om onmiddellijk een haven van het Verenigd Koninkrijk of het Britse Gemenebest aan te lopen. Een tachtigtal vaartuigen kwamen aldus ter beschikking van het Britse ministerie van handelsscheepvaart .

Op 11 december 1942 vertrekt het Belgisch koopvaardij schip de S.S. Emile Franqui uit Liverpool en voegt zich bij het uitvarend konvooi ON 153 (8) dat 43 schepen telt. Het vaartuig staat onder het bevel van kapitein PARET en heeft een bemanning van 68 koppen, waaronder matroos Karel ROUZÉE. Er zijn 10 passagiers aan boord, waaronder twee vrouwen en twee kinderen. Op 16 december bevindt het konvooi zich op ongeveer 51° NB en 24° WL, het is stormweer met een krachtige wind uit het zuidoosten. Om 17.20 u treft een torpedo, afgevuurd door de U621, de "Emile Franqui" midscheeps in ruim 3. Onmiddellijk wordt de stoommachine stilgelegd. De passagiers en de bemanning, allen voorzien van zwemvesten, begeven zich naar het sloependek. Drie minuten later wordt het schip getroffen door een tweede torpedo. De matrozen maken de sloepen klaar en de kapitein geeft het bevel de sloepen te strijken. Bij zware storm en volslagen duisternis geraken drie reddingsboten veilig weg van het zinkend schip. Eén boot wordt echter tegen de romp van het vaartuig geslagen en is volledig vernield De storm heeft de kracht van 10 Beaufort bereikt. Ook de vlotten worden nu te water gelaten, een twintigtal manschappen staan: nog op het dek maar aarzelen om in dit stormweer over boord te springen. Omstreeks 18.00 u verdwijnt de SS. "Emile Franqui" in de golven.

Tien passagiers en vijftien bemanningsleden hadden plaats genomen in boot 1, die veilig te water werd gelaten. Doch door de onstuimige zee kapseisde de reddingsboot met alle tragische gevolgen van dien.

Zesenvestig bemanningsleden waaronder matroos Karel ROUZÉE en alle passagiers verloren hun leven in de wrede Atlantische Oceaan. (9)

Fleetwood, de Engelse havenstad in het noorden van Lancashire, aan de monding van de Wyre. Geen marinebasis maar ze was als vissershaven van vitaal belang voor de voedselvoorziening voor het Verenigd Koninkrijk. Na de evacuatie van de geallieerde troepen uit het omsingelde Duinkerke werden onze vissersvaartuigen verdeeld over verschillende vissershavens. De grootste treilers kregen Fleetwood toegewezen als thuishaven. Ook Franse, Nederlandse en Poolse vaartuigen kwamen terecht in Fleetwood en tezamen met de Britse stoomtreilers, die noodgedwongen Grimsby, gelegen aan de oostkust hadden verlaten, zouden zij de aanvoer van IJslandse kabeljauw verzekeren. De prijs aan mensenlevens, vissers, was niet gering. Op het vissersmonument van Fleetwood, gelegen op de Esplanade is er een inscriptie met een lange lijst namen van treilers die in de loop van de W.O.II door oorlogsomstandigheden op zee zijn gebleven. De tekst op het oorlogsmonument liegt er niet om: "THE REAL PRICE OF FISH IS THE LIVES OF MEN". Op de herdenkingsnaald in het Memorial Park van Fleetwood staan bijna driehonderd namen van omgekomen vissers.

Op 10 mei 1940 was de 0.303 "Ons Welzijn" op visvangst in het Kanaal. Er werd onmiddellijk gestevend naar Brixham, waar de vangst werd verkocht en de 0.303 bevel kreeg Dartmouth te vervoegen waar een belangrijk gedeelte van onze vissersvloot, onder toezicht van de Britse Marine voor anker lag. Na de terugtocht van de geallieerde troepen uit Duinkerke kreeg de 0.303 Brixham als thuishaven toegewezen. Ze ontsnapte aan een luchtaanval door een Duits bombardementsvliegtuig en werd op 31 januari 1941 gevorderd door de Britse Admiraliteit. Het vaartuig werd bewapend met een kanon, een 6 pponder en een Poolse marinebemanning werd ingescheept. De 0.303 was nu omgebouwd tot een Auxiliary Patrol Vessel (p12) in dienst van de Britse Marine. Doch reeds in 1943 kwam er een einde aan deze opdracht. De 0.303 werd ter beschikking gesteld van zijn eigenaar en terug omgebouwd tot vissersvaartuig met als thuishaven Fleetwood.

Op 28 maart 1945 verliet de 0.303 haar thuishaven Fleetwood richting de visserijgronden in de Ierse Zee. Schipper Albert ROUZÉE voerde het bevel, drie dekmatrozen en één motorist vervulde de bemanning. De 10^e april omstreeks 11.30 u deed er zich een geweldige ontploffing voor, het vaartuig verkeerde in zinkende toestand. Onmiddellijk werd de reddingsboot overboord gezet en terwijl de schipper zich eerst nog naar het stuurhuis begaf, waarschijnlijk om zijn reddingsgordel te halen, sprongen de vier bemanningsleden in de boot. Opeens verdween de 0.303, met schipper Albert ROUZÉE nog in het stuurhuis, in de golven. In een zware zee kapseisde de reddingsboot nog tweemaal. Slechts één bemanningslid, nl. de motorist, overleefde dit drama; na enkele uren werd hij opgepikt door een Brits oorlogsschip. Hij had een viertal uren doorgebracht op de kiel van de gekapseisde boot en had zijn drie scheepsgezellen één voor één zien afglijden van de kiel en verdrinken.

