

Eenheden van het Franse 7e Leger denderden door de stad onder kreten van "Vive la France", en bewaakten de strategische punten , o.a. de bruggen.

Volle treinen voerden allerlei ministeries en vluchtelingen uit Brussel aan, die grote hotels in beslag namen. Op 15 mei kreeg Oostende haar eerste luchtbombardementen te verduren, eerst in de omgeving van het oude Fort Napoleon in de duinen beoosten de haven, en de Oostende-Doverinstallaties waar honderden vluchtelingen zich verdrongen om aan boord van de passagiersschepen een plaatsje te bemachtigen.

Daar Duitse vliegtuigen magnetische mijnen op de rede van Oostende hadden geworpen, versperde de oude visserijpolitiekruiser ZINNIA een tijd de havengeul tot alles opgeruimd was.

Toen op 15 mei ook de Nederlandse Landmacht zich onvoorwaardelijk overgaf, lag Antwerpen aan twee zijden bedreigd en kregen de eenheden BRABO I en TOLWACHT van het 3e eskadrielje van het Marinekorps de opdracht de kust van Zuid-Beveland te verkennen .

Toen het bevel kwam de evacuatie voor te bereiden werden 2 dagen lang waardevolle eenheden en objecten voor de vijand tot zinken gebracht of vernietigd. De veerboten LEIE, RUPEL en IJZER werden langs de aanlegsteiger St. Anne opgeblazen. Eenzelfde lot was de overzet WAESLAND van Hoboken te Kruibeke beschoren, evenals de SCHELDewacht van de redepolitie te Dendermonde. Te Antwerpen zelf werden de Vlieg en de TOLWACHT IV vernietigd. De SANTVLIET, de BRABO en de TOLWACHT I, beladen met bebakeningsmaterieel bereikten via de kanalen Brugge, maar moesten op de vaart van Brugge tot zinken worden gebracht evenals een eigen trager vaartuig, de HAVENPOLITIE III.

Op 16 mei verlieten de pakketboten PRINSES JOSEPHINE - CHARLOTTE, de PRINCE LEOPOLD en de PRINCE PHILIPPE de haven van Oostende, richting Engeland. Alle staatsschepen die de haven van Oostende verlieten kregen, naast een lading vluchtelingen, een deel werktuigmachines en gereedschappen, gesloopt uit de Werkhuizen aan

de oosteroever, over te brengen.

Op 17 mei verlieten de patrouille-eenheden A.4 , A.5 en A.6 van het Marinekorps de Belgische wateren om zich te Duinkerke te laten ontmagnetiseren.

Dezelfde dag staken de carferry LONDON-ISTANBUL en de pakketboten PRINSES ASTRID, en de PRINCESSE MARIE-JOSE,afgeladen met vluchtelingen en staatmaterieel, in zee. Minister Spaak woonde het gehaast vertrek van het ministerie van Buitenlandse Zaken,bij.

Vijandelijke vliegtuigen troffen meerdere malen de marietieme installaties,al menen we dat ze wel aandacht besteedden de vitale delen niet te sterk te beschadigen, want de generale staven hielden wel rekening met de goed uitgeruste haven van Oostende als oorlogsbuit,om snel te gebruiken.

De Franse maalboot COTE D'ARGENT kwam 500 Britse burgers aan de inschepingskaaien,opladen.

*

De Belgische vissersvloot telde die 10e mai 1940 485 treilers,waaronder 14 stoomtreilers,de rest op motor, tussen 10 en 336 brutoton groot.Ze waren verspreid over : De Panne, 7 eenheden (+ 9 open of halfgedekte boten); Oostduinkerke, 8 eenheden ; Nieuwpoort, 54 eenheden (+ 1 open of h.g.boot); Oostende, 255 eenheden, (+ 15 open of h.g.boten); Blankenberge, 18 eenheden (+ 5 open of h.g. boten); Zeebrugge ,65 eenheden (+ 3 open of h.g. boten);Heist 78 eenheden (+ 1 open boot).

Totale brutotonnage 27.721, 22 ton en een vermogen van 57.185,9 pk.

Uiteraard was de vissersbevolking net zo opgewonden,verschrikt en ontzet als hun stadsgenoten.Velen onder hen waren in Wereldoorlog I naar Frankrijk,Engeland en later naar Nederland gevlucht op een vaartuig en daar de duur van de oorlog in betrekkelijke veiligheid geweest.Ze hadden later ook van hun thuisgebleven collega's de gedragingen en wandaden van de Duitse bezetters vernomen.

Velen vreesden voor herhalingen nu de vijand zo hard in hun richting kwam e, bommen akelige gedachten ondersteunden, en ze wilden dit niet meer meemaken.

Het is nu eenmaal zo dat een zeeman, ook een visser, bevoordeligd is ten opzichte van de landrot.Wanneer een gevaar dreigt van op de landzijde,kan hij op zijn vaartuig stappen, de zee opvaren en in een mum van tijd moeiteloos de dreiging achter zich laten en een veiliger plaats opzoeken. Hij kan zelfs gemakkelijk zijn gezin , zelfs familie en/of vrienden meenemen. Uitgebreide bagage is uiteraard dan nog geen bezwaar.

