

# Michel D'Hooghe en de zee

Lucien D'Hooghe

bewerking D.L. / E.D.



## DE REDDING

Albertstrand, 23 april 1936

Het zand waaide op en de wind draaide naar het noordwesten. De eerste schuimkoppen botsten tegen de stroom op en kabbelende golfsjes, door de wind opgezweept, veranderden in een kolkende massa. Waar zopas het zonnetje nog scheen was het strand nu verlaten. Michel maakte zich klaar om naar huis te gaan, toen hij werd opgeschrikt door wanhopig armgezwaai en hoorde hij door de wind afgezwakt hulpgeroep. Een drietal kinderen klampten zich vast op enkele rotsblokken, op een afstand van de kop van de golfbreker.

Zijn schoenen uitschoppend rende Michel naar de toeloop van volk waar niemand aanstalten maakte om hulp te bieden. Door de hevige wind en het opkomende water raakte de golfbreker volledig overspoeld.

Michel, een kind van de zee, was vertrouwd met de stromingen en de gevaren eraan verbonden. Niemand van de omstaanders reageerde op het hulpgeroep. Michel wierp zich in zee aan de oostkant van de golfbreker in de luwte van de wind en tot grote verbazing van iedereen zwom hij met krachtige slagen weg van de golfbreker. Hij ontweek daardoor de onder water bestaande hindernissen en zwom tegen de wind in tot bij de kinderen. Hij drukte de jongste van het gezelschap tegen zich aan en kon veilig terugkeren naar het strand waar de omstaanders zich over de kleine drenkeling ontfermden. Zonder zich rust te gunnen begaf Michel zich voor een tweede maal in de bruisende zee. Het tweede kind nam hij op de rug en bereikte uitgeput het strand.

Vader Charles D'hooghe zat op dit ogenblik in de bar van *Hôtel du Soleil* bij eigenaar Pierre Vermeire de ongewone drukte gade te slaan, toen de ouders van de drenkelingen werden verwittigd. Vliegenvlug snelden ze ter plaatse.

De toestand werd kritisch. Het overgebleven kind had zich tussen twee rotsblokken genesteld om zich tegen de steeds beukende golven te beschermen. Pierre Vermeire en Charles D'hooghe vroegen de omstaanders om hulp maar niemand wilde zich in zee wagen. De radeloze ouders waren ondertussen op het strand aangekomen en smeekten Michel nog een poging te wagen om hun kind te redden. De verkleumde jongen kwam meer en meer in moeilijkheden. Met een laatste krachtinspanning en onder aanmoediging van vader Charles zwom Michel tegen de golven in en kon hij het derde en laatste kind redden. Michel en het jongentje werden in de branding door bereidwillige handen uit het water getild.

De ouders waren uiterst gelukkig; hun kinderen waren gered door de zestienjarige Michel D'hooghe.

Deze merkwaardige gebeurtenis bleef niet zonder gevolg : Michel werd gefeliciteerd door het Gemeentebestuur en via de Provinciegouverneur kwam een uitnodiging van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Op 22 juli 1936 kreeg Michel op het Paleis voor Schone Kunsten te Brussel het «ereteken 1ste klasse voor moed en zelfopoffering» .

Michel D'hooghe kreeg van Z.M. Koning Leopold III en in het bijzijn van Prins Karel de medaille. Toen de vorst vroeg of hij geen verzoek had, antwoordde Michel «*Sire, ik zou graag opgenomen worden in de Marineschool te Oostende*». De tussenkomst van de koning wierp vruchten af. Aan Michel werd ook het diploma en ereplaketafel van het « Carnegie-Hero-Fund » toegekend.



Z. M. KONING LEOPOLD III & PRINCEZELFEN  
 DIE DE ERETOEGANG AAN DE ERETOEGANG P. VERMEIRE, DE 22 JULI 1936, AAN  
 MICHEL D'HOOGHE, DE 22 JULI 1936, AAN DE 16 JULI 1936, AAN  
 LEOPOLD III DE 22, DE 22 JULI 1936, DE 22 JULI 1936, AAN

MINISTERIE VAN BINNENLANDSCHE ZAKEN

PALEIS VOOR SCHONE KUNSTEN - BRUSSEL

## BELONINGEN

VOOR

DADEN VAN MOED

EN ZELFOPOFFERING

BURGERKRIJZEN EN MEDALLES 1<sup>ste</sup> KLASSE

D'HOOGHE, Michel, geboren te Knokke

Medaille 1<sup>ste</sup> Klasse

Omte samen die de overvloedigheid begaafde vader zich te lang op het uiterste van een grillinger op te houden, werden door den opkomende vloed verdrukt en door het water ingeslokt.

Van-villige door de golven van het ongewone, waarvan geen eekhof de Heere duide hulp te versieren, sprong de 16-jarige D'Hooghe in de zee.

Rispegeedig tegen de heere woestend, onder het achterein volgens de drie kinderen op het oogen en reidde het alles van een grootsche doed.



*Michel als jonge kadet.*

## NAAR OOSTENDE

Een mooie tijd brak aan in Oostende en Michel kon honderduit vertellen over zijn dagen op zee met het opleidingsschip de «Zinia» en de kameraadschap op de «Marineschool». Lange tijd kon hij vertellen hoe hij met zijn vrienden zijn vrije tijd doorbracht in de oefenzaal van «Flandria Boxing Club» waar de jonge mariniers steeds welkom waren om hun overvloedige energie kwijt te geraken op de punchbal of zandzak. Nu en dan mochten ze de handschoenen opnemen tegen de aanwezige liefhebbers-boksers wat steeds leidde tot bloedneuzen en blauwe ogen.

Grote bewonderaars en supporters waren ze van Karel Sys, kampioen van de Belgische halfzwaargewichten, die in volle training was voor het kampioenschap van Europa (gevecht dat Sys verloor op punten; in 1943 won hij de titel zwaargewichten tegen de Zweed Olle Tandberg).

De sparringpartners van Karel Sys waren Robesyn en All Gerard, (broer van Pier Allary, schildersbaas in Knokke). Door voorspraak van All kreeg Michel twee paar trainingshandschoenen van «zestien ons» waar je gans je gezicht kon achter verbergen (in beroepskampen gebruikt men zes ons). Met dit geschenk werden tussen de mariniers op school nu zelf bokswedstrijden ingericht. Tijdens het verlof werd op het Albertstrand ook gebokst onder de Knokse vrienden en badgasten.

Via de Marineschool kreeg Michel de kans om tijdens de verlofperiodes aan te monstern op vissers- en garnaalboten. Al die uren op zee werden verrekend in het aantal vaardagen.

Hij vaarde mee met de H.18 op garnaalvangst en er ontstond een hechte vriendschap met de bemanning. Op drukke dagen moest Michel echter helpen bij de stranduitbating van vader Charles op Albertstrand. Op weg naar de thuishaven ontbrak nooit het geluid van de misthoorn van de H 18 bij het voorbijvaren van het Knokse strand...

Op een bepaalde zomerdag wemelde het van de baders toen Michel aan de horizon enkele tuigen zag naderen op hun terugweg van de garnaalvangst. Hij ontglipte aan het oog van zijn vader maar met medeweten van zijn broers wachtte hij tot de H.18 ter hoogte van de Lekkerbek de kust naderde en sprong in zee. Hij ontweek de reddingsboot en zwom recht richting vissersboot. Van ver herkende de schipper Michel aan zijn dollen fratsen ; de echte waterrat kon watertrappend zijn bovenlijf boven water houden. Helpende handen hielpen Michel aan boord van de H.18. Een ijzerdraad met een zestal scharretjes kreeg Michel om de hals ; een tiental vissen werden op zijn buik en onderrug vastgesnoerd en zo liet Michel zich over de reling in het water glijden. In een traag tempo en met schoolslag bereikte hij het strand ter hoogte van Albertstrand waar tussen de vele baders plots een «moderne zee-god» opdook.

De familie D'Hooghe had een uitbating van «zeekano's» en vlotters (floteurs) op het Zoutstrand, Knokke-midden en Albertstrand. Vader Charles was echter genoodzaakt een reddingsboot aan te schaffen. De boot was uitgerust met een marinemotor Pinda en werd naar moeder «Joanna» gedoopt.

Met «prip» Amys als redder was Michel voortaan bij mooi weer dagelijks op zee om de te stoutmoedige kanovaarders in het oog te houden. Ook werd gewaakt over nonkel Kru (Louis Stockx, broer van moeder D'Hooghe) en Tjeppen (Jozef Monteville). Zij organiseerden uitstapjes met hun garnaalschuit voor toeristen. Bob van der Veeken (\*), een vriend van Michel, verwelkomde er de toeristen.

*(\*) Bob van der Veeken is tijdens de bezetting met zijn moeder en enkele door de Duitsers gezochte vrienden met een roeiboot naar Engeland kunnen ontsnappen. De buitenboordmotor was geleverd door vader D'hooghe, maar raakte tijdens de overtocht defect; verder roeien bleek de enige mogelijkheid.*



*Michel op de vissersboot.*



*Michel met broer André en nichtje Lydie.*



Knocke s/Mer - Albert-Plage La Plage.  
Knocke a/Zee - Albert-Strand Het Strand.