Hector ROUZÉE eindigde zijn opleiding bij de "IBIS" (10) in februari 1925 en scheepte in aan boord van de 0.75 "Albert" op 19 februari 1925 als leerling marconist. Zoals de meeste ex "IBIS" leerlingen behaalde hij zonder moeite het diploma schipper IIe klas. Maar het moet zijn dat het

vissersberoep hem niet kon bekoren: hij verliet de visserij en stapte over naar de stadsdiensten in hoedanigheid van sassenier-bruggendraaier. Na de Duitse inval ontruimden de meeste vissersvaartuigen, geladen met vluchtelingen, de haven van Oostende. Talrijke hoge stadsambtenaren lieten de bevolking in de steek en gingen op de loop richting Frankrijk. Hector ROUZÉE weigerde echter zijn post te verlaten en liet zijn echtgenote en dochter, tezamen met haar familie inschepen aan boord van een maalboot die veilig Engeland bereikte. Hector ROUZÉE was overtuigd dat hij op een of ander manier, vooraleer Oostende bezet werd, ook de overkant zou kunnen bereiken. Helaas ging dit plan niet door, hij bleef alleen achter in bezet België. Toen de vissersvaartuigen van de bezetter toelating kregen om de kustvisserij te bedrijven (11), besloot ROUZÉE zijn vissersloopbaan te hervatten. Er was immers een mooie boterham te verdienen, weliswaar in zeer gevaarlijke omstandigheden.

Op 26 april 1945, 's morgens vroeg, verliet de O.157 "Simonne" de thuishaven om de visserij te bedrijven ten N.N.W. van Oostende. Het was mooi weder, geen wind en een zeer klaar zicht. Toen de "korre" voor de tweede maal werd opgehaald, deed er zich een zware ontploffing voor. De O.157 brak in twee en de vier bemanningsleden, nl. schipper Hector ROUZÉE, de motorist en twee matrozen werden overboord geslingerd. Toegesnelde vissersvaartuigen namen drie drenkelingen aan boord. Van schipper ROUZÉE werd één van zijn witte laarzen opgehaald. Zijn lijk werd enkele dagen later opgevist. Het was zijn schoonbroer, Pierre LABBEKE, die de droevige plicht had het stoffelijk overschot te identificeren.

Enkele weken later keerden zijn echtgenote, Germaine MARTINSEN en haar dochter Christiane terug uit Engeland. De lang verwachte hereniging van het gezin ging echter niet door.

De O.159 "Transport" - eigendom van de "Oostendse Rederij", in de volksmond "De Rode Vloot"- was op weg naar de IJslandse visgronden toen België op 10 mei 1940 overrompeld werd door de Duitse troepen. Schipper Robert LABBEKE keerde op aandringen van de rederij, onmiddellijk terug naar zijn thuishaven en kreeg als opdracht zo spoedig mogelijk uit te wijken naar Engeland. Niet alleen de familieleden van de bemanning doch ook een groot aantal vluchtelingen scheepten in. Sommige bronnen spreken van meer dan 300 vluchtelingen. De O.159 liep op 18 mei de haven van Le Havre binnen, maar daar werden alle vluchtelingen, uitgenomen de familieleden van de bemanning, op bevel van de Franse autoriteiten aan wal gezet. Twee dagen later bereikte de O.159 Fleetwood, vissershaven aan de N.W. kust van het Verenigd Koninkrijk.

De O.159, gebouwd in 1928 op de scheepswerf van Cook, Welton en Gemmel voor rekening van een Britse rederij, was in maart 1939 aangekocht door de Oostendse Rederij. Schipper Robert LABBEKE vertrok op 8 maart 1939 voor haar eerste reis vanuit Oostende richting IJsland. In februari 1940 kreeg schipper Robert LABBEKE het bevel over de O.164 "Jan Dewaele" en in diezelfde maand redde hij de bemanning van de Zweedse "Dalaro", getorpedeerd door een Duitse onderzeeër. De Zweedse rederij schonk een premie van 10.406 BF., te verdelen onder de bemanning van de O.164, met als voorwaarde dat de schipper het dubbele zou ontvangen van de premie toegekend aan de andere bemanningsleden.

Een twaalfstal Oostendse treilers waaronder zowel stoom- als motortreilers hadden een onderkomen gevonden in Fleetwood en werden geadmistreerd door de Oostendse Rederij onder de leiding van directeur DAEMS, geboren Antwerpenaar. De O.159 werd bewapend met een snelvuurkanon ter bescherming tegen de Duitse langeafstandsbommenwerpers (FOCKE~WULF 200~CONDOR) die van op vliegvelden in bezet Noorwegen, in samenwerking met de gevreesde U~boten strijd voerden tegen de Noord~Atlantische geallieerde konvooien.

Op 1 september 1940, op weg naar IJsland, werden ter hoogte van het Schotse eiland St. Kilda vuurpijlen opgemerkt. De O. 159, schipper Robert LABBEKE in bevel, stevende richting van de vuurpijlen en pikte een reddingsboot op met 13 schipbreukelingen aan boord. Het waren bemanningsleden van het Belgisch S. S. Ville de Hasselt dat met 53 bemanningsleden aan boord, op 31 augustus was getorpedeerd door de U-46. De overige bemanningsleden werden door andere schepen gered. De O.159 bedreef gedurende gans de oorlog de visserij op IJsland, maar niet steeds met dezelfde schipper. Gezien er schippers in overtal waren, werd er een beurtrol ingesteld.

De Oostendse vissersvloot met als thuishaven Fleetwood heeft gedurende de oorlog voor meer dan 40 miljoen pond vis binnengebracht, een mooi spaarpotje voor onze vissers.

Op het einde van de oorlog verlaten onze vissersvaartuigen het Verenigd Koninkrijk en vervoegen hun thuishaven.