Op 17 mei kwam nog via de radio onderrichtingen voor de vissers die opdracht kregen hun vaartuigen aan de grijpgrage Duitsers te onttrekken, en te proberen Franse havens te bereiken.Tot dan hadden de eenheden van de Royal Navy magnetische mijnen geveegd , en men kon inderdaad Britse en Franse oorlogsbodems vóór de kust zien evolueren.

Op deze datum vertrok ook de stoomloodsboot n° 7 uit Oostende met het lichtschip WANDELAER op sleeptouw, toen ter hoogte van de wijk Mariakerke de tros brak en het lichtschip hopeloos op drift sloeg, en strandde ter hoogte van de kostschool voor juffrouwen " Sacré Coeur ", nu het Hoger Technisch Instituut.

Op 18 mei kwamen de Franse Kanaalschepen ROYEN en COTE D'AZUR nog vluchtelingen opladen, en ook de pakketboten PRINCE BAUDOUIN,PRINS ALBERT en PRINCE CHARLES kweten zich van hun opdracht.

Veel vissersfamilie's hadden met ongeduld op deze verlossende instructie's gewacht.De voorhaven van Oostende was de laatste dagen, op de vaargeul na,volgelopen met vissersvaartuigen die, al of niet met familieleden van reders,bemanningsleden of kennissen, met weinig of veel bagage,geladen.Sommige kleine vaartuigjes waren zoda-

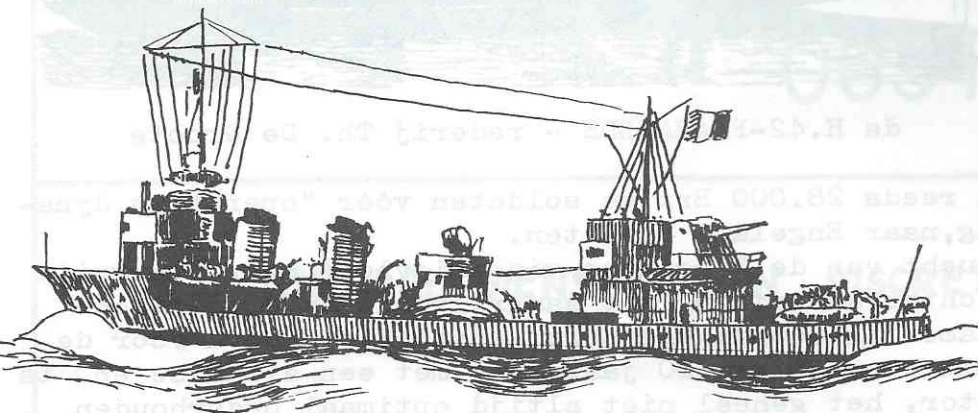
nig afgeladen dat bepaalde voorhoofden begonnen te fronsen. Zenuwachtige vluchtelingen, angstige mensen, overrompeld door de steeds verslechterende omstandigheden die dreigden.

Omstreeks 2 u in de namiddag van zaterdag 18 mei was er geen houden meer aan en een vloot van 53 vissersschepen, de 0.108 - ADRIATIC, rederij Christiaens A. op kop, gevolgd door de 0.217-ANDRE-MARCEL, rederij K.L.Verleene, stak in zee.

Gelukkig vielen deze meidagen in een periode van mooi en warm weder, de zee was rustig en rimpelloos.

In westelijke richting stevende een heterogene en chaotische stroom vaartuigen uit Nieuwpoort, Oostende, Blankenberge en Zeebrugge - jachtjes, vissersvaartuigen, baggerschepen, coasters - klein en groot, snel en bezadigd, zelfs "pieremachochels" die normaal geen golfje konden verdragen, mengden zich in de stroom.

Dezelfde dag kreeg de vuurtorenwachter van Oostende - die van andere vuurtorens op de Belgische kust waarschijnlijk ook bevel om bepaalde vitale onderdelen van het lichtmechanisme weg te nemen en de rest te vernielen teneinde het niet in handen van de vijand te laten. De vuurtoren die afwisselend in brede rode en witte banden beschilderd was - een opmerkelijke baken voor lucht- en scheepvaart - werd later in opdracht van de Duitsers geelgroen in grillige camouflagevormen overschilderd. Op 3 september 1944 in het vooruitzicht dat de bezetters de Belgische kust zouden moeten verlaten, lieten ze haar met springstoffen in elkaar zakken.



de Franse "torpilleur" LE BOUCLIER

Op 19 mei werd de haven gebombardeerd. De laatste staatsschepen moesten de haven verlaten. Van de 6 motorloodsboten van 1.000 pk sterk werd de n° 17 voor Breskens in de eerste beroerde meidagen in de grond geboord.

De nummers 14, 15, 16 en 19, geladen met vluchtelingen voor Dieppe, en 1 motortender, verlieten de haven. Van de 13 redebotten (14 m lang, 60 pk sterk) kwam alleen de n° 11 in Engeland toe. De rest ging door allerlei omstandigheden onder de Franse kust verloren. Eéntje haalde zelfs Cherbourg.

Ook de sleepboot ZEEHOND verliet Oostende met 187 vluchtelingen aan boord, en met de oude stoomsleepboot n° 5 op sleeptouw, evenals de peilboot PASTER PYPE en de lichtschepen. De PASTER PYPE zou Dieppe bereiken.