*Albert Plage in de jaren '30 met de concessie van de familie D'Hooghe.*

*1937 Michel en broer André.*



Deze inleiding schetst een beeld van mijn broer Michel, die leefde voor de zee, die de zee liefhad, maar die nooit de kans kreeg «de zee» te overleven.

## NAAR DE KOOPVAARDIJ

Na zijn studies aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, wenkte de zee, de lange omvaart, de koopvaardij. De «Compagnie Maritieme Belge» met zetel in de Sinjorenstad was aanvankelijk gericht op passagiers naar Congo en sinds 1931 uitgegroeid tot een vloot die bestond uit vrachtschepen en schepen half passagier-half vracht. Ze verzorgden een vaste verbinding met Noord- en Zuid-Amerika.

Michel kreeg de kans zich in te schrijven aan boord van het S.S. «Henri Jaspar» met een vaste verbinding naar N.Y. en met tussenhavens Tenerife en Weymouth-England. Na maanden op deze lijn vroeg Michel in februari 1940 zijn overplaatsing naar een schip met bestemming Zuid-Amerika. Dit kon pas toegestaan worden na zijn volgende vaart op N.Y. midden mei '40.

De toestand in Europa was echter niet stabiel met de dreigende oorlogssituatie. Toch voelden «wij» ons betrekkelijk veilig. Een algemene mobilisatie had alle dienstplichtigen onder de wapens geroepen. 600.000 manschappen waakten over ons. Op vrijdag 1 mei 1939 vielen de Duitsers Polen binnen en verklaarden Frankrijk en Groot-Brittannië de oorlog aan Duitsland.

De onrust over Michel nam met de dag toe. Hij schreef aan zijn nichtje Lydie vanuit N.Y. op 21 april 1940 dat hij vol verwachting uitkeek naar zijn thuiskomst in Knokke. Hij zou halfweg mei in Antwerpen arriveren, ... het bleef echter bij deze laatste brief. Een laatste kus, een laatste groet was het afscheid van Michel.

Twee weken na de ontvangst van de brief brak de hel los in ons land. In de vroege morgen van vrijdag 10 mei werd België en Nederland aangevallen door de Duitse luchtmacht. De toegang tot de haven van Antwerpen werd versperd door gedropte zeemijnen. De schepen die toch uit de Scheldemonding konden ontsnappen, vielen ten prooi van Duitse luchtaanvallen met stuka's of kregen af te rekenen met onzichtbare U-boten.

Op 13 mei werd het Deense vrachtschip «Gorm» (1916-2159 Brt.) door twee torpedo's midscheeps getroffen en zonk. Op 14 mei werd het passagiersschip «Ville de Bruges» (1921-19210 Brt.) op de Schelde bij Doel door een Duitse luchtaanval zwaar beschadigd. Het schip liep vast op een zandbank en brandde helemaal uit.

Op 15 mei viel de «Luftwaffe» ter hoogte van Zeebrugge de «Foscolo» (1919-3108 Brt.) aan. Het schip ging verloren maar de bemanning werd gered door de kustreddingsdienst. Diezelfde dag werden vóór Knokke volgende schepen tot zinken gebracht: de «Duguesne», twintig bemanningsleden vonden de dood, zeven werden gered. De «Henri Guegan» verloor twintig man, drie overleefden de ramp. Van weerstand was geen sprake, zodat de vijand zowel het luchtruim als de zee beheerste. Het gebeurde ook dat bij storm een losgeslagen zeemijn op het strand aanspoelde of tot ontploffing kwam op één van de golfbrekers.

Op 15 mei kapituleerde Nederland na de zware bombardementen op Rotterdam. Ons land hield stand tot 28 mei. Ondertussen waren de geallieerde troepen kunnen ontsnappen van de stranden van Duinkerke. De grote armada uit Engeland, waaronder diverse Belgische vaartuigen, kon in negen dagen tijd 330.000 soldaten overbrengen naar Engeland.

Frankrijk vroeg de wapenstilstand aan op 22 juni 1940.

Een jarenlange bezetting volgde...



COMPAGNIE MARITIME BELGE

LLOYD ROYAL  
SOCIÉTÉ ANONYME

1800 FORM.  
ST. MICHAËL STE CATHERINE  
ANVERS  
—  
N° 151501  
—  
"COMPAGNIE" "ANONYME"  
N° 151501 - 151510 - 151520  
DE LIÈGE

NAVIRE "SS. HENRI JASPAR"  
Le 21/4 1940

. amstrong - Bing Curly - Cindree - saba en  
Gitarin heb ik zoo jammerlijk gekonincert  
dat mijns almen geid op 2, en heb ge-  
hik een unuwaade kuppermiller, boot dat we  
onsoren aftropen, eerst maal ik nos een  
kronstrony - en heb eukawaas hinnen die spe-  
len juist in de Cotton Club

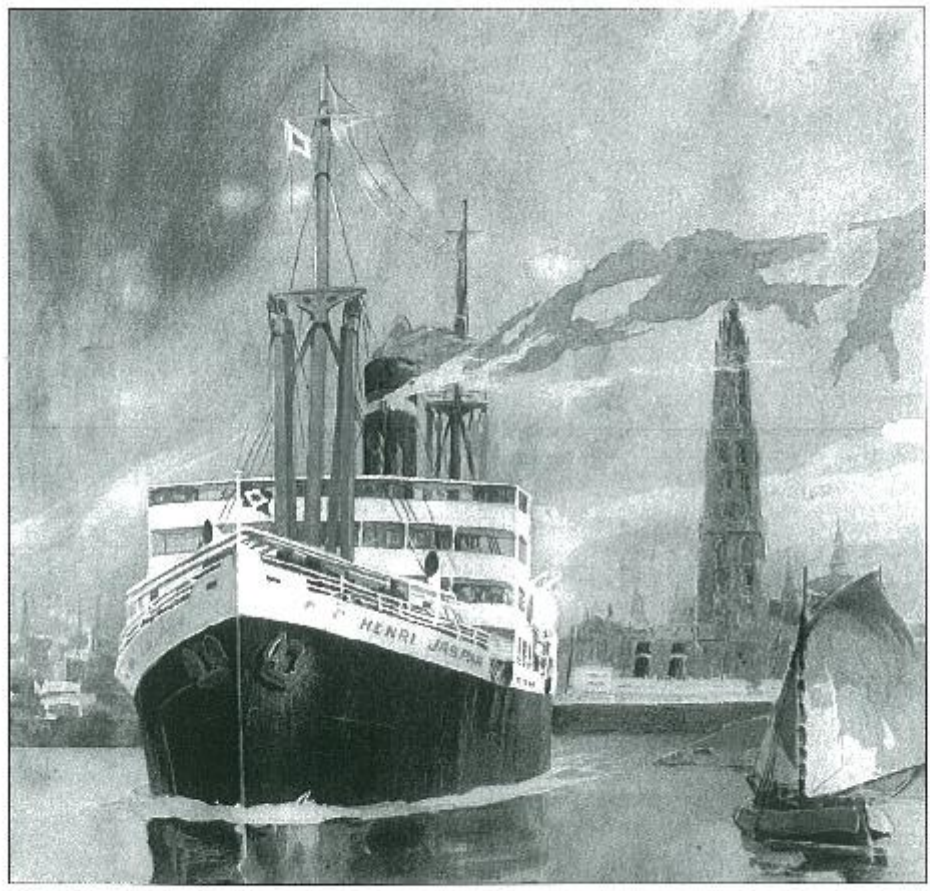
Liedtje. hoe een kb on geibent over  
ik fanten te vmbeteren me raf - raf een  
waarde te schrijven misochien dat we binnen  
15 en 20 dagen in Antwerpen zijn, te geen  
hoe lang je ons spreuken in Weymouth

Gele kaartelijke sprekten  
en kaartje hinnen - Lyche gie  
stare een.....  
wonderbaar hinnen  
Liedtje  
/

Lieve Lydie

Hier de old jeklaw kinkab, die  
hag stiede kofpalaas verstrikt, de jefond-  
heid is wat verbatert, hokkerlyk een 15 en  
20 dagen jonde schrijven, regelmatig in  
hem bed, hiet te euk bin, enf my ene  
hoe jae het hiet te zijn, waarschynglyk ver-  
smellert (op zen kinkab) Gedenne wat heb  
ik loek een kose schone licht, hoe ben  
ik in men geleen een sprekten, en lewyl het  
te schrijven

Brief geschreven vanop de SS. « Henri Jaspar » gedateerd 21.04.1940.



De « Henri Jaspar » te Antwerpen.

## ONGERUSTHEID OP HET THUISFRONT

Broer André, gehuwd op 28 augustus 1942 met Yvonne Broidioi, bleef informeren naar Michel. Hij contacteerde diverse instanties zoals de Zeevaartpolitie van Antwerpen, de Compagnie Maritime Belge, het internationale Rode Kruis te Genève en nog enkele te N.Y. en Londen. De briefwisseling moest steeds onder de verplichte tussenkomst gebeuren van de bezetter met meestal vertraging of negatief antwoord.