De 0.159, nog steeds onder het bevel van Robert LABBEKE, vervoegt Oostende op 21 augustus 1945. Onmiddellijk wordt de visvangst vanuit de thuishaven hernomen. Schipper Frans BAERT heeft nu het bevel overgenomen. Op woensdag 17 oktober verlaat de 0.159 zijn thuishaven richting Doggersbank. De bemanning bestaat uit 15 man waaronder Isidoor ROUZÉE, 2de stoker. Het weder was goed, de visvangst zeer geslaagd. Maandag 22 oktober wordt de terugreis aangevat. Met 3.000 stuk kabeljauw aan boord en 180 bennen platvis rekent de bemanning op een mooie besomming. Het weder verslechtert. Op dinsdag 23 oktober omstreeks 15.00 u doet er zich midscheeps een geweldige ontploffing voor. Onmiddellijk worden reddingsboot en vlot uitgezet. Twee matrozen springen op het vlot, elf zeelui nemen plaats in de reddingsboot. Twee bemanningsleden ontbreken echter op het appel, nl. de stokers Charles AZAERT en Isidoor ROUZÉE, waarschijnlijk slachtoffers van de zware ontploffing in de machinekamer. Intussen was er een zware storm opgestoken, en het vlot en reddingsboot verloren contact met elkaar. Op 24 oktober omstreeks 15.00 u werd het vlot opgemerkt door het Nederlandse S.S. Van Artevelde, beide schipbreukelingen werden opgepikt en in Southampton aan wal gezet. De Belgische Marine werd telegrafisch op de hoogte gebracht van het drama en onmiddellijk werd er een reddingsactie ingezet. Het visserswachtschip, de 0.285 onder het bevel van loods ASPESLAGH, vaarde uit in vliegende storm op zoek naar de reddingsboot. Eenheden van de Britse Marine, gestationeerd te Oostende, boden hun diensten aan. Radio Oostende gaf regelmatig berichten door om uit te kijken naar de schipbreukelingen en vanuit Engeland namen drie watervliegtuigen deel aan de reddingsactie. Tevergeefs echter, de reddingsboot en de elf schipbreukelingen hadden de storm niet overleefd. De onderzoeksraad voor de zeevaart was van oordeel dat het vergaan van de 0.159 en het omkomen van 13 bemanningsleden te wijten was aan het ontploffen van een zeemijn.

In de voorbereiding van dit artikel heb ik talrijke documenten met betrekking tot de 2e W.O. geconsulteerd, maar gezien de vele tegenstrijdigheden die ik heb gelezen ("do not believe everything you read", was de wijze raad die mijn geschiedenisleraar mij meegaf), zullen er waarschijnlijk hier en daar wel enkele onjuistheden voorkomen. Schiet niet op de pianist, maar eventuele opmerkingen worden met dank aanvaard.

Oorlogspropaganda

Nadat Londen op 15 september 1940 hevig aangevallen was door de Luftwaffe, meldde de R.A.F. dat haar jachtpiloten (the BRYLCREAM BOYS) 185 vijandelijke vliegtuigen hadden neergehaald. Na de oorlog werd medegedeeld dat er geen 185 doch slechts 60 vijandelijke vliegtuigen werden vernietigd.

Op 5 maart 1943 verlieten twee geallieerde konvooien, bestaande uit 88 koopvaardij schepen en beschermd door een veertiental escortevaartuigen, waaronder de Belgische korvetten "Godetia" en "Buttercup", de haven van New York, richting het Verenigd Koninkrijk. Vierenveertig Duitse duikboten lagen op de loer met slechts één doel, het vernietigen van de konvooien en hun belangrijke ladingen. Na een strijd op leven en dood, in onmenselijke weersomstandigheden, werd op 20 maart door de Duitse radio medegedeeld dat "Die grösste Geleitzugscht aller Zeiten" (de grootste konvooslag aller tijden) op een grote overwinning was uitgelopen. Tweeëndertig koopvaardij schepen (204.000 T) en een torpedojager met zijn volledige bemanning, werden door de duikboten tot zinken gebracht

De officiële cijfers bekend gemaakt door de Britse Admiraliteit, meldden het verlies van 22 koopvaardij schepen (146.000 T), 360 zeelui en 12 passagiers, waaronder 2 vrouwen en 2 kinderen. Toch nog even vermelden dat de "Godetia" onder het bevel van commandant LAROSE, 165 schipbreukelingen redde van een gewisse dood.

NOTEN

- (1) Oostendenaars spreken alleen maar over "DOOZANTJES".
- (2) De Duitse generaal FELMI, bevelhebber van de Duitse luchtvloot 2, werd door A. HITLER verantwoordelijk gesteld voor dit in gebreke blijven van één van zijn officieren en werd onmiddellijk vervangen door veldmaarschalk KESSELRING. Alhoewel de in beslag genomen geheime documenten beschadigd waren, was het duidelijk dat A. HITLER en zijn adviseurs de invasie van België grondig hadden voorbereid.
- (3) De "Aloha", gebouwd in 1939 op de scheepswerven van J. Cockerill, Hoboken, had een lengte van 38,5m en een waterverplaatsing van 231 B. T. Twee dieselmotoren van 310 P.K. zorgden voor de voortstuwing. Tijdens de nacht van 20-21 mei '40 verliet de "Aloha" de haven van Oostende, liep op een mijn en verdween met man en muis. Naast marinepersoneel waren er ook burgers, waaronder twee motoristen, aan boord. Het dodencijfer wordt geschat tussen de dertien en achttien opvarenden.
- (4) 78 Oostendse vissersvaartuigen werden ter beschikking gesteld van de Britse Admiraliteit en ingezet als "auxiliary patrol vessel, ballon barage vessel, minesweeper of boom defense vessel".
- (5) Een ander Oostends vissersvaartuig, de O.88 "John", werd op haar terugreis van de IJslandse visgronden op 2 en 3 juni 1941 aangevallen door een Duits bombardementsvliegtuig. Zwaar beschadigd begon de O.88 langzaam te zinken, de 13 bemanningsleden werden in de nabijheid van het Schotse eiland St. Kilda opgepikt door de Noorse tanker "Thorsavet" . Slechts één bemanningslid was lichtgekwetst.
- (6) In totaal namen circa 860 vaartuigen - waaronder torpedojagers, korvetten, mijnenvegers, treilers en drifters, jachten, veerboten, hospitaalschepen, sleepboten en andere kleine vaartuigen -

onder onophoudelijke vijandelijke luchtbombardementen deel aan de daadwerkelijke evacuatie van de geallieerde troepen.