Op 19 mei kreeg het Marinekorps order zich klaar te maken om Franse havens binnen te lopen. Nij een inspectie in de Oostendse haven om mee te nemen lading uit te zoeken, werd een bijzondere lading gevonden. Het betrof een aantal kisten en zakken met 50 ton goudstaven. De A. 4 kreeg de opdracht de lading op dek te stouwen en omstreeks 21 u verliet de A.4 Oostende om Dartmouth te bereiken. Op 22 mei kwam de A.4 daar toe, maar kreeg de opdracht de lading te Plymouth te lossen.

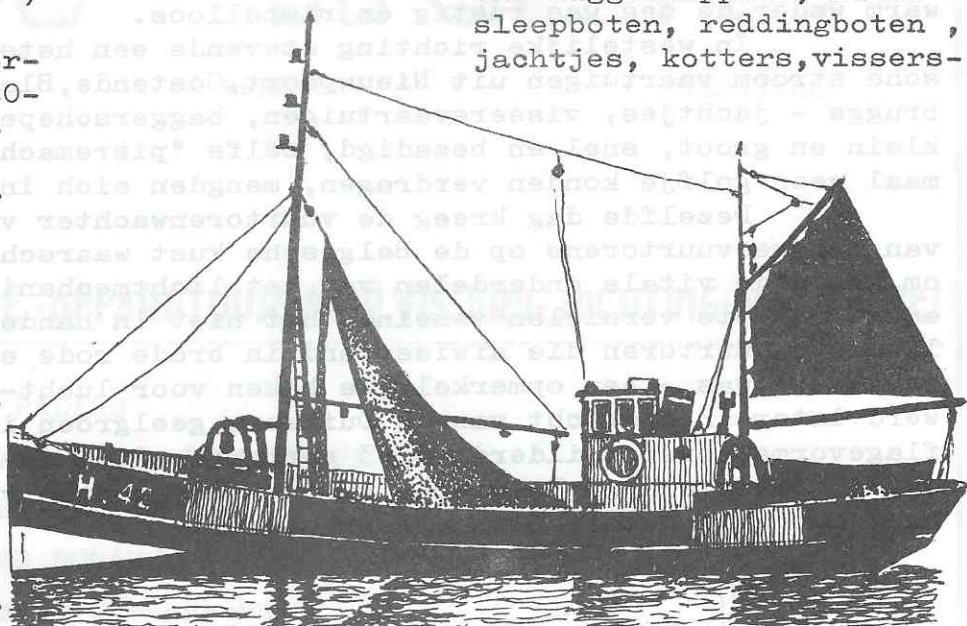
De zaterdag 18 en zondag 19 mei kregen de vluchtende Belgische vissersvaartuigen geen toelating Duinkerke aan te lopen, want op 18 mei kreeg deze havenstad, die onder gezag van de Marinecommandant admiraal Abrial stond, haar eerste aanval van de Luftwaffe te verduren, en de Britten overwogen een ontruiming van hun troepen

over zee. Op 19 mei werd admiraal Ramsay, R.N. tot opperbevelhebber van de ontruiming aangeduid. De Fransen waren evenwel van mening dat Duinkerke en omgeving tot bruggenhoofd moest uitgeroepen worden, met mogelijkheid tot bevoorradings van uit zee.

Admiraal Ramsay nam zijn intrek in het ondergrondse "dynamo room" van het kasteel te Dover; vandaar dat de evacuatie de codenaam "Operation Dynamo" kreeg.

Tussen 20 en 24 mei verzamelde admiraal Ramsay een alle-
gaartje (ruim 600)
boten, barkassen,
plezierboten, motor-
vaartuigen, een 40-
tal kleine Neder-
landse kustvaar-
ders, min of meer
allen met een
kleine diepgang
om dicht bij het
strand te kunnen
komen, de zoge-
naamde "nutshell-
navy" of noten-
dopmarine, later
gehuldigd als
The Little Ships.
Deze vaartuigen
waren bemand door
burgers, waaron-
der sommigen on-
middellijk aan

van baggerhoppers, rader-
sleepboten, reddingboten,
jachtjes, kotters, vissers-



de H.42-PHARAILDE - rederij Th. De Groote

de slag gingen en reeds 28.000 Britse soldaten vóór "operation dynamo" van start ging, naar Engeland brachten.

De vlucht van de Belgische visserijvloot naar Frankrijk en Engeland gaf echter aanleiding tot aangrijpende en dramatische voorvallen. Voornamelijk met de kleinere eenheden, gebouwd voor de kustvisserij, sommige een dikke 20 jaar oud, met een aftandse en te licht geworden motor, het geheel niet altijd optimaal onderhouden, overbelast door gehaaste bemanningen en veeleisende passagiers, met maar één idee: "Weg van de bombardementen, de branden, de latente dreiging".

Sommige scheepjes, bote, bijna, konden de overlast niet aan. De hoop om Duinkerke binnen te lopen, wegens een absoluut verbod de bodem ingeslagen; en maar verder, richting Gravelines, Calais, Boulogne. Er waren er bij die met moeite het gros konden bijbenen.

Aanleggen te Boulogne kon, door met wapens ondersteund verbod, ook niet. De sluizen waren door mijnen geblokkeerd. Er zat niets anders op dan in de voorhaven voor anker te gaan. Heistenaars en Zeebruggelingen hadden een overeenkomst met per bus gevluchte familieleden om ze daar op te pikken. Geen kwestie van!

Dezelfde avond kwam de Luftwaffe de haven bombarderen.