De propagandamachine van de Nazi's toonde gedurende het UFA journal in de bioscoop steeds de overwinningen van hun U-boten met uitgebreide beelden van het torpederen en kelderen van de in konvooi varende vrachtschepen en de verschrikkelijke beelden van schipbreukelingen in een door olie veranderde zee van vuur en vlammen. Een schip in konvooi kon nooit hulp bieden want het mocht geen vaart minderen. De begelidende torpedojagers waren meestal de enige redders om drenkelingen op te pikken. Deze beelden op het scherm deden pijn aan mijn hart en wanneer de U-boten bij thuiskomst in een Duitse haven een triomfantelijke ontvangst kregen, gaf het mij een wrang gevoel.

Pijn veranderde in woede en onmacht toen deze beelden in de zaal op handgeklap en gejuich werden onthaald door een bende Knokkenaars die meeheulden met de bezetter.

Ik mocht er niet aan denken dat één van die drenkelingen mijn broer kon zijn. Dergelijke momenten waren hard, tanden op mekaar en vuisten maken diep in je zakken. Dan hoorde ik de woorden van onze schoolbestuurder Gaston Van Steene die me waarschuwde : «Nu zwijgen, D'hooghe, jouw tijd komt nog»...

(Ik was toen 13 jaar en moest mij gaan verantwoorden op de Kommandantur «Villa Welgevonden », maar dit is een ander verhaal).

De prangende vraag bleef : «Waar is Michel?».

*Compagnie Maritime Belge*  
LLOYD ROYAL  
SOCIÉTÉ ANONYME

UNTER DEUTSCHER VERWALTUNG  
ANVERS, LE 16 Août 1941.

RECEVÉ PAR LE DESTINATAIRE  
LE 17 AOÛT 1941

SEULES DÉPARTS  
VERS ANVERS ET BRUXELLES

17 AOÛT 1941  
17 AOÛT 1941  
17 AOÛT 1941

Vlissingse Courten D'HOOGHE,  
Koninglijke Ieën, 54  
KERKKE 6/28

APRIL.

Mijnheer,

in antwoord op uw schrijven van 13den dierer, weder wil U een vve briefwisseling eens de vinsten een het volgende adres:

Postbox 908  
L I S B E R G E.  
(Portugal).

Wij veronderstellen wel er eenige kans bestaat dat zij op dit adres ter bestanning zou kunnen komen.

Van het vermeld schip hebben wij geen verder nieuws ontvangen doch hebben i verkeer met zijne bemanning, het goed sijn en er goede reden bestaat eenige ongerustheid ten betref opzichte te hebben.

aanvaard, mijnheer, onze beleefde groeten.

*Antonia*

Wals.



## MICHEL LEEFT !

Eindelijk het verlossende antwoord op ons schrijven van begin september 1943 aan de hoofdzetel van de CMB te Londen van «D'Hooghe Michel, SS. Henri Jaspas, Picr 33 Brooklyn, New-York, Amerika».

Het antwoord had een lange weg afgelegd. Via Het Rode Kruis van België naar het verplichte Rode Kruis in Duitsland en de hoofdafdeling in Genève Zwitserland. De bewuste brief was via de hoofdzetel van de CMB te Londen doorgestuurd naar Michel.

Ondertussen waren we eind juni 1944 en met de ontschepping van de geallieerden op 6 juni op de kusten van Normandïe kreeg iedereen hoop op een spoedige bevrijding. Even hadden we nog een opdoffer te verwerken toen een granaat ons achterhuis in puin legde en wij op de bovenverdieping onze intrek moesten nemen.

Woensdag 1 november 1944 waren ze er, de Canadeczen, de weg naar de vrijheid, de weg naar de hereniging lag open.

Na het eerste schriftelijk contact uit Engeland kregen wij het heuglijke nieuws dat Michel in Liverpool ghuwd was met Catherina Farrell op 23 maart 1944.

De familie keek met spanning uit naar de terugkomst van Michel. Vrienden kwamen om de haverklap vragen hoe het zat. Er was ook nieuws van zijn vriend Bob van der Veecken, die na zijn vlucht uit het bezette België dienst had genomen bij de R.A.F. en groeten overbracht aan onze familie.

Wij wachtten vol ongeduld op Michel.

Affranchissement payé pour les parents : Pays d'origine-Genève-Pays de destination 22 AVR. 1944

COMITÉ INTERNATIONAL DE LA CROIX ROUGE  
GENÈVE

8 frs

399455

**Demandeur - Anfragesteller - Enquirer**

Nom - Name *D'Hooghe*  
Prénom - Christian name - Vorname *Michel*  
Rue - Street - Strasse *C. M. B. OXFORD STREET. 499*  
Localité - Locality - Ortschaft  
Département - Country - Provinz *LONDON*  
Pays - Country - Land *ENGLAND.*

MESSAGE A TRANSMETTRE - MITTEILUNG - MESSAGE  
(25 caractères maximum, ne pas dépasser strictement personnel et familial - (not over 25 words, not personal character) - (not over 25 words, family news of strictly personal character))

*Hoop allen goede gezondheid  
verlang naar nieuws. Het is kleine  
BETTY al. Gaat vorsche familie  
mama Lieve Michel is juist nog dezelfde  
dag hier anders.*

Date - Datum *17. Januari. 1944*

**Destinataire - Empfänger - Addressee**

Nom - Name *D'Hooghe*  
Prénom - Christian name - Vorname *Charles*  
Rue - Street - Strasse *Koninklijke Leijn 84*  
Localité - Locality - Ortschaft *KNOKKE ?A*  
Province - Country - Provinz *WEST-VLAANDEREN*  
Pays - Country - Land *BELGIE*

Bitte sehr deutlich schreiben - Prére d'écrire très lisiblement - Please write very clearly

24 OCT. 1944

Telegram van 6.11.1944.

via BELRADIO  
Tel. 11.44.50

Telegramme  Telegram

FAM -  
MR CH DHOOGHE  
KONINKLIJKE LEIJN KNOCKE

En cas de demande de renseignements, l'indication de numéro et de l'origine du message est indispensable - (if you want any information, it is essential to mention the number and the origin of the message) - (if you want any information, it is essential to mention the number and the origin of the message)

Days & Hours: 244 MATADI 11 5 1030

via BELRADIO

REN GEHWD ALLES WEL  
M DHOOGHE



*Michel D'Hooghe met zijn bruid Catherine Parrell,  
23 maart 1944.*

Overschakelen van 1940 naar 1945 is op papier heel eenvoudig, maar de realiteit is loodzwaar. Na het vergaan van zijn schip de «S.S.Henri Jaspar» op 8 februari 1941 ging Michel D'Hooghe aan boord van de Astrida met thuishaven Liverpool.

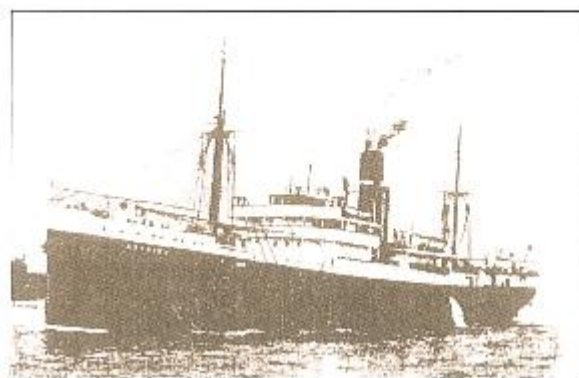
Wat ik nu neerschrijf is het relaas van de schipbreuk van het Steam Ship «Astrida» waarbij mijn broer Michel het leven liet.

### **S.S. ASTRIDA**

De «Astrida» werd gebouwd door de Rotterdamse Droogdokmaatschappij in 1929. Het was een half passagiersschip 3.422 ton bruto en het behoorde toe aan de «Compagnie Maritime Belge».

Op 17 maart 1945 bevinden zich aan boord 117 personen waarvan 54 deel uit maken van de eigenlijke bemanning. Er zijn 20 Belgen, 1 Rus en 33 Kongolezen; de 63 overige mannen zijn Kongolezen overgescheept van de «Elisabethville» met bestemming Matadi. De namen van de blanke bemanning : Pierre Costermans kapitein, 1ste stuurman Germain Mertens, 2de stuurman Willy Poncelet, 3de stuurman Albert Perlaux, 4de stuurman Théo Barthélémy, 1ste machinist Karel Claessens, 2de machinist Alfons Ansloos, 3de machinist **Michel D'Hooghe**, Kadet, Georges Vermorgen, 1ste telegrafist Cornelis Wouters, 2de telegrafist Auguste De Mey, bootsman Albert Wanders, matrozen Oscar Vermeulen, Georges Roelandt, Jan Bruckenburg en Jean Esenbaert en de Rus Cyrille Koliaquine, assistent Machinist Jan Dufreane, hofmeester Victor Leveque, kok René Erpelding en kanonnier Gustaaf Pierrot.