(7) De S.S. "Anna" (695 BT) en de S.S. "Sambre" "683 BT" lagen zij aan zij, gekapseisd en zwaar beschadigd. Beide kustvaartuigen werden uiteindelijk gelicht en hersteld, ze kwamen opnieuw in de vaart en overleefden de oorlog.

(8) De konvooien werden aangeduid door twee codeletters gevolgd door een nummer. Aldus is konvooi ON 153 het 153ste, snelvarend (12-14 knopen) richting U.S.A.. Schepen die geen 10 knopen konden varen, vaarden in een trager konvooi. Vaartuigen met een vaart van 15 knopen of meer moesten op eigen houtje de Atlantische Oceaan oversteken.

(9) De Belgische koopvaardijvloot verloor 78 schepen (64% van haar effectief), 855 zeelieden (33,4% van haar getalsterkte) verdwenen op zee.

(10) Hector-Auguste ROUZÉE werd op 8 november 1920 opgenomen in het "Koninklijk Werk IBIS" met als stamnummer 219. Behalve een beroepsopleiding van visser, kreeg hij er een militaire opleiding, een cursus timmerman, bankwerker en radio-telegrafist. Op 4 februari 1925 slaagde hij in het examen "de radio-télégraphiste pour le fonctionnement des postes installés à bord des bateaux de pêche Belges" .

(11) Volgens André ASSELOOS werd voor een eerste maal uitgevaren op 19 december 1940. De aanvoer was zeer beperkt

O.82 "Gilberte"	1 kg. schar	17 Fr.
O.67 "Annie"	3 kg schar	46 Fr.
O.41 "Chales"	5 kg. schar	86 Fr.
	15 kg schar	210 Fr.
	25 kg. garnaal	400 Fr.
0.110 "Vliegmachien"	11 kg schar	195 Fr.
	26 kg garnaal	416 Fr.

De lucratieve haringvangsten waren voor later!

BIBLOGRAFIE

1. Het vliegveld te Stene-Oostende (1920-1945) - Walter MAJOR.
2. Kustvolk in de vuurlijn - deel 1 - Jean-Marie PYLYSER.
3. Oostende onder de Nazi's 1940-44 - deel 1 - André ASSELOOS.
4. Het Marinekorps (1939-1940 - een uitgave door de vrienden van de sectie Marine van het Koninklijk Museum van het Leger en Krijgsgeschiedenis V.Z.W.
5. Neptunus info Marine - N° 183 (1979-80).
6. Ships of the Royal Navy - an historical index-volume 2 - J.J. COLLEDGE.
7. The second world war - Winston CHURCHILL.
8. The second great war - Sir John HAMMERTON.
9. Ten years and twenty days - memoirs - Admiral Karl DOENITZ.
10. London in the Blitz - Constantine Fitz GIBBON.
11. Van Mannen en de zee - Marcel POPPE.
12. Odyssee van de Hollandse vissers - 1940-45 - Dick SCHAAP.
13. Geschreven verslag van 23 april 1945, door Camiel DEBRA (motorist van de 0.303).
14. De Belgische koopvaardij in de 2e W.O.door. MACHIELSON.

15. 50 jaar onderzoeksraad voor de zeevaart - R. CARLY.

† Bidt God voor de Zielerust van :

Mr Gustaaf ROUZÉE
MATROOS
weduwnaar van Mev. Joanna PAUWELS
echtgenoot van Mev. Sidonie CHAPEL
geboren te Oostende den 8 Juni 1884 en
verongelukt met de Georges-Eduard O 86
op de kusten van Ysland den 13-2-1941

Mr Hector ROUZÉE
STUURMAN
echtgenoot van Mev. Germ. MARTINSEN
geboren te Oostende den 17 October 1910
en verongelukt op zee met de O.157 tenge-
volge van oorlogstuig. op 26 April 1945.

Mr & Mevr.
Arthur ROUZÉE-SCHROYEN
MATROOS
beiden slachtoffers van het luchtbombar-
dement op 20 Mei 1940 te Oostende.

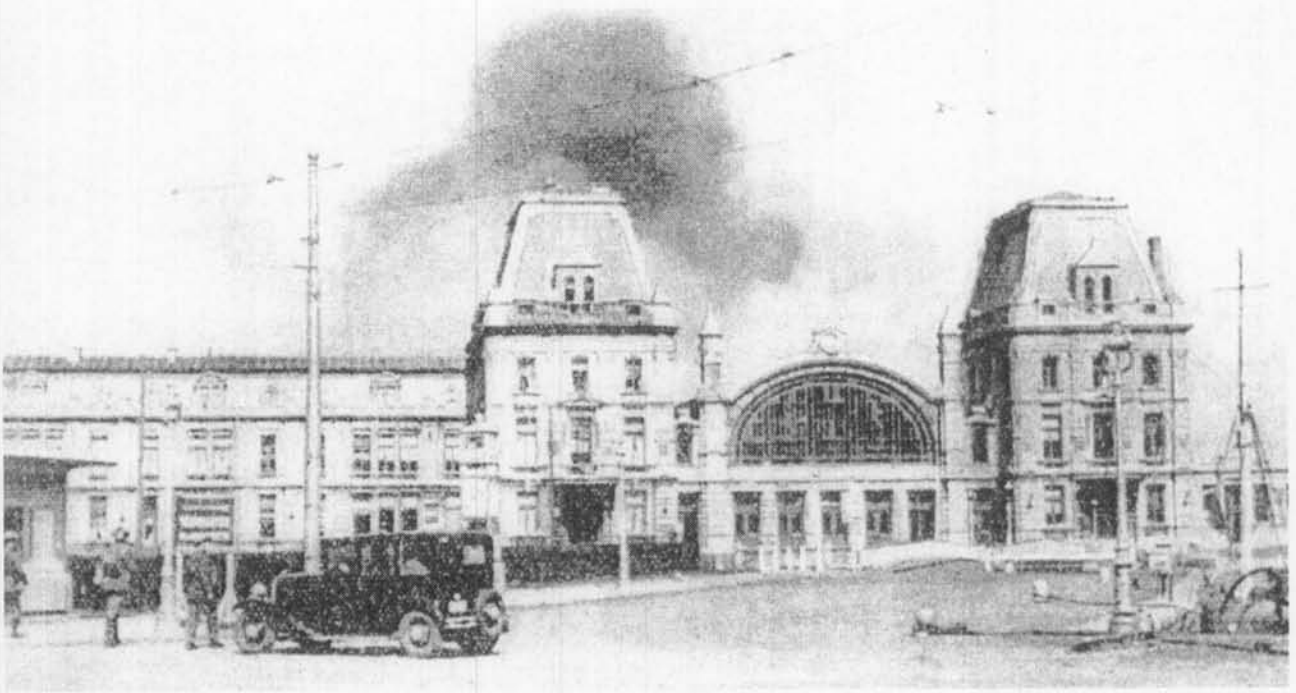
Mr Karel ROUZÉE
MATROOS
Zoon van Gustaaf en Joanna PAUWELS
geboren te Swansea den 2 Maart 1917 en
verongelukt op zee met S.S. Em. Francqui
den 16 December 1942