Op 20 mei bereikten de pantserspitsen van generaal Guderian de stad Abbeville, op 25 km van de zee, op de monding van de zuidelijker gelegen rivier Somme. Hele Franse, Engelse en Belgische legers zaten nu ingesloten tussen de Somme en Nederland.

*

Op 10 mei 1940 bevonden zich talrijke Belgische vissers-
vaartuigen bezig met hun normale bezigheden, op IJsland, de Ierse Zee,
het Bristol Kanaal, St. George Kanaal, de zuiswestzijde van Engeland.

De grote rederijen waarvan het werkterrein rond IJsland lag, gaven de opdracht de vangsten in Fleetwood te verkopen en daar te blijven. Kleinere eenheden besloten onmiddellijk naar huis te keren;

anderen wilden hun pas begonnen reis min of meer voltooien en in Engeland te verkopen om over centen te beschikken. Allen met de gedachte de familie aan boord te nemen, eventueel kennissen, en dan terug naar Frankrijk of Engeland, te keren.

De vroegste vaartuigen slaagden daar meestal wel in, de latere werden soms door het optreden van Britse of Franse oorlogsbodemden enige tijd opgehouden, of belet, naar huis te keren. Het gebeurde wel eens dat een thuiskomend vaartuig vernam dat de familieleden met een bevriende eenheid reeds naar het westen op weg was. Families trokken over land naar een of andere Franse haven in de verwachting door hun vaders opgewacht te worden, wat door een misverstand in de war liep. Sommige collega's vroegen thuisvarende schepen hun familie naar Engeland te brengen, daar zij zelf belet waren.

Zo kon het gebeuren dat op 22 mei nog een tweetal vissersvaartuigen Oostende binnenliepen teneinde hun familie aan boord te nemen en terug zee te kiezen. Het Britse schip ABOUKIR kwam 220 Britse vluchtelingen en soldaten opnemen, doch werd vóór Nieuwpoort gekelderd door een U-boot.

Oostendse vluchtelingen waren reeds uit Frankrijk teruggekeerd wegens het op 17 mei sluiten van de Franse grens, en bevestigden de aanwezigheid van de Duitsers te Abbeville.

Wegens het gebrek aan voedingswater voor de stoomketels had het Marinekorps opdracht gekregen zich te bevoorraden voor 3 dagen en op 22 mei 's nachts, na de kleine hulpvaartuigen tot zinken te hebben gebracht, verlieten ze hun havens richting Goodwins, want de Geallieerden hadden het magnetisch vegen gestopt en de passen naar Duinkerke waren ondermijnd. Van de Goodwins werden ze op 24 mei door de Britten naar Dartmouth gedirigeerd waar de 70 man in opleiding naar het kamp Tenby werden gestuurd.

De A.6 had zich op 23 mei van de groep afgescheiden om een generaal naar Ouistraham over te varen. Het eskadrielje zou de A.6 maar op 20 juni terugzien.

Op het punt op 28 mei, na aanvullingen aan boord te hebben genomen, naar Franse havens te varen, werd dit order geannuleerd wegens de capitulatie van het Belgisch leger.

*

Op 24 mei toen de omsingeling van de Franse Kanaalhavens zich duidelijker begon af te tekenen, gaf generaal von Rundstedt bevel om de aanval te stoppen om de pantsereenheden enkele dagen rust te gunnen. Ze bevonden zich op 25 km van de Duinkerke perimeter.

De Luftwaffe zou de bezetting van Duinkerke mores leren. Dat bekwam haar slecht want omwille van haar Expeditie Leger zette Engeland haar kostbaarste luchtstrijdkrachten die ze bewaard had voor de verdediging van het eigen grondgebied, in n.l. 16 squadrons van "Fighter Command" (jachtvliegtuigen) boven Duinkerke.

Op 21 mei voerde de Luftwaffe de zoveelste terreuraanval op Oostende uit door duizenden brandbommen los te laten boven het winkelcentrum van Oostende, de Kapellestraat en de zijstraten.

Op 24 mei herhaalde de Luftwaffe haar "stunt" door een tot militair hospitaal omvormd hotel "Hotel de la Plage", (duidelijk herkenbaar aan het rood kruis in witte cirkel op het dak) te bombarderen. De meeste gewonden konden gered worden. 50 gewonde jonge soldaten haalden het niet. Ook installaties in de achterhaven werden door brandbommen getroffen.

De Duitsers herhaalden hun bombardementen op 25 mei, op 27 mei en zelfs op 28 mei, de dag dat het Belgisch leger zich onvoorwaardelijk overgaf.

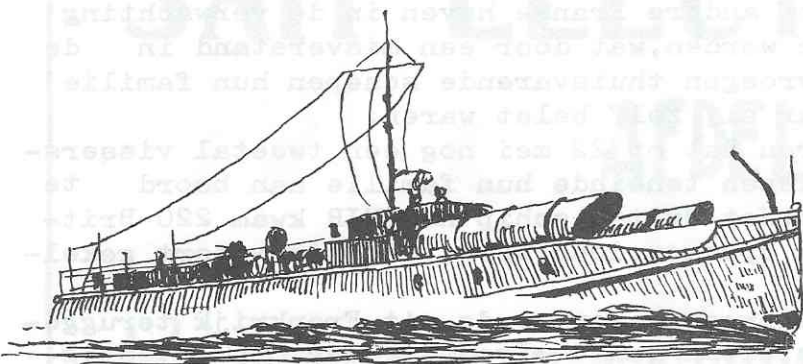
Toch wisten op 27 en 28 mei de SAPHIR en de DIAMANT van de Cockerill-lijn de haven van Oostende te verlaten.