De lading bestond uit 3.298 ton kolen uit Natal en 300 ton «general cargo» bestemd voor Cape Town en Matadi verdeeld in verschillende ruimen en luiken voorzien van de drie reglementaire «presennings».



*De S.S. «Astrida».*

### **DURBAN ( PORT NATAL) 17.3.1945**

8.30 u. : Een vroege morgenzon giet haar gulden licht over stad en haven, smetteloos blauw is de hemel, terwijl het groene water in zachte kadans over de zandige landtongen schuurt die de haven aan beide zijden afsluit. Ondanks het vroege uur is er een grote drukte waar te nemen aan de oever van de baai waar vele schepen van verschillende nationaliteit aangemeerd liggen. Durban vervult in de oorlogsjaren een belangrijke rol in de voorziening van de geallieerde legers in de Middellandse Zee en het «Voor-Indië» gebied. Na de inval van de Jappen in Oost-Indië zijn tin, koper en industriële diamant uit Belgisch Kongo van groot belang en Belgische schepen hebben het merendeel van deze grondstoffen naar havens in de Verenigde Staten vervoerd.

Aan boord van de «Astrida» is er een heen en weer geloop van de bemanning, in een koortsachtige stemming worden de laatste handelingen getroffen om af te varen. Lieren ratelen, takels glijden op en neer terwijl kranen uitzwaaien over de ruimten van het schip. Op het ogenblik dat de laatste tros losgegooid wordt en het schroef dolzinning het water in een schuimende kolk tegen de kaaimuur doet zwellen, roept iemand aan wal een welgemeende afscheidsgroet: «dat dit mooi weder U de ganse reis mag gunstig zijn».

De Belgische driekleur wordt op het achterplecht gehesen en in zacht tempo verlaat het schip de rede. Van op het dek van enkele walvisvaarders wordt gezwaaid, de zee is kalm en is spiegelglad, er is een blauwe wolkenloze hemel en een warme noordoostelijke bries.

Diep ingeduffeld, het gezicht beschermend verscholen achter de kraag van zijn duffelcoat, geeft kapitein Costermans zijn bevelen op de commandobrug. Hij heeft een longonsteking en werd aangeraden aan wal te blijven. Toch verkiest hij de reis mee te maken om zijn vrouw te gaan vervoegen die hem opwachtte in Kaapstad.

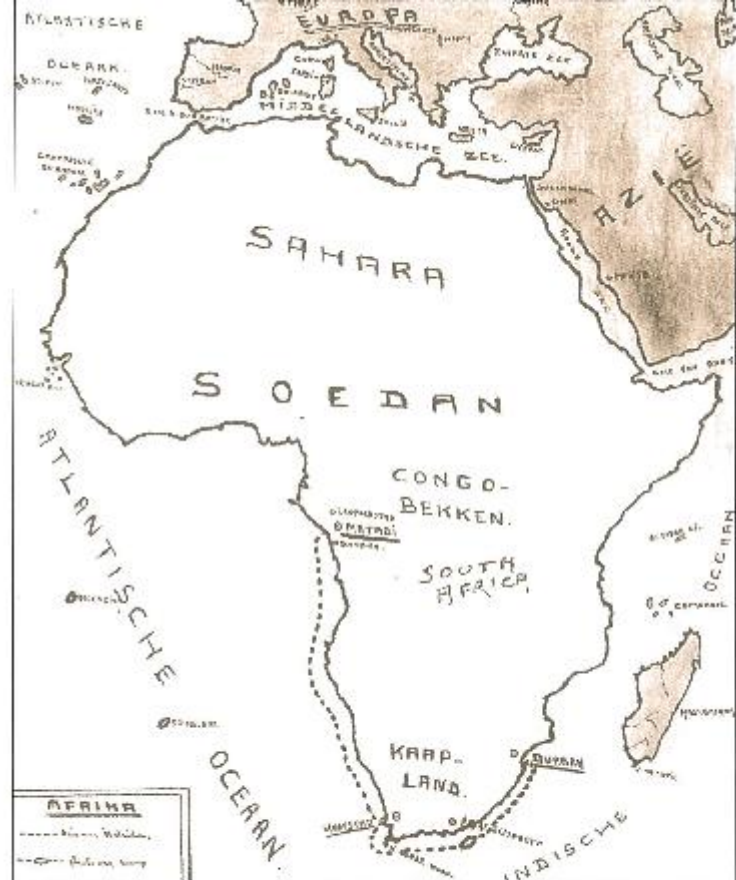
De noordoostelijke warme wind is aangenaam voor de mannen op het dek die met opgerolde mouwen en het hemd wijd open hun werk doen. In het warme machineruim overheerst het stampen en dreunen van de machines alle bedrijvigheid. Zes Kongolezen, aangeworven als stokers zorgen onophoudelijk voor de vuren. De twee oliemannen kruipen met ware doodsverachting, gewapend met een olielampet doorheen het doolhof van standen, assen, cylinders en zuigers om geknars of gewrijf te vermijden.

Op de loopbrug bij de machines lopen de chef machinisten: Ansloos, Dufresne en D'Hooghe heen en weer. Nauwlettend slaan ze alles gade; deze drie mannen zijn één met dit reusachtig raderwerk die het hart is van de «Astrida».

15.30 u: Zonder dat er ook maar iets op wees, draait de wind naar het Zuid-Westen en wordt met het uur heviger. Het rimpelloze wateroppervlak verandert in een kolkende massa, er staat een windkracht 4. Gedurende de volgende nacht neemt de windkracht nog toe tot 7 en 9 en



Michel (links) gefotografeerd in Darban, 1944



Reisroute van de «Astrida» en locatie van de ramp.

hevige regenvlagen belemmeren het zicht. Op sommige momenten ziet men een muur van grijs water. Het schip rolt en stampet zonder ophouden en tonnen zeewater slaan te pletter op dek en luiken. Alhoewel de barometer zeer hoog staat zijn alle voorzorgen genomen om windstoten te voorkomen. Meer en meer ontketend de zee zich. Een lange deining van het zuidwesten komt nu op.

De onderrichtingen van de Engelse Admiraliteit verbieden het schip in een strook te komen van 10 mijl van de kust, en dwingen de Astrida af te drijven in zuidelijke richting. De atmosferische toestanden zijn dusdanig dat het onmogelijk is gedurende de eerste uren van 18 maart het schip met de voorsteven op de zee te brengen. Het stampen is moordend, hevig beuken de golven tegen de boeg en spoelen dan over het schip heen. In de namiddag verbrijzelt de zee de kruisboeking van boot nr 3; met een bovenmenselijke krachtinspanning en met het gevaar ieder ogenblik door de golven over boord gesleurd te worden, draait men de buiten de reling hangende boot terug binnen om in zijn klampen te plaatsen. Er komt een bevel de overige boten eveneens binnen te plaatsen. De wind heeft ondertussen windkracht 12 bereikt, een orkaan heeft bezit genomen van lucht en zee. De van woede schuimende oceaan geselt de «Astrida» die heftig heen en weer geslingerd wordt als een notendop. Op en neer gaat het, als een steigrend paard verheft het schip zich in de hoogte om dan plots met de voorsteven in de kokende golven te verdwijnen. Alle losliggende voorwerpen op het dek worden overspoeld en zijn een prooi van de woeste zee. In de loop van de nacht van 18 op 19 maart wordt het weder nog slechter. Na een slapeloze nacht doet men om 2 u. in de morgen een poging om de kust te naderen, maar tevergeefs. Men moet terug de vorige koers nemen en verder tegen de ontketende elementen blijven worstelen op gods genade. De snelheid van het schip is verminderd van 6 naar 3 knopen. De 63 Congolezen die hun logies op het achterschip hebben, in de ruimen voor de immigranten, smeken om naar midscheeps overgebracht te worden. In de mate van het mogelijke wordt ingegaan op hun vraag.

Om 4 u. in de morgen, geven noch de zee, noch de wind enig teken van verandering. Aan boord gaat alles, volgens de akclige toestand, nog steeds goed. Men heeft het schip nog steeds onder controle. 1ste stuurman Mertens die de wacht van 4 tot 8 u heeft, neemt in een wolkengleuf, wat gedurende twee dagen niet mogelijk geweest was, snel een hoogterechte van Sirius en kan de positie van het schip benaderend bepalen: 75 mijl SSW van Port Elisabeth.