Wees hunne ziel indachtig in uwe god-
vruchtige gebeden.

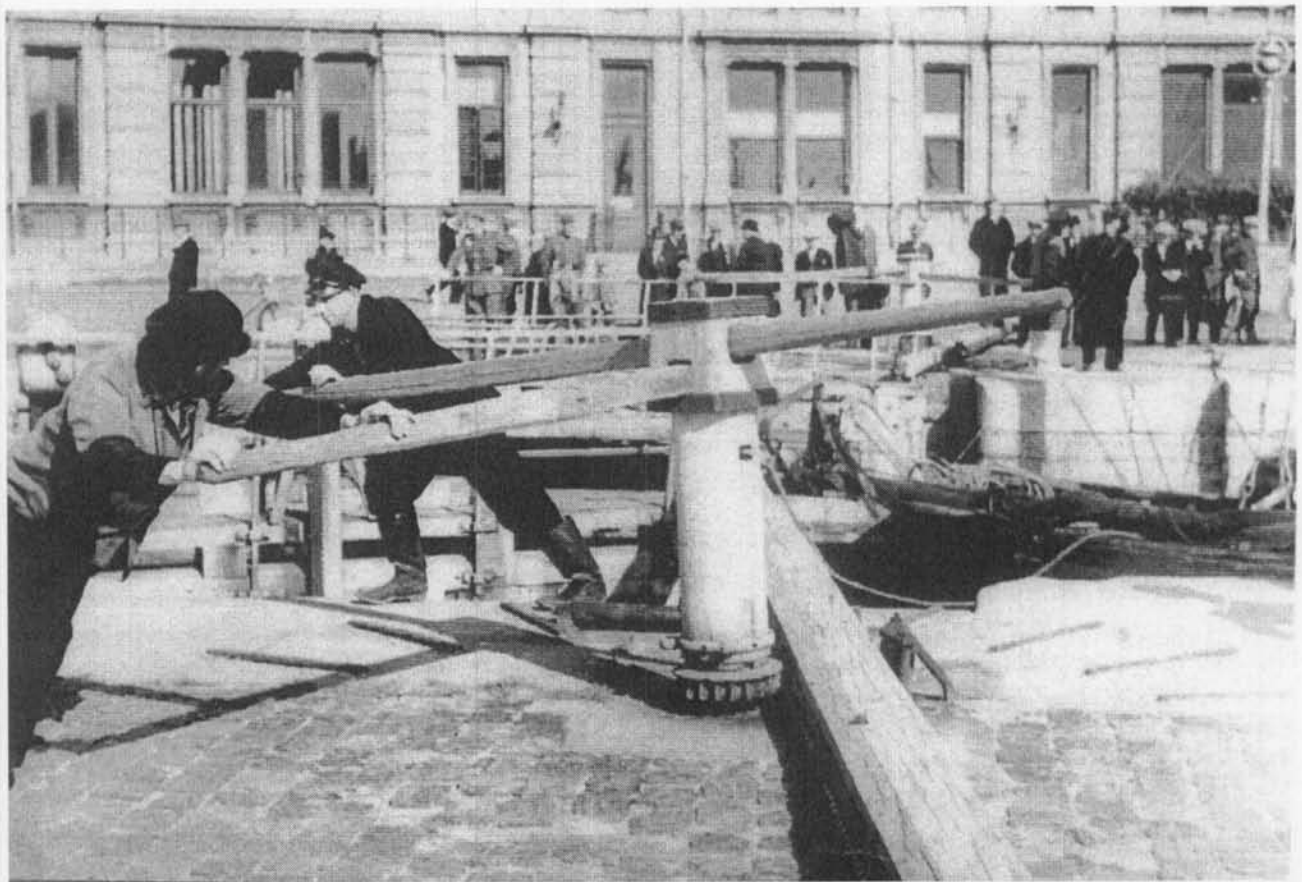
De Familie dankt voor Uw chr. rouwbeklag