Stuka's en bombardementstoestellen losten elkaar af om

het oude stadscentrum met ondermeer het stadhuis, de stadsbibliotheek, deel Kapellestraat en palende straten te vernielen. De ochtend van 28 mei waren te Oostende tientallen niet meer te blussen branden.

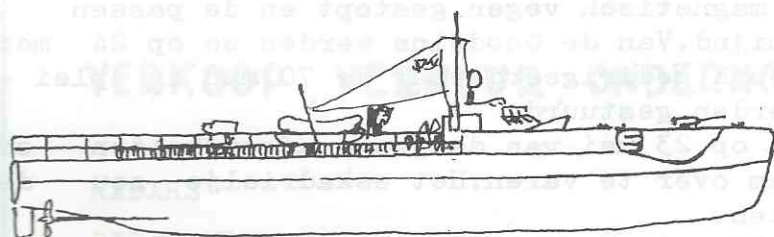
Na de middag kwam "triomfantelijk" de Duitse troepen de stad binnen voor de duur van 5 jaar. Naast een honderdtal doden waren er in deze korte oorlog 1230 woon- en handelshuizen onbewoonbaar of vernietigd. Hetzelfde met 89 nijverheidsinstellingen, 68 hotels en 73 stads- of staatsgebouwen.

*



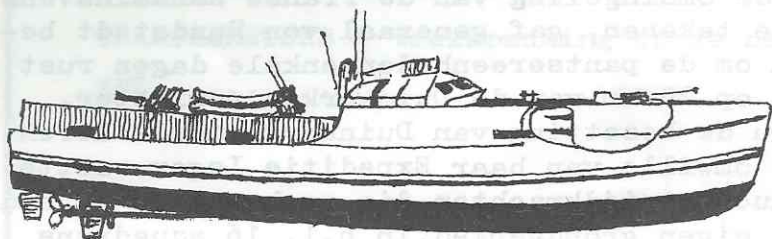
± 1937

verlaten hebben, als te klein en ongeschikt voor de lading en het veronderstelde traject. Dan waren er een zeker aantal reders die hun



± 1941

Iedereen heeft de foto gezien van de 0.89-FREDDY van de rederij P.V. genomen in het eerste stadsdok, naast het politiecommissariaat op de hoek van de Vander Zweepplaats, naast de manueel bediende stadskraan, getroffen door bomschade en gezonken, over stuurboordzijde liggend, het achterschip dieper dan het voorschip, met op de boeg de Belgische kleuren en het nummer 0.89-FREDDY. Dit vaartuig was een tot motorschip verbouwde



± 1943

evolutie van de Duitse "Schnellboot" of motortorpedoboot, door de Britten "E-boat" genoemd.

stoomtreiler uit 1918, en in 1929 uitgerust met een Carels-dieselmotor van 550 pk en metende 264 ton bruto. Op dezelfde foto ligt achter de 0.89 een tweede, kleinere motortreiler, vermoedelijk een houten vaartuig met brugje tegen de bezaanmast. Ook dit vaartuig lag onder water over stuurboordzijde, enkel de beide masten en de bakboordgalgen waren zichtbaar. Ook de stoomtreiler 0.97-JACQUELINE, 258 brutoton groot, uit 1918, bleef te Oostende.

In het Visserijdok tussen vismijn en Reederijkaai, in het Zwaaidok nabij de Béliard-werven, in het derde stadsdok bij de werven voor houten schepen, kleinere vaartuigjes van de kustvisserij in het Schuildok, dit zijn allen mogelijkheden geweest waar "achterblijvers" konden liggen. Dergelijke gevallen moeten zich hebben voorgedaan, ook in andere vissershavens.

De Schelde -hydrograaf DE PAREL, tot bij Brugge gebracht, door het Marinekorps, werd prijs gemaakt door de Duitsers en naar Boulogne gestuurd en mits enige verbouwingen als "vorpostenschiff" en later als "flakschiff" (flak=flugzeugabwehrkanone) ingezet.

De nog niet geheel afgebouwde kustwacht ARTEVELDE en haar voorgangster ZINNIA werden als prijs naar Duitsland gesleept. Admiraal Dönitz liet de ARTEVELDE afbouwen tot zijn persoonlijk commandoschip. Beide vaartuigen werden na de oorlog terug naar België gevaren.