Even voor 7 u. komt de matroos van wacht, buiten adem en doornat de kapiteinshut binnenvallen met slecht nieuws over de machinekamer. Mertens begeeft zich onmiddellijk ter plaatse en kan slechts vaststellen dat de luiken en presennings volledig weg zijn en de golven zich witschuimend in het gapend gat storten. De steenkool zuigt het water op. 1ste machinist Claessens krijgt bevel de pompen in te schakelen om de «bilges» te ledigen maar stelt onthutst vast dat de tunnel zich op zijn beurt vult. Het water dringt met geweld binnen langs de vluchtkoker die uitkomt onder het hospitaal, loodrecht gelegen onder de achtermast, en waarvan de opening bedolven is onder de tonnen steenkool, die uit het ruim geworpen zijn. De deuren van dit hospitaal zijn reeds ingebeukt. Om te vermijden dat de machine volledig zou onderlopen, is men verplicht de waterdichte deur van de tunnel te sluiten, maar hierdoor wordt de controle van de bilges en sluisdeuren onmogelijk, daar de toegang door het sluiten van de waterdichte deur volledig dicht is. Er is geen sprake meer van pompen; het binnenkomende water 400 à 500 ton per minuut overtreft de capaciteit van de pompen. Angst speelt de stoere bemanning parten die beseffen dat niemand het vol water geslagen ruim kan ledigen. Geen enkel voorval mag zich nu nog voordoen of het lot van de «Astrida» is beslist. Om het volledig onderlopen van de machinekamer te vermijden heeft men alle toegangen afgesloten, ook de openingen van de luchtversers. De warmte in het machineruim is ondraaglijk geworden. Enkel twee werktuigkundigen zijn in het ruim gebleven: Michel D'Hooghe en zijn assistent Jean Dufresne en met hem de Congolezen Pierre Semi en zes stokers en twee oliemannen.

Geen enkel ogenblik denken deze moedige mannen eraan hun post te verlaten. Onafgebroken zwoegen zij voort in de helse hitte, om het schip voort te stuwen, een mogelijke redding tegemoet. Moeizaam raakt het schip nog vooruit, de achterstevan ligt reeds onder water en de golven slaan ter hoogte van de reling. De «Astrida» voert haar doodstrijd. Tien meter hoge golven stormen over het schip dat kraakt in al haar voegen. Sommige momenten verdwijnt het schip helemaal onder de woeste goven, daarna werkt het zich moeizaam omhoog waar het door de gierende windstoten van bak- naar stuurboord geslingerd wordt.

Terug van een kort onderzoek, ontmoet Mertens de 1ste machinist Claessens; samen begeven ze zich naar kapitein Costermans, die ondanks zijn longontsteking, zich op de brug bevindt. Op de hoogte gebracht van de benarde situatie en na een korte scheepsraad, wordt beslist koers te zetten naar Port Arthur.

In de machinekamer krijgt chef machinist D'Hooghe en zijn mannen de opdracht op post te blijven. Gealarmeerd nemen de bemanning en de Congolezen aan dek plaats bij de reddingsboten. Iedereen is kalm, allen houden zich klemvast aan de reling waar de zee met gulzigheid over heen slaat. Onregelmatig slingert het schip heen en weer.

Om 8.30 u. begint het water, langs de deuren van de bunkers, in het "stookhol" door te dringen, op sommige plaatsen in de machinekamer reikt het water reeds tot op kniehoogte. Vanop de loopbrug heeft men nog enkel oog om de machines in werking te houden. Het moet blijven verderdraaien en de vuren moeten gevrijwaard blijven van overstroming. De dynamo moet eveneens droog blijven voor de levering van electriciteit.

Rond 8.45 u. slaan twee geweldige zeeën gelijktijdig uit tegenovergestelde richting komende en langs beide scheepszijden op ruim nummer 4. Door de geweldige druk worden de

«presennings» weggeslagen en drukken de luiken en schilden in, die beneden in het ruim op de lading terechtkomen. Met donderend lawaai als van een waterval neemt de woelige zee met hernieuwde hevigheid bezit van ruim 4.

Het is een beslissende en dodelijke slag, het schip zinkt nog dieper; het water staat tot aan de rand van de reling. Wanneer het overhelc naar de lijzijde komen de golven als bewegende heuvels op het schip aanstormen. Enkele ogenblikken later spoelt het water met zwaar gedruis over het dek. Het einde is nabij.

Mertens worstelt zich door het water om de vernieling te overzien. Op het achterschip merkt hij dat het kanon uit zijn stevige bevestiging is losgerukt en over de zij is geslagen. Het water begint meer en meer in de machinekamer en het stookhol binnen te stuwen, zelfs doorheen het bootsdek.

Op het dek staat de bemanning klaar bij de reddingsboten. Allen houden zich krampachtig vast aan boot of reling, enkele vastgemaakt met een koord rond de lenden. De toestand in het machineruim wordt onuitstaanbaar. Claessens brengt de kapitein op de hoogte. Costermans vraagt echter de werktuigkundigen verder te werken want zij zijn de enigen die het schip van de ondergang kunnen redden. Michel D'Hooghe en zijn groep wijken niet en blijven op post in het wassende water. De kapitein wil zich zelf vergewissen van de toestand en strompelt door het water naar de achterstevan. Op dit ogenblik komt marconist Wouters aan dek om toelating te vragen een S.O.S. uit te zenden. Costermans stemt toe het eerste noodsignaal uit te sturen in code. Tenslotte krijgt de marconist toelating de S.O.S. in volle letters uit te zenden.

Om 9.07 u. is het eerste bericht uitgezonden: «SINKING CONDITION, CAPE RECEIFE 295° 58 MILES».

Aan wal heeft men het noodsein opgevangen en krijgen ze aan boord bericht dat de actie voor een redding wordt gestart. Een sprankeltje hoop verandert de sfeer aan boord.

Om 9.14 u wordt een tweede S.O.S. uitgezonden. Wouters herhaalt de positie van het schip en sluit met de woorden «SINKING FAST». Deze uitzending wordt onderbroken door het onder water komen van de dynamo. Wouters schakelt over op de batterijen en herhaalt zijn bericht wetende dat aan wal zijn uitzending zal gepeild worden. De redding rust nu op zijn schouders. Ook de assistent marconist De Mey verdient alle lof, tot het laatste moment blijft hij in de radiohut noodscinen uitzenden.

De toestand van het schip verslechtert met de minuut. Kapitein Costermans besluit het bevel te geven om de «Astrida» te verlaten. Op hetzelfde ogenblik komt hofmeester Leveque op de brug met belegde sandwiches en hete thee. Het is een wonder dat hij erin gelukt is kokend water te verkrijgen in een overstroomde keuken, heen en weer geslingerd onder het rollen en stampen van een schip. De reddingsboten worden te water gelaten. Een na een worden de boten en vloten door de kracht der golven in wrakhout geslagen. Boot nr 3 wordt met geweld uit zijn bootskussens gerukt en valt op luik nr 3; bij een volgende golf wordt het wrak in zee geslingerd.

Veel te laat komt men tot het beseft de machinekamer te ontruimen.

Om 9.15 u. verheft het schip zich met de voorstevan in de hoogte en onder een titanisch geraas glijdt de «Astrida» loodrecht naar de diepte van de Indische Oceaan.

Van hun draagstoelen geslingerd, de hinderpalen indrukkend die zich op hun weg bevinden, verpletteren de stoomketels de machine. Zij ontploffen niet want de vuren werden op tijd gedoofd, maar de werktuigkundigen hebben zich niet meer kunnen redden. Met volharding en moed hebben ze hun leven gegeven om dit van hun scheepsmakkers te redden, beneden in die donkere ruimte bleven zij op post tot het te laat was. August De Mey, assistent marconist, bleef

in de radiohut radiosignalen uitzenden tot het schip in diepte verdween; Michel D'Hooghe, werktuigkundige wist toen alle toegangen werden afgesloten dat een redding onmogelijk zou worden; Jean Dufresne assistent werktuigkundige bleef op post en weigerde het machineruim te verlaten alsook de 8 Congolezen die instonden voor de vuren.

De wind heeft het geluid van de huilende misthoorn overgenomen als bewijs van zijn triomf. 117 mensen zijn de speelbal van de ontketende oceaan en worden meegezogen in de maalstroom van een kolkende zee, zonder een enkele boot of vlot. Allerhande wrakstukken stijgen op uit de diepte, kisten met chemische producten uit ruim 3, planken, sparren, resten van reddingsvloepen komen bovendrijven. Treurige getuigen die op drift slaan, ver uit het bereik van de schipbreukelingen die zich met moeite drijvend kunnen houden door hun doornatte, loodzware kledingstukken.

Diegenen die aan de zuiging van het loodrecht gezonken schip zijn ontsnapt, of die zich niet hadden vastgemaakt aan de reling zullen gedurende meer dan 10 uur rondwalpen, hangend aan wrakstukken. Zij die tot het einde kunnen weerstaan, zullen op miraculeuze wijze gered worden. Enkel zij die lichamelijke vermoeidheid, krampen, bloedaandring, ondraaglijke dorst, bloeddorstige haaien werkelijk doorstaan tot aan het einde van hun krachten, zullen het er levend vanaf brengen, dankzij de onschatbare opoffering van anderen.

## **PORT ELISABETH - START REDDINGSOPERATIE**

19 maart 1945

9.07 u. - S.O.S. - S.O.S. - S.O.S. ASTRIDA Sinking condition - Cape Recife - 295° - 48 miles.