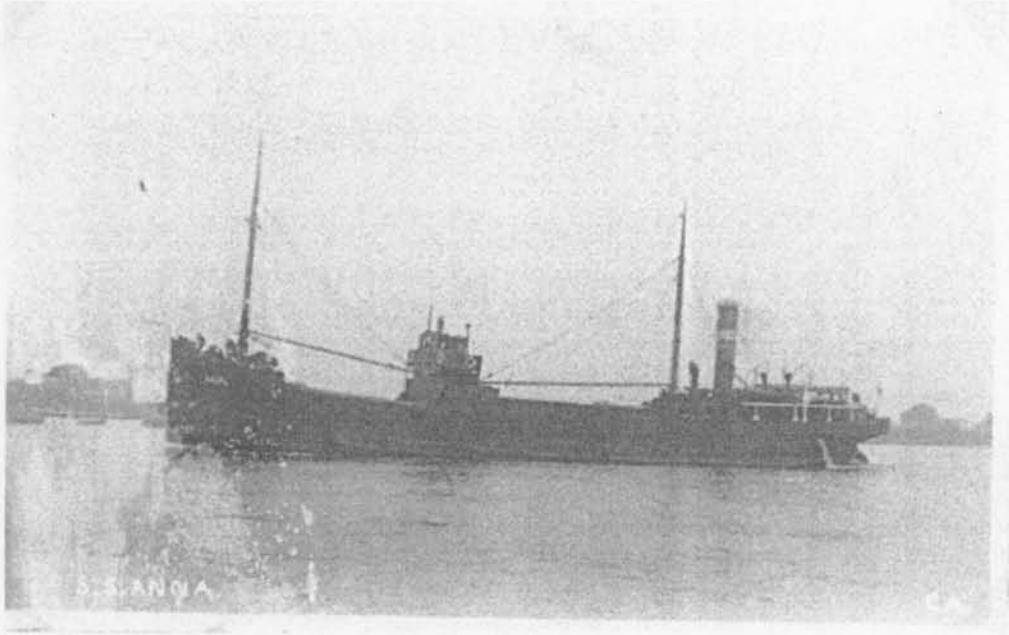
De O;86 Georges-Eduard", bouwjaar 1938. Eigendom van de rederij "Pêcheries à Vapeur". Motor Diesel Carels 600 PK.
Reddeloos verloren op de rotsen van de IJslandse kust



Zwarte rookwolken boven een desolaat Zeestation. In de rechterbenedenhoek de mast van een zwaar beschadigde O.20 "De Zee", opleidingsvaartuig van de Visserijschool "Paster Pype"



Hector Rouzée (volledig in het zwart) aan de slag aan de sluisen, rechtover het Zeestation



Na de zware luchtaanvallen van September 1940 lag de S.S. "Anna" gekapseisd in de Surrey Docks Londen



O.108 "Adriatic, bouwjaar 1936. Motor Diesel Deutz 300 PK. Eigenaar familie Cristiaen. Oktober 1940. Gevorderd door de Britse Marine. Omgebouwd tot "Auxiliary Patrol Vessel". Bewapening: één "one pounder" kanon en drie machine geweren.

† BIDT VOOR DE ZIELERUST
van Heer
GASTON-ALBERT VERSCHELDE
Schipper ter Zeevischerij.
echtgenoot van Mevrouw Georgine LIEVENS

geboren te Oostende, den 28 Juli 1917, en jammerlijk om het leven gekomen op zee, den 27 Februari 1945, tengevolge van een mijnontploffing, als schipper van de O.96.

Weetle, geluk en brood had de zee hem gegeven, maar zijn goed hart hield Gods gaven niet voor zich, maar deedde ze vrijgevig aan zijn armer naastbestaanden mee.

Niet de zee, maar verraderlijk oorlogstuig heeft hem den dood gebracht en aan de lijnen ontrukkt en de zee tot graf gegeven.

Zee-man was hij en Vischer, met hart en ziel aan de zee gebonden. Gestreefd had hij om schipper te worden en hij kreeg een schip te voeren. Eer was hij, dat jong als hij was, hij naast een ander schoone vangsten binnen kon brengen.

Gestorven is hij als schipper, met zijn schip in de golven vergaan. Zijn mannen, werden van het vaartuig gsalingerd en levend opgepikt. De schipper met het stuur in de hand heeft de eeuwigheid ingestuurd en zijn ziel voor God gebracht in de vervulling van zijn plicht.

Daurbare vrouw, zoo jong van elkaar gemcheiden zullen wij elkaar in de eeuwigheid weervinden.

Beste Meisje, wies de trouw van moeder in de droeve dagen en vergeet uw vader, die voor u naar zee ging, niet in uw kindergedbeden, hoewel hij hem amper tuit gekend hebben.

Mevrouw Wdame G. VERSCHELDE-LIEVENS, kind en familieleden, danken U zoo uw gebeden en bliken van deelneming.

Dirk Smitsaert, Oostende.

VERSHELDE Gaston, geboren te Oostende op 28/07/1917, echtgenoot van LIEVENS Georgine, is om het leven gekomen bij een mijnontploffing, als schipper van de O.96 op 27/02/1945.

Hij is geland in d'Haven van Gods eeuwigheid.

† BIDT VOOR DE ZIEL
van Mijnsheer
ALBERT DESWELGH
Matroos.

Echtgenoot van Mevrouw
Julia DESODT

geboren te Oostende den 22 Februari 1917, en jammerlijk om het leven gekomen op zee, als slachtoffer van den oorlog, met de "St Jan O. 145", den 28 Maart 1945.

O wreede dood, is het zoo dat jij ons van elkander scheidt. (l. Reg. XV.) De zoon is voor hem ondergaan terwijl het nog dag was. - Hij hoopje nog lang voor zijn vrouw en kinderen te leven; doch de Heer heeft er anders over beschikt! Wij buigen nedrig het hoofd en zeggen: Heer Uw heilige wil geschiede!

Oppermoed, vol over en vertrouwen, trok hij heen naar zee. - De zee trok hem aan; hij was zijn arbeidsveld geworden. Maar helaas, in deze droevige oorlogstijd, bedroefde meer dan ooit, menige gevaren het zee-manstevan. Daar waar hij zijn brood socht, heeft hij de korene vischer, zijn dood gevonden.

Teergeliefde Echtgenote, vaarwel. De slag is hard en wreed, doch neem deze beproeving met christens onderwerping op en dit zal U troosten. - Bidt voor mi, ik bid ook voor U bij den Heer.

Diebare Nideren, dat Gods segen over U beiden nederkome. Ik moet U zoo vroegtijdig verlaten, wijgt minne strun nog zoo noedig hebt. Van uit den hemel nu, sal ik over U waken. Bidt veel, samen met uwe lieve moeder, voor uw vader die U zoosser bemide. Vaarwel.

Diebare Ouders, Schoonsouders, Familieleden en Vrienden-Vischers, gedankt mi in uw gebeden.
H. Maria, Ster der Zee, bid voor ons!