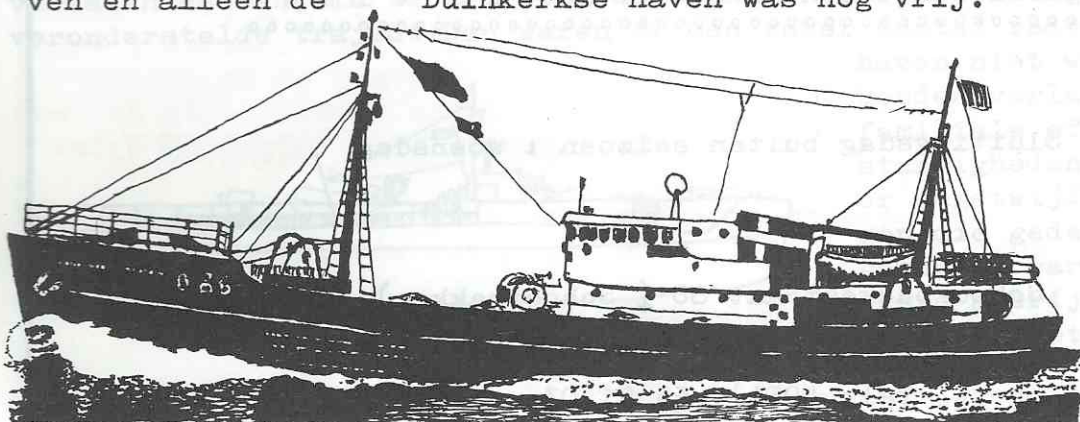
De Duitsers brachten het gestrande lichtschip WANDELAER terug vlot en het vaartuig werd de haven binnengesleept. In december 1940 werd de WANDELAER bemand door lui van de Kriegsmarine en voorzien van 5 luchtafweerkkanons, op 3 mijl uit de kust vóór Blankenberge weer uitgelegd, tot in februari 1941 een Britse bommenwerper er een einde aan maakte.

*

De Luftwaffe die sedert 24 mei alles op haren en snaren zette om de perimeter van Duinkerke murw te bombarderen, moest op 26 mei erkennen dat ze er niet in geslaagd was Duinkerke te kraken. Het leger nam op 27 mei terug de opdracht over en verhoogde de druk op weerstand biedende stad.

Op 24 mei was ook de haven van Boulogne na harde Frans/Engelse weerstand gevallen. De 26e mei moest ook Calais er aan geloven en alleen de Duinkerke haven was nog vrij.

*



de nieuwe 0.86-GEORGES EDOUARD - rederij Pêcheries
à Vapeur

De meeste grote vissersvaartuigen die de Belgische havens verlieten, voeren eenmaal Duinkerke voorbij recht-

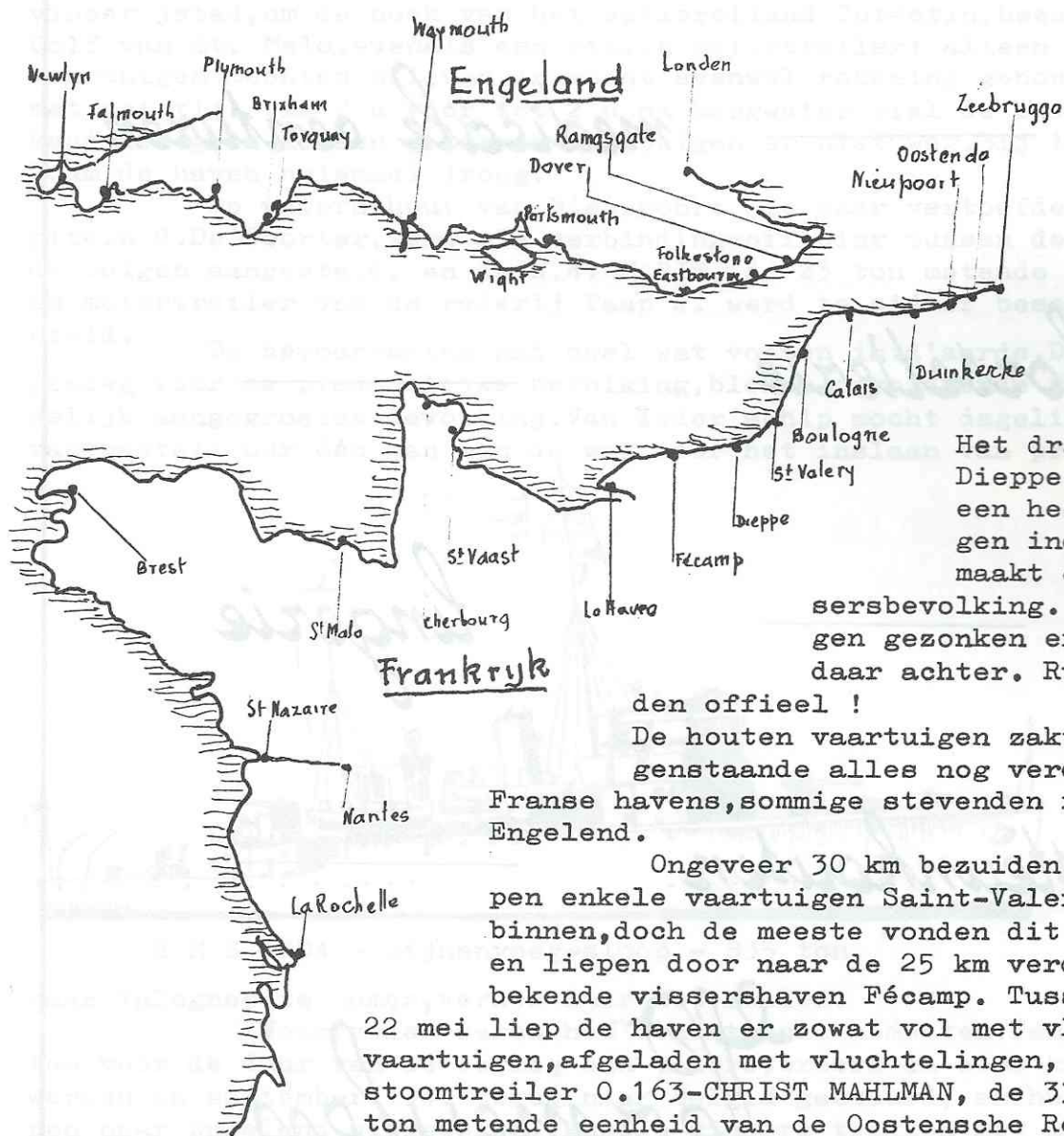
streeks naar Engeland. Eenmaal onder de Britse zuidkust kregen ze van oorlogsbodems de opdracht naar Poole of Weymouth te varen en er hun passagiers af te zetten, die naar Londen per trein werden overgebracht met het oog op registratie en ook voor de veiligheid van het land want spionage en optreden van de 5e kolonne was een reëel feit bij een invasie van allerlei vreemdelingen. Ook moest er gezorgd worden voor voeding en een onderkomen. De 0.292-VAN EYCK, 132 brutoton groot onder bevel van schipper Rochus Legein, van de rederij Motorvisscherij was rechtstreeks naar Fleetwood gevaren, en kwam er de eerste toe met 120 vluchtelingen aan boord.