Het kustradiostation van de Eastern Province Fortress Command ontvangt het noodsignaal en alle beschikbare reddingsmiddelen worden in gereedheid gebracht, men beschikt over eenheden van de Royal Navy, SANF (South African Navy Force) en het radiostation.

23 minuten later, om 9.30 u. lopen de snelle vedetten van de Air Sea Rescue (Air Force Crash Boats) de haven van Port Elisabeth uit, en met hen de grote zeesleper de «John Dock» van 551 ton en een mijnveger.

De zee is echter zo woest en onstuimig dat de vedetten de toelating vragen terug binnen te lopen. De John Dock baant zich een weg door de storm. Een voorbijvarend konvooi vrachtschepen heeft ook het noodsignaal opgevangen en twee begeleidende fregatten zetten koers naar de opgegeven positie van de schipbreuk. Intussen was het vliegwezen in actie getreden. In Port Elisabeth is het 23ste eskader SAAF en de 42st Airschool, die waarnemers en kannoniers opleiden, gelegerd. Zodra luitenant commander G. Chettle, bevelhebber van de school gealarmeerd is, bepaalt hij snel in de «operation room» de zone van de schipbreuk; op de anemometer ziet hij de geregistreerde windsnelheid die de 120 km/uur overtreft. Hij verzamelt zijn piloten en vraagt vrijwilligers, geeft zijn orders, lengte- en breedtegraad, bespreekt de ongunstige meteorologische weersberichten en woont dan het vertrek bij van de eerste schoolvliegtuigen, die weldra in de orkaan verdwijnen om levens te redden.

De piloten keren afgemat terug, uitgeput omdat ze hun toestel heelhuids door dit «terrible weather» geloodst hebben. De regen blijft stromen, de vliegtuigen moeten tegen de orkaan worstelen en met veel moeite kunnen ze hun toestel in bedwang houden.

Het wolkendeck hangt laag en de piloten zijn verplicht om er onder door te vliegen, en scheren rakelings over de schuimende golven. Volgens de piloten was er geen horizon zichtbaar! Niets waargenomen, keren ze ontgoocheld terug naar hun basis.

In de kolkende zee hadden de schipbreukelingen echter met herhaalde tussenpozen de vliegtuiggen waargenomen. Meerdere formaties verkennen het gebied en blijven in verbinding met de commandant die alles op kaart volgt. De brandstof raakt op en zonder resultaat keren ze terug naar de haven.

Tussen 12 u en 15 u is er nog niets waargenomen. Bij het 23ste eskader en de 42ste Air School wordt het ergste gedacht over de Astrida. De dag loopt ten einde. Weldra zal het bevel komen om alle opzoeckingn te staken. Maar als er overlevenden zijn, hoe zullen zij de nacht kunnen overleven op die wilde zee?

Commander Chettle wil nog een laatste kans wagen en besluit zelf te starten voor de duisternis intreedt. Het is 16 u.

Hij neemt een Anson-toestel, scheept in als waarnemer met piloot Kapitein Hope. Het vliegtuig start, kiest het luchtruim en klieft door de wolken en start zijn verkenningronde.

De piloten missen voldoende hoogte om iets te kunnen waarnemen. De piloot krijgt echter bevel naar huis terug te keren wegens het slinkend benzineverbruik. Plots gebeurt iets merkwaardigs... tussen een wolkspleet door bemerkt hij een in wit en rood geschilderd wrakstuk waarop verschillende manschappen zich vastklampten.

De zichtbaarheid is slecht, want zopas nog even waargenomen is het vlot het volgende moment reeds uit het oog verloren. Het vliegtuig daalt meer en maakt zijn draaicirkel kleiner. Het toestel bevindt zich 10 meter boven de golven en het wrak krijgen ze in het zicht. Vanop het vlot wordt gezwaaid, er is nog teken van leven. Onmiddellijk wordt de basis ingelicht en de positie doorgegeven:  $34^{\circ} 40' S - 27^{\circ} 00' E$ .

Chettle laat rookbakens vallen en parachuteert een rubberboot en zet koers naar de basis met de schaarse overgebleven brandstof. Aan wal worden de H.M.S. «Nadder» en de zeesleper «John Dock» naar het punt geloodst. Om 19 uur bevinden de schepen zich ter plaatse. Gedurende 10 uur hebben onze ongelukkigen hulp verwacht maar het vallen van de dodelijke duisternis zorgt voor problemen en ze zijn de uitputting nabij.

Aan boord van de «John Dock» hebben zes mannen zich stevig vastgesjord aan het traliewerk van het machinedek en aan lange koorden laten ze zich zakken en kunnen ze 14 schipbreukelingen oppikken; het zijn Mertens, Poncelet, Perlaux, Erpelding, Bruckenburg, Koliaguine, 4 zwarten van de «Elisabethville», en 3 van de «Astrida» en als laatste Claessens. Erpelding, Bruckenburt en Koliaguine hadden, vóór zij op het vlot veilig waren, zich vastgeklampt aan een stuk wrakhout van een reddingsboot en hebben zich met een stuk hout moeten verdedigen tegen enkele haaien.

De zee is echter nog steeds onstuimig en de «John Dock» kampt tegen de hoge golven en raakt moeilijk verder, de snelheid bedraagt slecht 3 knopen en het is 3 u. in de morgen wanneer de 14 geredden in Port Elisabeth aan wal worden gezet. De H.M.S. «Nadder» heeft na verschillende pogingen 15 mensen kunnen oppikken en veilig aan land brengen. Het zijn Wouters, Ansloos, Escnbaert en 14 Congolezen waarvan 8 van de «Elisabethville» en 4 van de «Astrida». Er zijn 29 overlevenden. De ramp kostte 88 mensenlevens. Zij vonden een zeemansgraf in de Indische Oceaan.

Kapitein Pierre Costermans, Theodore Barthelemy, Michel D'Hooghe, Jean Dusfresne, Georges Vermogen, Gustave Pierrot, Auguste De Mey, Albert Wanders, Oscar Vermeulen, Georges Roelandt en Victor Levègue. Aan deze lijst toe te voegen, 26 Congolezen en bemanningsleden van de «Astrida» en 63 Congolezen van de «Elisabethville».

Zij rusten in het onmetelijke zeemansgraf.

Op de vooravond dat de vrachtvloot terug haar vredestaak ging vervullen.



Tijdens de heenreis : Matadi-Cape Town-Durban was de kat gedescerteerd en onmogelijk terug te vinden. Was het een natuurlijk instinct dat haar waarschuwde voor het naderend onheil ? Even voor het afvaren in Durban was de scheepshond Gypsy niet aan boord. Bemanningsleden vonden het dier in de stad en brachten het terug naar het schip. Bij de ramp liep Gypsy onwennig heen en weer en glipte tussen de benen van Claessen het salon binnen om een schuilplaats te zoeken. Wat er ook van zij, de scheepshond werd teruggevonden, zich vastklampend aan een stuk hout. Ze kreeg geen houvast en maakte rechtsomkeer naar het vlot vanwaar men haar riep ; Esenbaert kon haar op het vlot hijsen.

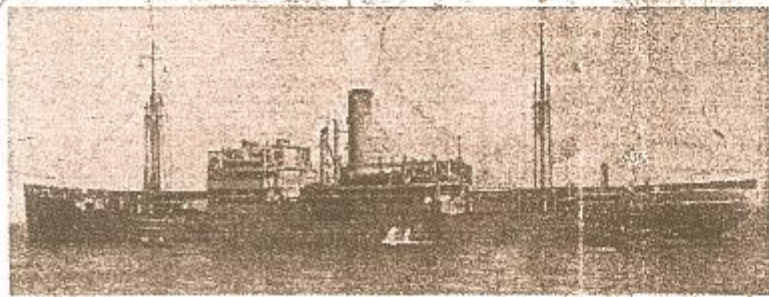
The circumstances of the tragic end of the Astrida, shrouded as it was in the official mist which invariably obscures such losses in wartime. Captain Campbell now reveals the details for the first time. His article was placed second in The Argus Magazine writing contest.



# Costermans Went Down With

## His Ship

Tragic Story of the Astrida Told for the First Time



The ill-fated Astrida had the distinction of being the only vessel to show the Belgian colours round the South African coast.

'There Was Something Prophetic in His Words'

Astrida and her master were well known. To the captain's wife and son, awaiting in Cape Town the arrival of the ship at a hour, the shock was terrible. As to his many friends the loss of Captain Costermans was irreplaceable.

I can recall him so clearly and the many little acts of kindness which were so often met with in his cheerful welcome which always greeted the pilot; the gift, graciously offered, of a stalk of bananas all the way from West Africa; the beautifully baked loaves of white bread—a great luxury at the time—which were pressed upon one before leaving the ship. But above all else I remember the fine character of the man himself.

A pathetic feature of the loss of Astrida was the fact that Captain Costermans was ill when the vessel left Durban. He was in a poor physical condition to face a sudden disaster which claimed his life.

Had he been less conscientious he might have remained ashore. Durban was his home; he was fully restored. He preferred to be at his ship. And when he came to die, he died bravely and heroically.