Jrux. Smitsaert, 6, St-Sebastiaansstr., Oostende



Albert DESWELGH

DEC. 1942



From :

WAR ORGANISATION OF THE BRITISH RED CROSS AND ORDER OF ST. JOHN

To :

Comité International de la Croix Rouge Genève

205703

Foreign Relations Department.

Expéditeur SENDER Absender

Name ROUZÉE MARTINSEN
Nom
Christian name GERMAINE
Vornome Prénom
Address
Adresse

MESSAGE Mitteilung

(Not more than 25 words) (25 mots au maximum) (Nicht über 25 Worte)

LIEVE BROEDER... LIEVE ZUSTER... HÉLÈNE... GERMAINE... YVONNE...
SHIRAZ... IN WOON... JULIENNE... PIERRE... PA... LYDIE...
SUSAN ANNA... VAN... GERT... JOSEF... JARA... VICTOR...
VROU... HIND... ROSSON...

GERMAINE CHRISTLANS

Date Datum 14.9.1942.

Destinataire ADDRESSEE Empfänger

Name LASBEND... MARTINSEN
Nom
Christian name PIERRE
Vornome Prénom
Address VIERCIERSLAWI, 43-b,
Adresse
COSTONDE-BELGIE.

Reply overleaf (not more than 25 words)
Réponse au verso (25 mots au maximum)
Antwort umseitig (nicht über 25 Worte)

Germaine Martinsen, echtgenote van Hector Rouzée correspondeerde met haar zuster, Hélène Martinsen door middel van de Rode Kruis berichten (niet meer dan 25 woorden).

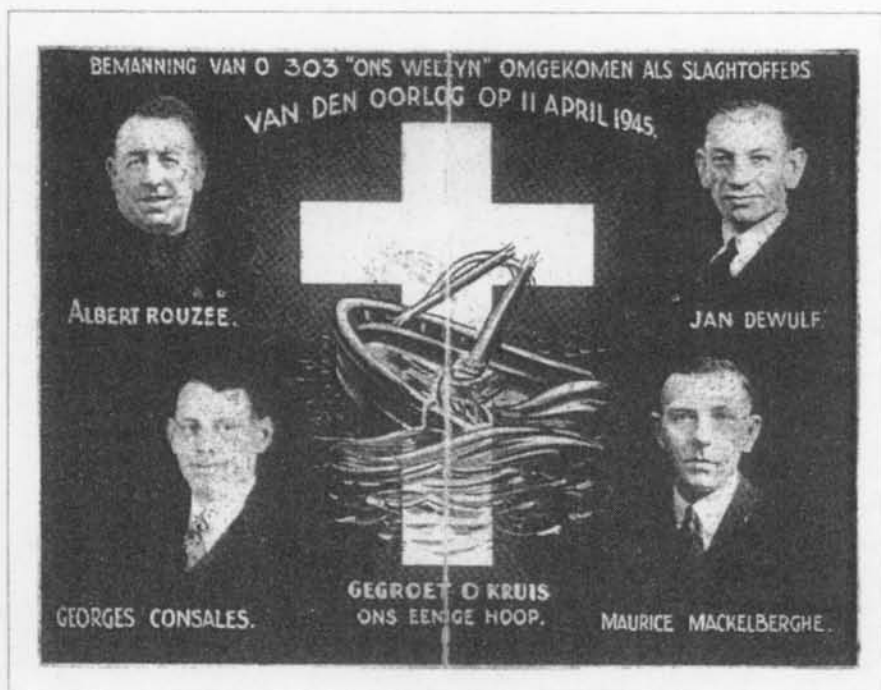
17-11-42
1. ~~le~~ destinataire,
(25 mots ou plus).
Aanwoord van den bestemming,
(hoogstens 25 woorden).

Bemide Kuster ~~hied~~ allen gezond
vernomen Anna ver gaan wonen. Germaine
Victor gevoeld zich eenzaam en verlangt
spoedig wederzien Groeten van ons en Familie
Familie Labtche

10-12-42



23 FEB. 1943



Gedenkt in uwe gebeden de Ziel van

ALBERT ROUZEE

Schipper

geboren te Oostende 29-8-1897,
echtgenoot van Honorine Decraecke.

GEORGES GONSALES

Stuurman

geboren te Nieuwpoort 4-12-1909,
echtgenoot van Rosa Vileyn.

FRANS MACKELBERGHE

Matroos

geboren te Oostende 9-8-1904,
echtgenoot van Ida Clays.

JAN DEWULF

Matroos

geboren te Oostende 12-10-1901,
echtgenoot van Angele Coppelée.

Opnieuw werd de dierbare visschersbevolking erg getroffen — terwijl zij uitvaardten om het moeilijk draagvlak van de bevoorrading te helpen oplossen, is de ramp gebeurd; vier families uiteengesukt en in ruuw gedompeld. — De tweede oorlog eischt maar steeds nieuwe slachtoffers. Hebben wij nog niet ons deel gehad! Gods wegen zijn wonderbaar en niemand is zijn raadgever. Buigen wij allen het hoofd en bidden wij samen: "Uw Wil geschiede." Blikken wij op naar het kruisbeeld gedurende dezen vastentijd en vragen wij moed om ons kruis te dragen want het kruis brengt sterkte en troost.

Een les mogen wij niet vergeten. — De dood spaart niemand en komt steeds onverwacht. Weest dus bereid en verzamelt uw schatten in den hemel.

Dierbare Echtgenooten, wij waren samen gelukkig en wij droomden van een gelukkige toekomst. Niets op aarde zou ons ooit kunnen scheiden maar de dood heeft ons op ons en rukte ons uiteen. — De slag is hard en onherstelbaar. Zijt nogtans niet hopeloos — eens zien wij inalkander weer. Vergeet mij niet in uwe gebeden.

Teergeliefde Kinderen, vergeet uwen vader niet; houdt zijn gedachten in eere en weest een troost voor uwe zoo diep beproefde moeder.