*

's Anderendaags, 20 mei vertrokken de meeste Belgische eenheden heel vroeg wegens het bombardement van de vorige avond en een onrustige, zelfs slapeloze nacht, naar het ongeveer 100 km verder gelegen Dieppe, waar men in de loop van de namiddag toekwam. Men had gedacht er veiliger te liggen. Er waren reeds een 30-tal Belgische eenheden. Doch sedert 17 mei had Dieppe regelmatig last gehad van bommen, er was enorme schade aangericht, schepen stonden in brand of waren gezonken. De stad kreeg honderden vluchtelingen te verwerken (de Belgische regering had inderdaad Dieppe aangeduid als waarschijnlijk veilige plaats om van daar verder te trekken, de vorige oorlog 1914-18 indachtig) er heersten chaotische toestanden. De haven werd van buiten

afgesloten met magnetische mijnen door de Luftwaffe.

Een bombardement op 21 mei maakte de hysterie nog groter. De O.309-INDEPENDANCE, groot 97 ton bruto, rederij A. Seghers, zonk en ruim 40 Belgen lieten het leven. Een grote stalen motortreiler, de O.288-DE NORMANDIE, 137 bruto groot, rederij Lenaers Maurice, wou het mijnsgevaar pogen te trotseren, maar slechts bekwam het haar. Ze knalde de lucht in en sleurde haar 6-koppige bemanning mee. Dit was oorzaak dat talrijke stalen treilers daar verlaten werden en de opvarenden zouden over land hun tocht naar het zuiden voortzetten.



Het drama van Dieppe heeft wel een heel verslagen indruk gemaakt op de vissersbevolking. 6 vaartuigen gezonken en 7 bleven daar achter. Ruim 40 doden officieel !

De houten vaartuigen zakten niettegenstaande alles nog verder naar Franse havens, sommige stevenden recht naar Engeland.

Ongeveer 30 km bezuiden Dieppe liepen enkele vaartuigen Saint-Valery-en-Caux binnen, doch de meeste vonden dit te dicht en liepen door naar de 25 km verder gelebekende vissershaven Fécamp. Tussen 21 en 22 mei liep de haven er zowat vol met vluchtende vaartuigen, afgeladen met vluchtelingen, o.a. de stoomtreiler O.163-CHRIST MAHLMAN, de 336 bruto ton metende eenheid van de Oostensche Reederij, onder gezag van schipper Theodore "De Krak" Asse-

loos. De havenautoriteiten waren wel wat verveeld met deze buitengewone opkomst, want dit kon wel de aandacht van de Luftwaffe trekken, en inderdaad, dezelfde avond was het zo laat, want de bommen maakten ook hier talrijke slachtoffers. Uiteraard nachtelijke paniek onder de vluchtelingen waaronder veel kinderen.

Toen 's anderendaags bekend werd dat Abbeville gevallen was en enige grote Franse en Belgische motortreilers, afgestampt met Franse soldaten uit Boulogne, moesten alle Belgische vaartuigen naar Saint-Vaast-la-Hougue. Sommige vissers hadden bezwaren want meerdere schepjes hadden, wegens het onzacht hanteren der vaartuigen onder te verwachten omstandigheden, nood aan herstelling aan de romp en de motor. Er hielp evenwel geen lieve moederen aan, nood dwong wet.

Saint-Vaast-la-Hougue (2000 inwoners -toerisme-visserij), 115 km van Fécamp aan de westzijde van de Seine Baai (waar 4 jaar later de invasie uit Engeland voor de overwinning op de Duitsers zou