—By—  
Captain Neil Campbell

enemy submarines or mines. Captain Costermans would have preferred to take the risk of the hazards of an in-shore course.

'The prescribed route takes us right into the worst area,' he told me one day. 'In really bad weather the sea is far heavier and more dangerous than closer inshore. And if any serious mishap overtakes a ship she will be many miles from any shore assistance. The chance of her crew's survival will be greatly lessened.'

### PROPHETIC

THERE was something prophetic in those words. Unfortunately for him, it was his own ship which was involved in the disaster that he had foreseen.

While Astrida did not actually fall victim to a prowling U-boat or a lurking mine, her end, nevertheless, can be ascribed to the conditions of war.

When daylight broke on the morning of March 19, 1945, Astrida was on passage from Durban to Cape Town direct. Her position at the time was about sixty miles off-shore from Port Elizabeth. The weather was not good. A strong south-westerly wind blowing contrary to the swift Agulhas current, had raised the usual high, confused sea.

At 17 a.m. shore stations were startled by a dramatic SOS from Astrida. No. 5 hold swamped. Please send tug. Ship sinking Cape Recife 115-58 miles.

### SWIFT END

SO swift was her end that no further message was received from the stricken ship. Deeply

in, the vessel was completely engulfed by the high, confused sea. No opportunity was granted the crew to get away in the lifeboats. The ship foundered rapidly beneath their feet, leaving the helpless men no other support than raft and wreckage.

The survivors did their utmost to render immediate assistance from Port Elizabeth: the tug John Dook, sternlight and a crashboat were dispatched without delay. During the day the whole area was combed by a number of aircraft. Several lifeboats were sighted and some rats.

Apparently the boats, which were unoccupied, had floated away from the ship as she foundered. Wreckage was observed from the aircraft with men clinging to it. Those poor men had obviously been unable to reach the greater security of the rafts and boats.

Shortly before 4 p.m. the tug picked up 16 survivors, among

whom were the first and second officers and the chief engineer. About the same time H.M.S. Nadder rescued a number of West African Natives who were found clinging to wreckage.

### PATHETIC RELICS

FOR hours the aircraft, John Dook and H.M.S. Nadder searched the whole area diligently and systematically. There was no sign whatever of poor Captain Costermans. It became only too clear that he had perished with his ship.

Darkness was creeping over the turbulent sea slowly blotting out the pathetic relics of Astrida's passing—the odds and ends of wreckage, the bobbing rafts and empty lifeboats. This poison had by now been scattered widely by wind and current.

The tug gave up the search and ran for Port Elizabeth at her top speed. She was carrying

14 survivors, while the naval vessel had rescued 15 of Astrida's crew. H.M.S. Nadder gallantly carried on the fruitless search in the darkness until far into the night.

The following day a further close examination was conducted by a number of RN and sea-borne craft. Not another soul was found; all the searchers reluctantly returned to base.

Astrida had left Durban with 117 men aboard. This unusually large number was accounted for by the presence of an entire time-expired crew which was being repatriated to the Belgian Congo.

The handful of survivors was pitifully small. Out of a total of 117 only 29 had been drawn from the sea to safety.

### COSTERMANS

IT is not surprising that this tragedy came to bloom over the ports of the Union where little

Pershuipfel uit een krant van Durban, Zuid-Afrika.



23.

UNION OF SOUTH AFRICA  
UNIE VAN SUID-AFRIKA

Telefoon:  
3-3569.

Union War Historical Section of the  
Prime Minister's Office,  
KANTOOR VAN DIE EERSTE MINISTER.

724 Government Avenue,

P. R. E. T. O. S. I. A.

19th December 1948.

Dear Sir,

With reference to your letter of 26 September addressed to Seaward Defence of the South African Defence Force, I have made exhaustive inquiries about the fate of the SS "ASTRID" on 19 March 1945, and the following is the best information available.

The War Diary of Coastal Air Force Headquarters gives the following information:

Daily Summary  
0800B/19 - 0800B/20,  
010 A.

The SS "ASTRID" was reported to be swamped and sinking off Cape Horn. Lifeboats and rafts were sighted by Anson aircraft of No. 42 W.F. Squadron, and H.L. Ship stated to be standing by. The tug JOHN DUCK is reported to have picked up 11 survivors and H.L. "Madame" 21 survivors. Figures subject to confirmation.

A P.V.I. (Ventura aircraft) was airborne 1001/19 to search for survivors from SS "ASTRID". Landed 1435B/19. No sightings.

Daily Summary  
0800B/20 - 0800B/21

SS "ASTRID" - The total number on board was 117 - 21 Europeans, 33 Congo Natives as crew and 63 repatriated Belgian natives. 7 Europeans and 22 natives were picked up.

0800B/21 - 0800B/22

No reports.

0800B/22 - 0800B/23

A P.V.I. was airborne at 0745B/22 to search for survivors of SS "ASTRID". Landed 1200B/22. No sightings.

The Monthly Summary reported the position of the disaster as being 34 degs 40 mins S, 27 degs 00mins E, and the time 0925B on March 19.

The P.V.I. /....

*Brief van het ministerie van Zuid-Afrika met het relaas van de ramp.*

## HET EINDE

Wat een feestdag had moeten zijn, veranderde in een dag vol verdriet en tranen.

Ik was met moeder alleen thuis en ruimde op wat er nog van de keuken overbleef na de beschietingen in oktober. Was het het noodlot of niet? Die dag opende moeder een brief die ze zojuist van de postbode gekregen had, iets wat ze anders nooit deed. Ik hoorde haar roepen en snelde naar de voordeur waar ik haar als een hoopje ellende in elkaar gezakt aantrof.

Wanhopig reikte ze me de brief aan, haar betraande ogen smekend vragend om een antwoord, iets dat ze verkeerd gelezen had en dat het niet waar was.

Door die harde nuchtere neergeschreven woorden in die verdomde brief had ik mijn moedertje in mijn armen zien veranderen, ineenschrompen, van een altijd opgewekt mens in een oud vrouwtje.

Paniek overviel me, er was geen telefoon in huis, en toch moest ik mijn moeder alleen laten om bijstand te zoeken.

Dichtbij woonden nonkel Rob en tante Suzanne die zich over onze moeder ontfermden.

Van toen af leek alles van ver op mij af te komen, de drukte in huis, het lawaai, het heen en weer geloop, het was teveel voor mij en ik ben naar het strand gevlucht, alleen met mijn verdriet, alleen met mijn grote broer... Michel die er niet meer was.

Hoe graag had ik mij in de armen van mijn grote broer geworpen en geluisterd naar zijn scheepsverhalen, hoe heb ik uitgekeken naar het weerzien... De zee besliste er anders over. De zee, de wrede zee waar ik ondanks alles zoveel van hou.

Op maandag 23 april 1945 werd in de Heilig Hartkerk een eredienst gehouden ter nagedachtenis van de betreurde Michel D'Hooghe.

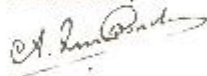
Begeer,

Het is mij een pijnlijk plicht u te moeten mededeelen, dat volgens de gekende berichten, uw zoonlid, Heer D'HOOGHE, Michel, 5de Werstalgelande, geboren is, in een ramp die zijn schip SS. "Astrée" trof op 19 Maart 1945.

Ik kan mij heel goed voorstellen hoe u dit droevig nieuws zal treffen. Na deze zeer treurige gelegenheid raad ik er aan u, in naam van het Bevel van het Zeewez en persoonlijk, mijn innig gevoel van medeleed te betuigen.

Aanvaardt, bijgevoegd, de verzekering mijner begroeting.

Vrijden Waterschout der Haven Antwerpen;  
De Waterschout,



Mijnheer D'Hooghe  
Verlinkrijke Laan, 54  
Knocke.



† TER NAGEDACHTENIS VAN HEER  
**MICHEL D'HOOGHE**  
Marine-Officier

zoon van Charles en Joanna Stockx

geboren te Knocke op den 1 April 1920, en in dienst van zijn Vaderland door een scheepsramp omgekomen den 19 Maart 1945.

Hij was goed en hulpvaardig, steeds bereid om menschenlevens te redden. Hij was een kind van de zee, die zee trok hem onneedeoogend aan en heeft haar proef niet meer gelost. Hij is gegaan, de stormen en gevaren trotsierend, gestorven als een held voor zijn land. Hij was Belg! Hij, de eenvoudige jongen met het mild karakter, wou niet dat wij allen zouden geknecht blijven en kocht onze vrijheid. Hij werd door het verraderlijke oorlogsuitg als een teere stengel geknakt in zijn pas ontloken leven.

De wereld heeft hij bereisd. Veel had hij te vertellen na 5 jaar afwezigheid en verheugde zich op een gelukkig wederzien in de zeer nabije toekomst, maar heeft, helaas, die heerlijke tijd niet meer mogen beleven. Wij zullen hem indachtig blijven, hij heeft het ook voor ons gedaan.

Bemide echtgenote: kort is ons geluk geweest. Moet waren onze toekomstdroomen. In gedachten vergezeldet ge mij op mijn laatste, verre reizen en waart als een steun waarop ik kon betrouwen. Je beeld rustte op mijn hart en zoo ben ik heengegaan. Graag ware ik langer bij je gebleven....