Dierbare Familieleden, Vrienden en Kennissen, en gij bijzonder Visschers-Broeders, blijft deze les steeds indachtig, en bidt soms een weesgegroetje voor ons allen.

Jesus, Maria, Jozef! 7 j. en 7 quadr. afl.

De bemanning van het vissersvaartuig O.303 "ONS WELZIJN" zijn allen omgekomen bij een mijnontploffing op 11/04/1945.



†
Bid voor de Zielrust van
 Mijnheer
Frans Baert
 Kapitein,
 echtgenoot van Mevrouw
 Gilberte DEDRIE,
 geboren te Oostende, den 28 Juli 1910.

Mijnheer
Henri Mestdagh
 Machinist,
 echtgenoot van Mevrouw
 Louise PUIS,
 geboren te Oostende, den 6 Augustus 1899.

Mijnheer
Eduard Clement
 Stuurman,
 echtgenoot van Mevrouw
 Marguerite RAMBOER,
 geboren te Oostende, den 19 April 1916.

Mijnheer
Eduard Deprince
 Matroos,
 echtgenoot van Mevrouw
 Estelle DECLERCK,
 geboren te Oostende, den 17 December 1906.

Mijnheer
Theodoor Verkouille
 Matroos,
 echtgenoot van Mevrouw
 Irene DURIE,
 geboren te Milford-H. (E.), den 10 April 1917.

Mijnheer
Karel Devinck
 Matroos,
 echtgenoot van Mevrouw
 Rachel DEPUYDT,
 geboren te Oostende, den 24 Juni 1913.

Mijnheer
Emiel Major
 Matroos,
 zoon van wijlen Mr. Frans en
 Mevr. Elodie MINNE,
 geboren te Oostende, den 26 Januari 1922.

Mijnheer
Charles Asaert
 1^e Stoker,
 echtgenoot van Mevrouw
 Wilhelmina WILLAERT,
 geboren te Oostende, den 13 December 1907.

Mijnheer
Isidoor Rouzee
 2^e Stoker,
 echtgenoot van Mevrouw
 Maria GOES,
 geboren te Oostende, den 27 September 1907.

Mijnheer
Pierre Braem
 Kok,
 echtgenoot van Mevrouw
 Marguerite HUYGHE,
 geboren te Oostende, den 18 Maart 1897.

Mijnheer
Jan Missuwe
 Kolentremmer,

echtgenoot van Mevrouw
 Alice MOREAU,
 geboren te Oostende, den 29 Januari 1899.

Mijnheer
Gilb. Vanmassenhove
 Lichte Matroos,
 zoon van Mr. Lucien en Mevr.
 Rachel LEBLEU,
 geboren te Veurne, den 18 Februari 1929.

Mijnheer
Paul Rykman
 Jongen,
 zoon van Mr. Marcel en van wijlen
 Mevr. Jeanne VAN GAVAREN,
 geboren te De Panne, den 19 Juli 1928.

allen vermoedelijk omgekomen met
 de O. 159 "Transport" van de
 "Oostendische Reederij", in October
 1945, tengevolge van een mijnont-
 ploffing.

Weer wordt geweend en gerouwd over zoo-
 vele bloeiende levens, die nu gebroken wor-
 den, weggemaald door den dood, zoo ver-
 derlijk, op het eereveld van werk en plicht.

Die zee trok hen aan en zat hen in 't bloed;
 zij was hun arbeidsveld geworden, de eenigen
 omdat vader reeds de zee bevaarde, de ande-
 ren door de omstandigheden. Helaas, allen
 hebben de dood gevonden, daar waar zij hun
 brood, en dit hunner familie, gingen zoeken.

O God, werp uwe genadige oogen op de-
 zen die een teergelieden Echtgenoot, Vader,
 Zoon of Bloedverwant verloren, op desen
 wiens hertbloed en wiens smart grievend is;
 op dezen die hunnen steun en hunnen geleid-
 der missen. Geef hun de sterkte om deze be-
 proefing te dragen.

En gij menschen van Oostende en van de
 kust, bidt voor die duurzame overledenen en
 voor dezen die ze betreuren.

O.L. Vrouw, Ster der Zee, bidt voor ons.

Druk. Smitsen, 51 Oostendestraat, Oostende

The real price of fish is the lives of men



S/S EMILE FRANCOIS - Gebouwd 1929 - 5.936 BRT - Rederij C.M.B. (Foto L. Van Ginderen, Antwerpen).

Op weg van Liverpool naar Halifax getorpedeerd door de U.664 op 16 december 1942

Waar in Oostende bevindt zich het "lijkbidderslokaal"?

Bij het doorbladeren van oude nummers van "De Zeewacht vond ik op 13 januari 1950 (pag. 1) een foto van de "nieuwe" (ondertussen ook weer oude) post in opbouw met de vermelding van de naam die dit gebouw in de volksmond had gekregen: het lijkbidderslokaal!

Blijkbaar was men al te zeer verrast door de ongewoon moderne stijl van architect Gaston Eysselinck ("het nieuwe postgebouw dat ons steeds zal doen denken aan een Siberische koude"), vooral als men de vergelijking maakt met het vorige gebouw dat in juni 1906 in gebruik was genomen en dat geïnspireerd was door het Spaans paviljoen op de Wereldtentoonstelling 1900 te Parijs. Dit sierlijk gebouw werd door de wegtrekkende Duitse bezetter op 5 juni 1944 gedynamiteerd.

De plechtige aanvang der werken had plaats op 15 april 1947 en het nieuwe postgebouw werd pas officieel in gebruik genomen op 14 januari 1954.

Gaston Eysselinck mocht dit evenement niet meer meemaken: hij had, allicht ontgoocheld door de jarenlange tegenwerking en door de dood van zijn vriendin, op 6 december 1953, pas 46 jaar oud, zelfmoord gepleegd.

Nog een volkse bijnaam: het H. Serruysziekenhuis zelf werd eertijds bestempeld als het "ziekeliijk karkas".....

Yves DINGENS