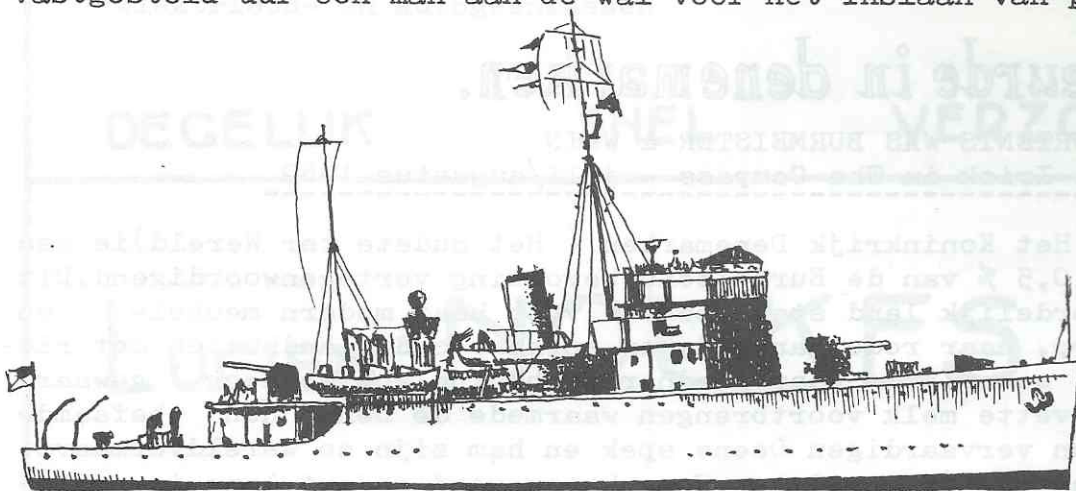
plaats vinden), een 15 km bezuiden Barfleur op de oosthoek van het schiereiland Cotentin.

Omstreeks 22 mei lag praktisch geheel de Belgische vloot van het Zeewezen op de rede van Saint-Vaast met een 650 mensen aan boord.

Toen de Belgische kleine visserijvloot (± 80 eenheden + 5 Franse vaartuigen uit Gravelines) daar toekwam, stuurden de Franse Marineautoriteiten de visserijpolitiekruiser QUENTIN ROOSEVELT, die meermaals Frankrijk te Oostende vertegenwoordigde op maritieme plechtigheden, naar de rede om orde op zaken te stellen. De vloot van het loodswezen moest naar Saint-Malo uitwijken, de aloude koopvaardij- en visserijstad, om de hoek van het schiereiland Cotentin, bezuiden de Golf van St. Malo, evenals een stalen motortreiler: alleen de houten vaartuigen mochten blijven. Er moest evenwel rekening gehouden worden met het tij. Van 2 u vóór tot 2 u na hoogwater viel de bodem aan de kaai droog en konden gemeerde vaartuigen er niet weg. Bij laagwater kwam de haven helemaal droog.

De waterschout van Nieuwpoort die daar vertoefde, wijlen kapitein G. De Poorter, werd als verbindingsofficier tussen de Fransen en de Belgen aangesteld, en de N.41-MARIE, de 23 ton metende Nieuwpoortse motortreiler van de rederij Paap J. werd te zijner beschikking gesteld.

De bevoorrading had heel wat voeten in d'aarde. De voorraden, genoeg voor de plaatselijke bevolking, bleken onvoldoende voor de tijdelijk aangegroeide bevolking. Van ieder schip mocht dagelijks op een vastgesteld uur één man aan de wal voor het inslaan van proviand. Dit



H M S LEDA - mijnenveeg-sloop - '835 ton

naam Valognes te nemen, verder naar het zuiden.

Voor velen waren het dramatische momenten. Families raakten voor de duur van de oorlog hun vaders, broers en ooms kwijt. Ze werden in september 1940 terug naar België gestuurd, en hun mannen waren naar Engeland uitgeweken. Enkele vissers trokken met hun familie als vluchtelingen het land op.

Op 27 mei werd gehoord dat de Belgische vissersvaartuigen zouden gevorderd worden door de Franse Marine Nationale met het oog op een grote actie rond Duinkerke. Het is duidelijk dat de bewoners van de kleine plaatsjes lang in het ongewisse bleven van bvb. het nabije oorlogsnieuws, met het oog op het uitbarsten van paniek.

De vaartuigen werden gecontroleerd op scheepspapieren, machinevermogen, scheepssnelheid, inhoud brandstoftanks, e.d.

De reders, en bij ontstentenis van deze, de schippers kregen te horen dat hun vaartuig ingedeeld werd bij de "Direction de l'Intendance Maritime - Service des approvisionnements de la Flotte" en gingen dus dienst doen op de "kleine kustvaart" (petit cabotage) langs de kusten van Het Kanaal voor de bevoorrading van de Franse Vloot.

Het vistuig, netten, planken, touwen, kettingen, e.d. moesten van boord. De Belgen mochten aan boord blijven maar kregen in ieder ge-

bleef een paar dagen normaal tot het bevel kwam dat alleen bemanningsleden aan boord mochten blijven. De familieleden en vrienden moesten de wal op, om de trein

yal 2 à 3 Franse gewapende marine-fuseliers. Op sommige vaartuigen zijn alle of enkele vissers gebleven, een drietal werden uitsluitend door Fransen bemand.

Er werden voorraden aan boord van de vaartuigen gebracht. Deze voorbereidingen duurden de 27e, 28e en 29e mei. Toen de onvoorwaardelijke overgave van het Belgisch leger bekend werd, werd de houding van de Franse bevolking verre van vriendelijk.

En op 26 mei was de grote evacuatie "operation dynamo" uit Duinkerke gestart. Volgens de planning zou de aftocht in drie dagen beëindigd zijn. Naarmate de perimeter verkleinde konden meer en meer militairen uit krijgsgevangenschap ontsnappen. Op 28 mei was de kust nog vrij vanaf Nieuwpoort, over De Panne, Duinkerke tot bij Gravelines. 7.669 soldaten werden op 27 mei geëvacueerd.

(wordt vervolgd)