Vaarwel, geliefde vader en teerbemide moeder. Veel dacht ik aan je beiden terwijl ik ver van huis op golven zwaaide. Innig dank ik je voor al de zorgen en liefde waarmee je me steeds omringde. Ik hunkerde er zoo naar je beiden terug te zien. Dat geluk was voor mij niet weggelegd. Aan U, mijn broeders, vraag ik onze ouders te helpen om het leed te verzachten. Weest dubbel goed voor hen. - Alle familieleden en vrienden groot ik nog een laatste maal. - Hiermede neem ik afscheid van allen.

## Bijlage : DE STRIJDENDE KOOPVAARDIJVLOOT

Bewerkt door Lucien D'Hooghe, met gegevens van de Compagnie Maritime Belge, en Union War Histories, Pretoria, South Africa.

Door storm en wind varen de scheepskaravancen. Zwaarbeladen, de romp ver onder water doorklicven ze de zeven zeeën, verloren in een eindeloosheid van water en tijd : blinkende nieuwe liberty schepen, grimmige tankers, roestige vrachtvaarders, schepen bemand met stoere zeelieden van verschillende nationaliteit. Zij bewegen langzaam, halstarrig, als de nietige wijzer van een uurwerk, dat de uren, weken, maanden tikt, tot dat de oorlog is gewonnen en de wereld vrij is.

De weg der schepen is de weg der eenzaamheid, het ongebaande pad tussen horizonten. Doch langs deze weg zijn de voorraden aangebracht die het hebben mogelijk gemaakt Hitler te verslaan en de Japanners te verdrijven uit geteisterde en geroofde streken. Het was een verbitterde strijd waar aan beide kanten uiterste inspanningen werden geleverd en wetende dat de overwinning of nederlaag afhing van het in standhouden van de aanvoerroutes. Duitse duikboten aasden op de konvooien gedurende vier bittere jaren. Ze torpedeerden de geallieerde schepen op weg van of naar Europa, ondanks ze geflankeerd waren door snelle torpedojagers, mijnenvegers en fregatten die als onrustige jachthonden rondom de schepen vaarden op zoek naar wild.

Meer dan de helft van onze koopvaardijvloot kon in mei 1940 aan de Duitse inval ontsnappen en een veilig onderkomen vinden in Britse havens. De bijna volledige vissersvloot uit Oostende en Heist bemand met familie en huisraad kruiste het Kanaal. Onze schepen speelden een belangrijke rol in de evacuatie van de Britse troepen vanop de stranden van Duinkerke. Sommige voeren meer dan eenmaal heen en terug, dit onder spervuur en een bommenregen van aanvallende duitse vliegtuigen.

De Vlaamse vissers in Engeland waren nu actief in Britse wateren, het mijnenvegen gebeurde met de door de Navy opgevorderde vissersvaartuigen en bemanning. Enkele jongeren verkozen een opleiding bij de Engelse marine of monsterden aan bij de koopvaardij.

Zoals reeds vermeld waren heel wat Belgische vissers in Engeland beland en verbleven er in enkele dorpen aan de kust.

10 mei 1940 : De schepen van de Compagnie Maritime Belge die zich in de haven van Antwerpen bevinden, lichten het anker en varen met hun voltallige bemanning naar La Rochelle-La Palice, waar ook de «Henri Jaspar» op terugreis van N.Y. naar Antwerpen de haven binnenloopt met aan boord Michel D'Hooghe, officier werktuigkundige, de volledige bemanning verkiest aan boord te blijven. Deze schepen, te Bordeaux ter beschikking gesteld van de Franse Admiraliteit, lichten het anker en varen op 1 juni 1940 naar Brest om er te worden gedemagnetiseerd. Ze vertrekken uit laatstgenoemde haven op 10 juni, met bevel zich naar Le Havre te begeven voor transport van troepen en munitie.

Op 11 juni liggen de «Albertville» onder leiding van kapitein R. Bosquet en de «Piapolis» met kapitein R. Adam voor de kust van Le Havre op 3 mijl van de vuurtoren. Vanuit de stad stijgen hoge zwarte rookkolommen op van brandende mazouttanks. Rond 11.00 u komen er enkele Duitse vliegtuigen en voeren een aanval uit op de voor anker liggende schepen. Onmiddellijk wordt bevel gegeven heen en weer te varen. In de namiddag krijgen ze een nieuwe aanval te verduren. Ondanks het afweergeschut van de oorlogsbodems op de rede worden verschillende schepen door bommen geraakt. De «Albertville» wordt op het achterdek getroffen en probeert de kust te bereiken. Na korte tijd staat het schip in brand en zinkt de achtersteven meer en

meer ; het schip kantelt naar stuurboord en zinkt in zee. De bemanning kan met reddingsboten ontkomen.

De «Piapolis» wordt rond 5 u viermaal geraakt na nieuwe luchtaanvallen, rook en vlammen komen uit het schip. In de machiniekamer zijn verscheidene ontploffingen en de kapitein geeft bevel de reddingsboten neer te laten. Kort daarop zinkt het schip.

Ook de «Carlier» op weg van Matadi naar Antwerpen moest zijn terugreis onderbreken ; de voorraad kolen was niet bijster groot en men kon er niet op rekenen in Tenerife brandstof op te doen. Dakar werd de volgende bestemming tot nieuwe orders van de inmiddels uitgeweken rederij in Bordeaux. Op 12 juni kreeg de kapitein van de Franse Admiraliteit verbod om uit te varen zonder enige reden. De Britse schepen kregen toelating Dakar te verlaten maar alle andere bleven weerhouden op hoger bevel. Enkele elementen werden gedemonteerd uit de machines om de «Carlier» in de haven te houden. De bemanning had echter plannen de haven te ontvluchten. De ingeleverde hefbomen werden vervangen en alles werd in gereedheid gebracht af te varen. De ingang van de haven was door middel van een net versperd. Op 4 augustus om 8 u 's avonds, bij donker weder en gedurende een helse regenbui lichtte men het anker en zette het schip «volle kracht vooruit». Het rammelen van de ankerketting alarmeerde de Franse marine. Een aviso, de «Calais» ging in de achtervolging en opende het vuur. De bemanning zocht haar heil in de tunnel van de machinekamer ; de kapitein en enkele officieren bleven aan dek. Bij het rammen van het net raakte het schroef vast en verminderde de vaart van de «Carlier». De 3de officier werd gekwetst en het schip was op meerdere plaatsen beschoten geweest. Kapitein Teugels werd verplicht naar Dakar terug te keren. Het schip bleef er tot aan de ontscheping van de geallieerden in Noord-Afrika.

Op 11 november 1943 werd de «Carlier» tijdens een luchtaanval ter hoogte van Oran, door twee bommen en een luchttorpedo getroffen; het schip werd letterlijk en figuurlijk uiteen gereten. Twintig schipbreukelingen werden gered maar zesenzeventig bemanningsleden vonden de dood.

De «Astrida» toen nog onder bevel van kapitein Huygens komt op 15 mei 1940 aan in Congo. Er heerst een gespannen sfeer aan boord en onzekerheid over het lot van de familie in het door oorlog getroffen thuisland. Op 21 mei vertrekt het schip rechtstreeks naar Tenerife waar het op 3 juni aanmeert. De lading bananen begint te rotten en na 23 dagen beslist de kapitein af te varen naar het Engels Falmouth en meert er aan op 4 juli. De «Astrida» is nog maar pas binnen de haven of de Duitse luchtmacht zet een eerste aanval in op Falmouth. Gelukkig blijft het schip gespaard. Liverpool is dan de eindbestemming waar zij op 12 juli binnenvaart.

De Compagnie Maritime Belge verloor bij het uitbreken van de oorlog twee van haar mooiste schepen, gelukkig werd de bemanning telkens gered. In de periode 1940-1945 waren de verliezen groot. Volgende schepen waren de prooi van de vijand.

«Alex van Opstal» ?, «Josephine Charlotte» 16.1.40, «Albertville» 11.6.40, «Piriapolis» 11.6.40, «Kabalo» 15.10.40, «Macedonier» 12.12.40, «Olympier» 31.1.41, «Henri Jaspar» 8.2.41, «Kasongo» 26.2.41, «Indier» 3.4.41, «Mercier» 9.6.41, «Gandia» 22.1.41, «Belgian Fighter» 7.10.42, «Emile Francqui» 16.12.42, «Jean Jadot» 20.1.43, «Moanda» 28.3.43, «Carlier» 11.11.43, «Leopoldville» 24.12.44, «Persier» 11.2.45, «Belgian Airman» 14.4.45, «Astrida» 19.3.1945.

Van de 366 officieren en 834 bemanningsleden vonden 67 officieren en 205 zeelieden een zeemansgraf.

In de zeerapporten, opgetekend door de overlevende officieren, één opmerking, in alle eenvoud maar vol waardigheid: "de bemanning heeft haar plicht gedaan".