

door François COOPMAN

In een vorig artikel (De Plate 89/175) hebben we gezien hoe de bemanning van de stoomtreiler O.131 "John", onder het bevel van hun moedige kapitein, P. PINCKET, er in slaagden een Duitse onderzeeër op de vlucht te drijven. Dergelijke aktie werd toen aanzien als een "bravourstuk". Vissersvaartuigen waren immers een gretige prooi voor de U-boten. Meer dan 500 Britse vissersvaartuigen vielen in de loop van de Eerste Wereldoorlog als slachtoffer van de onbeperkte onderzeebootoorlog, een vijftiental Belgische vaartuigen ondergingen hetzelfde lot, terwijl het neutrale Nederland 175 vissersvaartuigen verloor; 862 Nederlandse vissers verloren hierbij het leven !

De O.131 en een gedeelte van zijn bemanning zouden echter niet lang genieten van de vele huldeblijken die hen te beurt waren gevallen. Op 3 januari 1918, omstreeks 21.00 uur lag de O.131 aan de "korre", August CALCOEN liep wacht. Op dezelfde hoogte en evenwijdig met de O.131 was ook de O.55 "Comte Horace van der Burgh" van de rederij BAELS aan het vissen. Opeens zag de wachtloper, A. CALCOEN, hoe de O.55 onverwachts van koers veranderde en recht naar de O.131 toe vaarde. Een aanvaring was onvermijdelijk en de O.55 boorde zich in de bakboordzijde, ter hoogte van de brug, van de O.131. Nu laten wij het woord aan wijlen P. PINCKET, via zijn zeeverslag.

"Als de aanvaring plaats had was ik op de brug bij de wachtsman A. CALCOEN sedert twee minuten. Deze had mij geroepen op het zien van dit verkeerd maneuver van de O.55. Ik was al van enige tijd op dek. Na de aanvaring sprong ik van de brug naar de plaats van de aanvaring om te zien wat er nog te doen was voor de redding van het schip. Ik meende nog van zeil voor 't gat te trekken, maar het gat was te groot. Ik liep door naar de boot achter de mannen roepende maar 't schip zonk zo snel dat geen tijd was om de boot klaar te krijgen. Er greep dan een carbuur ontploffing plaats in 't machien. Alle hoop verloren ziende voor 't schip liep ik naar de kaartenkamer achter mijn lijfcorset, het water liep dan al aan dek. Wetende dat men nooit over boord springt van een schip om niet mede onder water getrokken te worden riep ik 'elk moet trachten zijn eigen te redden' en ik sprong over boord. Ik zwom en riep naar de O.55 de boot uit te zetten. Een vijftal minuten nadien was eindelijk hun boot uit. Ik kreeg dan een boei te pakken die ik zag drijven en hoorde terzelfder tijd gedurig hulp roepen tegen mijn gezonken schip. Ik zwom er terug naar toe en zag de visscher BAERT op 't punt te zinken. Ik reikte hem de boei toe waarin hij zijn arm stak. Ik bracht hem bij de boot van de O.55 en hielp hem erin met mijn eene hand aan de kant van de boot steunende. Ik kroop dan zelf in de boot en nam er het bestuur van en redde nog mijn stuurman, Louis DEDRIE en de visscher H. GILLEGOT. Stoker J. DEMAN was dan al in de boot opgenomen. T. GILLEGOT, stoker, de officier en de kanonnier zijn aan boord van de O.55 opgenomen, de eerste al zwemmend en de twee laatste drijvende op een plank".

Zes bemanningsleden van de O.131, nl. André DEMAN, August CALCOEN, Léon ALLARY, Edouard MEYERS, Arthur DEGRUYTER en François VAN HOUCKE lieten er hun leven. Voor de kapitein van de O.55 was er nog een droevige taak weggelegd. Hij woonde immers in dezelfde

straat als de vermiste Léon ALLARY, het was zijn triestig lot de weduwe en haar kinderen van het ongeval op de hoogte te brengen.

Op 12 januari werd het lijk van August CALCOEN opgevist door een Britse treiler die het stoffelijk overschot binnenbracht in Milford-Haven waar het op 15 januari 1918 werd begraven.

Ter uitzonderlijke titel werd door de bevoegde diensten beslist dat de aanvaring van de 0.131 en de 0.55 te wijten was aan "oorlogsomstandigheden". In normale omstandigheden mijden vissende vaartuigen elkander als de pest maar aangezien het gevaar van de Duitse onderzeeërs had de Britse Admiraliteit beslist dat de vissersvaartuigen in de onmiddellijke nabijheid van hun beschermer, nl. een bewapend vissersvaartuig, diende te vissen.

Deze "veiligheidsmaatregel", gekoppeld aan een menselijke fout, werd noodlottig voor de 0.131 en zes van zijn bemanningsleden.



De bemanning van de 0.131 poseert voor de fotograaf.

Verloren op 3 januari 1918 hun leven :

André DEMAN	machinist	rij 2 midden
August CALCOEN	matroos	rij 1 links
Léon ALLARY	matroos	rij 1 tweede van links
Edouard MEYERS	lichtmatroos	rij 3 midden
Arthur DEGRUYTER	hulpstoker	rij 3 links
François VAN HOUCKE	jongen	rij 3 rechts



De bemanning van de O.131 is tevreden met een rijke vangst die in het ruim geladen wordt. De Britse marineofficier heeft zijn uniform aangepast aan de omstandigheden !

OOSTENDSE NUMISMATIEK

door Edwin LIETARD

VUURTOREN VAN OOSTENDE IN 1771

Om de veiligheid te waarborgen van de haven van Oostende en van haar opbloeiende vissersvloot, en vooral om de ingang van deze haven aan de scheepvaart op de Noordzee duidelijk te maken werd er, na overleg met de diverse diensten van Keizerin Maria-Thérésia van Oostenrijk, overgegaan tot de goedkeuring van de bouw van een vuurtoren in de haven van Oostende in 1771.

Deze vuurtoren was een kolom, opgetrokken in Toscaanse stijl en verlicht door een buitenstaand vuur, gevoed door steenkool. Deze lichtbaken werd opgetrokken buiten de vestingswallen (nu het Zeeheldenplein op de plaats van het monument der zeelieden).

De inhuldiging greep plaats op 15 oktober 1772 in aanwezigheid van burgemeester Arnold HOYS en het voltallig schepencollege, vele personaliteiten en menig afgevaardigde van de visserij.

Architect DE WEZ was de ontwerper van dit kunstwerk dat bestond uit de eigenlijke vuurtoren en bijhorend huisje voor de wachter, dit alles voor de som van 10.000 Florijn.

Reeds in 1776 werd, na uitdrukkelijk aandringen van de scheepvaartdeskundigen, de verlichting met steenkool vervangen door lichtspiegels. De reden was te zoeken in het voortdurend uitdoven van het licht bij stormweer en geweldige regenval.

Deze vuurtoren bleef in dienst tot eind 1859, en werd vervangen op 1 januari 1860 door een nieuwe vuurtoren opgericht op de oosteroever van de haven.